

ENQUÊTE PUBLIQUE

Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

Enquête publique unique en
vue de la réalisation du Bou-
levard Urbain Sud sur la
commune de Marseille, por-
tant sur l'utilité publique, la
mise en compatibilité subsé-
quente du PLU de la com-
mune de Marseille et
l'autorisation requise au titre
des articles L.214-1 à L.214-
6 du code de l'environnement

Enquête du 7 octobre au 6 novembre 2015 - N°E15000092/13 - Arrêté 2015-18

Commission d'enquête
Président : Daniel Alexandrian
Membres titulaires : Jean-Marie Blanchet, Jacques Queroy
Suppléant : Gilles Bani

Rapport d'enquête - Conclusions et avis

SOMMAIRE

RAPPORT D'ENQUÊTE.....	5
GÉNÉRALITÉS	6
Objet de l'enquête	6
Fondement juridique.....	6
Composition du dossier mis à l'enquête.....	6
PRÉSENTATION DU PROJET	8
Contexte et justification de l'opération	8
<i>Les principaux acteurs</i>	8
<i>Le contexte et les enjeux</i>	8
<i>Le contexte socio-économique</i>	10
<i>La politique de déplacements et la stratégie globale de développement du territoire</i>	11
<i>Les objectifs du Boulevard Urbain Sud</i>	13
Choix du projet parmi les différents partis envisagés.....	13
<i>Des principes d'aménagement aux études techniques</i>	13
<i>Les variantes étudiées dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre de conception</i>	15
Présentation du projet soumis à l'enquête	16
<i>La présentation générale du projet</i>	16
<i>Fonctionnalités de la voie</i>	17
<i>Caractéristiques géométriques de la voie</i>	18
<i>Description des séquences d'aménagement</i>	18
<i>Le mobilier urbain et les traitements paysagers</i>	19
<i>Les carrefours</i>	22
<i>Assainissement pluvial</i>	24
<i>Le projet acoustique</i>	25
<i>Articulations avec le projet de la rocade L2</i>	26
<i>Le planning prévisionnel de mise en service</i>	27
<i>Coût du projet</i>	27
L'utilité publique du projet.....	27
<i>Les besoins de desserte du territoire</i>	28
<i>Le développement urbain et la valorisation des noyaux villageois</i>	28
<i>La desserte de grands équipements et de zones économiques</i>	29
<i>Les modes doux</i>	29
<i>La réorganisation du réseau de transport</i>	30
<i>La politique de planification des déplacements sur l'agglomération</i>	30
<i>L'environnement</i>	30
<i>Le bilan financier et socio-économique</i>	30
Analyse vis-à-vis des documents d'urbanisme.....	31
Acquisitions foncières	32
Appréciation sommaire des dépenses.....	32
<i>Coût prévisionnel de réalisation</i>	32
<i>Détail par poste</i>	32
<i>Financement</i>	33
DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	35
Organisation de l'enquête.....	35
Publicité de l'enquête dans les journaux	35
Affichage en mairie	35
Affichage sur le site du projet	36
Mise à disposition du dossier dans les lieux destinés à recevoir le public	36
Mise à disposition du dossier sur Internet	36
Permanences de la Commission d'enquête	36
Audition des associations	37

Déplacements sur le site	38
Conclusion.....	38
Ouverture et clôture de l'enquête	38
Délai de remise du rapport	39
Réunions d'information avec la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.....	39
RECENSEMENT DES OBSERVATIONS ET COURRIERS.....	40
Registre de la rue Fauchier.....	41
Registre de la mairie du 4 ^{ème} secteur	44
Registre de la mairie du 5 ^{ème} secteur	49
Courriers reçus postérieurement à la clôture de l'enquête	97
ANALYSE DES OBSERVATIONS ET COURRIERS	99
Analyse des observations portant sur la forme.....	99
<i>Observations portant sur l'organisation de l'enquête.....</i>	99
<i>Observations portant sur la forme et le contenu du dossier.....</i>	99
Analyse des observations portant sur le fond.....	100
<i>Observations générales sur le projet.....</i>	100
<i>Observations thématiques</i>	101
<i>Observations répercutées sous forme de questions au maître d'ouvrage</i>	101
<i>Observations portant sur les avis et consultations préalables à l'enquête.....</i>	102
RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE.....	103
<i>Questions générales initiales.....</i>	103
<i>Question relative au dossier Auchan.....</i>	106
<i>Questions portant sur le bruit et la réduction des nuisances sonores</i>	111
<i>Questions portant sur la qualité de l'air et la réduction de la pollution atmosphérique.....</i>	119
<i>Questions portant sur les arbres, les espaces verts, le paysage, la faune et la flore</i>	121
<i>Questions sur la pollution des eaux, les risques d'inondation et d'incendie.....</i>	128
<i>Questions portant sur le coût, le financement et le planning</i>	131
<i>Questions portant sur le PLU et les aspects fonciers</i>	137
<i>Questions portant sur le trafic.....</i>	144
<i>Questions portant sur les aspects techniques et les variantes du projet.....</i>	151
<i>Questions portant sur les TC, les modes doux et le stationnement.....</i>	158
<i>Questions issues des courriers reçus postérieurement à la clôture de l'enquête</i>	162
ANALYSE BILANCIELLE	176
Rappel méthodologique.....	176
L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?	176
L'expropriation est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?	177
Le bilan coûts/avantages penche-t-il en faveur de l'opération ?	178
<i>Les atteintes à la propriété privée</i>	178
<i>Le coût du projet.....</i>	179
<i>Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics</i>	180
<i>Les autres critères à examiner.....</i>	183
<i>Conclusion : bilan coûts / avantages.....</i>	184
CONCLUSION ET AVIS SUR L'UTILITÉ PUBLIQUE.....	185
CONCLUSIONS.....	186
Conclusions sur le déroulement l'enquête.....	186
Conclusions sur les observations du public.....	187
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	189
Motivations.....	189
Avis sur le projet	189

CONCLUSION ET AVIS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME 191

CONCLUSIONS.....	192
Conclusions sur le déroulement l'enquête.....	192
Conclusions sur les observations du public.....	193
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	194
Motivations.....	194
Avis sur le projet	194

CONCLUSION ET AVIS SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DES ARTICLES L.214-1 À L.214-6 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT ISSUS DE LA LOI SUR L'EAU 195

CONCLUSIONS.....	196
Conclusions sur le déroulement l'enquête.....	196
Conclusions sur les observations du public.....	197
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	198
Motivations.....	198
Avis sur le projet	198

ANNEXES..... 199

ANNEXE 1 : DÉCISION E1500092/13 EN DATE DU 08/07/2015 DU PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE CONSTITUANT LA COMMISSION D'ENQUÊTE	200
--	------------

ANNEXE 2 : ARRÊTÉ 2015-18 EN DATE DU 03/09/2015 DU PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR PORTANT OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE EN VUE DE LA RÉALISATION DU BOULEVARD URBAIN SUD SUR LA COMMUNE DE MARSEILLE, PORTANT SUR L'UTILITÉ PUBLIQUE, LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUBSÉQUENTE DU PLU DE LA COMMUNE DE MARSEILLE ET L'AUTORISATION REQUISE AU TITRE DES ARTICLES L.214-1 À L.214-6 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT	202
--	------------

ANNEXE 3 : AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE EN VUE DE LA RÉALISATION DU BOULEVARD URBAIN SUD SUR LA COMMUNE DE MARSEILLE, PORTANT SUR L'UTILITÉ PUBLIQUE, LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUBSÉQUENTE DU PLU DE LA COMMUNE DE MARSEILLE ET L'AUTORISATION REQUISE AU TITRE DES ARTICLES L.214-1 À L.214-6 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT	210
--	------------

ANNEXE 4 : CERTIFICATS D'AFFICHAGE DANS LES MAIRIES DE MARSEILLE	213
---	------------

ANNEXE 5 : EXTRAITS DES CONSTATS D'HUISSIER	216
Constat en date du 17/09/2015	216
Constat en date du 13/10/2015	218
Constat en date du 02/11/2015	220

ANNEXE 6 : COURRIER EN DATE DU 03/11/2015 DU PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR PORTANT ACCORDANT UN DÉLAI SUPPLÉMENTAIRE À LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	222
---	------------

ANNEXE 7 : PLAQUETTE D'INFORMATION MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC DANS LES LIEUX DE CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE	223
--	------------

ANNEXE 8 : 6 PANNEAUX D'INFORMATION DISPOSÉS DANS LES LIEUX DE CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE	224
---	------------

RAPPORT D'ENQUÊTE

GÉNÉRALITÉS

OBJET DE L'ENQUÊTE

L'enquête a pour objet l'utilité publique, la mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille et l'autorisation requise au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement.

Afin de pouvoir réaliser un boulevard urbain qui constituera un maillon fort de la politique d'aménagement du territoire de l'agglomération marseillaise, il a été décidé de mettre à l'enquête publique ce dossier qui se veut exhaustif.

Ce dossier porte :

- sur l'utilité publique,
- la mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille,
- et l'autorisation requise au titre des articles L-214-1 à L-214-6 du Code de l'Environnement.

Ceci afin de permettre à la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole de réaliser le Boulevard Urbain Sud sur la commune de Marseille.

FONDEMENT JURIDIQUE

Loi et décrets relatifs à l'enquête et à son déroulement :

- Code de l'expropriation pour cause de l'utilité publique
- Code de l'urbanisme Article L-123-14 et suivant L122-4 R123-23-1
- Code de l'environnement : Article L.122-1 et suivants R.122-1 et suivants L 123-1 et suivants R 123-1 à R123-27 L214-1 à L.214-6 L.214-1 R.214-32

COMPOSITION DU DOSSIER MIS À L'ENQUÊTE

Le dossier mis à l'enquête se compose de plusieurs tomes de format A3 reliés. Le tout abondamment illustré par des cartes et graphiques couleur pour permettre une compréhension à la portée des non-initiés. Dans le détail :

- Tome A (60 pages) :
 - A1 plan de situation
 - A2 Insertion de l'enquête dans les procédures administratives relatives au projet et mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet
 - A3 Bilan de la concertation
- Tome B (154 pages) :
 - B1 : Notice explicative
 - B2 : Plan général des travaux
 - B3 : caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
 - B4 : appréciation sommaire des dépenses y compris les acquisitions à réaliser

- Tome C (646 pages) :
 - C1 : Résumé non technique de l'Étude d'Impact
 - C2: Étude impact
- Tome D (100 pages) :
 - Évolution socio-économique (dossier LOTI)
- Tome E (274 pages) :
 - Dossier de demande d'autorisation au titre des articles L214 – 1 à 6 du code de l'environnement
- Tome F (52 pages) :
 - Mise en comptabilité du Plan Local d'Urbanisme de Marseille
 - + Annexe 1 règlement de la zone UV avant et après
 - + Annexe 2 planches graphiques
- Tome G (22 pages) :
 - G1 Avis de l'Autorité Environnementale
 - G2 Autres avis
 - G3 Mémoire en réponse aux observations suite à la concertation inter-administrative

PRÉSENTATION DU PROJET

Ce chapitre est un résumé du tome B du dossier mis à l'enquête.

CONTEXTE ET JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION

Les principaux acteurs



L'opération est portée par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, qui en est le Maître d'Ouvrage. Les nombreuses et importantes compétences que la loi lui attribue couvrent plusieurs grands domaines qui définissent un large champ d'action :

- développement et aménagement économique, social et culturel de l'espace communautaire,
- aménagement de l'espace communautaire,
- équilibre social de l'habitat, programme local de l'habitat, politique du logement social, opérations programmées d'amélioration de l'habitat, réhabilitation/résorption de l'habitat insalubre,
- politique de la ville, dispositifs de développement urbain, d'insertion économique et sociale,
- gestion des services d'intérêt collectif,
- protection et mise en valeur de l'environnement et politique du cadre de vie.



Le groupement de Maîtrise d'œuvre est constitué par les équipes ci-contre.

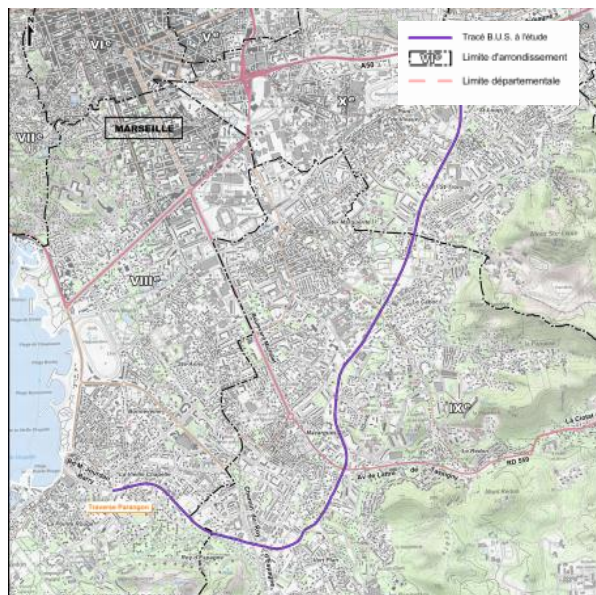
Le contexte et les enjeux

Le contexte des déplacements

Le territoire Sud-Est de Marseille souffre d'un manque de voies structurantes ou de distribution irriguant le territoire. La structuration viaire interne des quartiers Sud présente un visage contrasté. Elle comprend d'une part un ensemble de boulevards cohérents et d'autre part, par un ensemble de petites voies historiques. Ainsi, par défaut, ce sont les voies de desserte qui assument les fonctions de distribution, sans pour autant en posséder le dimensionnement ou la vocation.

En situation actuelle (2013/2014), à l'Heure de Pointe du Matin (HPM) comme à l'Heure de Pointe du Soir (HPS), de nombreux axes du territoire Sud-Est marseillais présentent des niveaux de charge, sur tout ou partie de leur linéaire sur le réseau « structurant » ainsi que sur le réseau « de distribution ».

Les voiries actuelles sont dès à présent très chargées et systématiquement saturées en heures de pointe. Une nouvelle répartition des flux automobiles est donc nécessaire sur le réseau du territoire Sud-Est.



Le territoire Sud-Est de Marseille présente une bonne couverture par les transports en commun (bus), avec une desserte globalement régulière et fréquente.

Néanmoins, le réseau présente deux faiblesses importantes :

- l'absence de sites propres (hors avenue du Prado et boulevard Michelet), notamment sur la fin du parcours vers le campus universitaire de Luminy,
- le maillage viaire insuffisant du secteur et la faible largeur des voies rend complexe tout projet de déploiement d'un réseau de transports en commun de surface performant.

Le contexte urbain

L'ouverture de l'avenue du Prado en 1845 et son prolongement par le boulevard Michelet en 1890 ont constitué les axes qui ont permis à la ville de s'étendre vers le Sud pendant toute la première moitié du XX^{ème} siècle. La campagne traditionnelle disparaît sous les lotissements et les grands ensembles, les noyaux villageois sont incorporés à la ville et ont ainsi été progressivement englobés dans l'expansion urbaine.

Le territoire concerné est caractérisé par un tissu urbain constitué, la « ville périphérique », entre quartiers d'habitats, équipements et zones en cours d'urbanisation. Il pénètre des lieux à forte identité, noyaux villageois, jardins de bastide, zones boisées... D'où, le territoire Sud-Est souffre aujourd'hui de certains dysfonctionnements, comme le manque de cohérence dans l'urbanisation de certains quartiers et l'éloignement par rapport au centre-ville.

Depuis les années 1960, ce patrimoine architectural et paysager a progressivement disparu, soumis à une forte pression foncière (par les grands collectifs Valmante, la Rouvière,...).

Il reste aujourd'hui quelques traces de ce qu'était le terroir de Marseille d'Antan dans les quartiers traversés par le BUS, disséminés de part et d'autre du tracé : les noyaux villageois encore visibles, les divers domaines, campagnes ou bastides, qui restent les ultimes témoignages de l'ancien système de culture et d'utilisation de cet espace.

Le paysage traversé est marqué par la proximité d'espaces naturels emblématiques : le massif des Calanques (Marseilleveyre, Mont Puget). Tout au long de son parcours, le BUS rencontre des grands parcs publics urbains : le parc de la Colline St Joseph, le parc de Maison Blanche, le Roy d'Espagne...

Il en ressort une mixité paysagère et urbaine toute particulière mêlant des poches de végétation naturelle, des friches agricoles ou des zones denses de végétation.

Aux abords de l'échangeur Florian et de l'A50, les infrastructures routières prédominent. La perception de la plaine de l'Huveaune est entravée par l'enchevêtrement structurel du réseau. De la même façon, la réalisation des passerelles de liaison qui « chapeautent » le carrefour d'entrée de Saint Loup induit une césure entre l'Est et l'Ouest du secteur.

L'espace de la voirie devient l'unique espace de représentation de la vie publique. Le secteur souffre d'un manque de porosité urbaine qui peut être parfois total le long de certaines voiries, alors vouées uniquement au flux de transit.

Son emplacement étant réservé depuis de nombreuses années, la majeure partie des territoires traversés par le BUS est constituée d'aires délaissées, pouvant être qualifiées de friches urbaines.

L'urbanisation s'est progressivement réalisée dos aux futures emprises du BUS. Il en résulte des arrières cours et des espaces publics dégradés.

Comme vu précédemment, les noyaux villageois des quartiers Sud-Est sont fortement impactés par un trafic dense. L'étroitesse des rues génère des conflits d'usage importants entre les déplacements de transit (composés notamment de voitures et poids lourds) et les déplacements locaux (voitures, vélos et marche à pieds). Les noyaux villageois des quartiers Sud-Est sont peu pacifiés et peu sécurisés (absence de trottoirs larges, de pistes cyclables). Aujourd'hui, la saturation des axes routiers et l'augmentation des nuisances qui y sont liées représentent une menace pour la qualité de vie des quartiers Sud-Est de la ville et pour leur essor économique.

Le contexte socio-économique

Le territoire Sud-Est de la commune de Marseille constitue un espace économique majeur, marqué par des fonctions à caractère métropolitain, qu'elles soient financières, relatives à la santé ou à la recherche, mais également des fonctions industrielles. D'un point de vue économique, le territoire s'avère être un pôle d'emplois important et attractif.

Les 8ème et 9ème arrondissements sont ainsi des territoires à vocation économique car ils accueillent davantage d'emplois qu'il n'y a d'actifs occupés. Le 10ème est quant à lui un arrondissement à vocation résidentielle.

Le tracé du BUS concerne, de façon directe, environ un millier d'entreprises.

Avec près de 90 000 emplois, le territoire Sud-Est de Marseille représente plus de 25% de l'emploi de Marseille pour 24% de la population.

De plus, le littoral de Marseille constitue un de ses principaux atouts. Les principales plages sont situées dans les arrondissements du Sud et les quartiers Sud sont la porte d'entrée du massif des Calanques et de son Parc National. Le parc Borély, la Campagne Pastré sont aussi des pôles attractifs pour la métropole marseillaise.

La réalisation du BUS intervient dans un contexte de développement global des quartiers Sud, avec la réalisation de différentes opérations d'aménagement et l'émergence de plusieurs pôles d'attractivité.

Ainsi, le Boulevard Urbain Sud s'inscrit dans un territoire faisant l'objet de projets de développement :

- **Secteur Saint Loup.** Le secteur Saint-Loup est stratégique pour le développement du territoire car il est situé à proximité de l'A50 et est déjà dynamisé par la présence d'une zone commerciale. Il constitue une centralité et un nœud important à l'échelle de Marseille et de l'agglomération. Cette zone stratégique bénéficie de différents projets de développement et de reconversion commerciale et tertiaire (le Programme d'Aménagement d'Ensemble Saint Loup (PAE), le projet Immochan : sur un terrain d'une superficie de 7 ha). Par ailleurs, l'aménagement de l'échangeur Florian et de la L2 vont faire évoluer le quartier et initieront notamment une réorganisation de la trame viaire et circulatorie du quartier.
- **Vallée de l'Huveaune.** Ce secteur de tradition industrielle est devenu après une période de déclin le terrain de plusieurs zones d'aménagement concertées, de concessions d'aménagements et de villages d'entreprises, constituant une zone d'emplois importante. L'enjeu dans le futur est d'organiser ce territoire pour relier les sites d'activités entre eux et aux infrastructures primaires mais aussi pour créer une « trame verte », dédiée aux modes de déplacement doux. La logique structurante du BUS contri-buera d'une part à mailler ce territoire ouvert en mutation et lieu de multiples échanges, et d'autre part à ouvrir les quartiers Sud de Marseille vers la vallée.

- **Quartier de la Capelette.** Ce secteur en mutation est un peu en retrait de la zone directe d'influence du BUS mais a une grande importance par son ampleur ; le programme prévoit la réalisation de près de 1 200 logements, de 40 000 m² de bureaux et de 20 000 m² de commerces ainsi qu'une réorganisation totale du schéma de voirie.
- **Vallon de Régny.** L'urbanisation de ce site de 34 ha sous forme de ZAC est en cours, en cohérence avec le BUS. Ce nouveau quartier comportera un ensemble immobilier à vocation résidentielle mais aussi tertiaire, avec des commerces, des services, et des équipements publics de quartiers.
- **Les Hôpitaux Sud.** Les Hôpitaux Sud de Marseille vont enregistrer d'importantes évolutions dans les années à venir : accueil de nouveaux bâtiments d'établissements de soins, développement des professionnels de santé, développement de la formation, réorganisation des flux, développement de projets immobiliers.
- **Le secteur de la Jarre.** L'aménagement de la ZAC de la Jarre, située entre les ZAC de la Soude et du Baou et Sormiou, est en cours de réalisation (800 logements sont en cours de construction, réhabilitation de 1 300 logements sociaux).

Ces différents pôles généreront un flux important de déplacements qui seront diffusés par le BUS dont l'un des objectifs est de fluidifier les échanges entre les différents quartiers traversés.

La politique de déplacements et la stratégie globale de développement du territoire

Le projet du BUS est intégré dans la stratégie globale de développement du territoire.

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône

La Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône s'appuie sur 3 grands objectifs :

- rayonnement et métropolisation
- intégration et fonctionnement
- préservation et valorisation

Le projet d'aménagement du BUS s'inscrit pleinement dans les grandes orientations de la DTA des Bouches-du-Rhône et notamment sur l'orientation 2 – Intégration et fonctionnement.

La DTA a mis en évidence une insuffisance des voiries locales : « La réalisation du Boulevard Urbain Sud s'inscrit dans une logique de rattrapage dans un contexte d'insuffisance de voirie locale. Elle a pour vocation de doter les quartiers Sud de la ville d'une réelle trame viaire. »

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Marseille Provence Métropole (MPM)

Le Schéma de Cohérence Territoriale définit les grandes orientations d'aménagement d'un territoire en matière de déplacements, d'environnement, de développement économique et d'habitat.

Le projet d'aménagement du BUS répond pleinement aux axes stratégiques du projet d'aménagement et de développement durable du SCoT (PADD). Il est inscrit comme :

- un territoire de projet : le territoire boulevard urbain Sud entre Saint Loup et le quartier de la Pointe Rouge et de son projet portuaire dans la perspective d'une densification et d'un renouvellement urbain autour de cette infrastructure majeure,
- un grand axe de déplacement à créer où les transports en commun doivent être renforcés.

Il répond aussi pleinement aux orientations générales du Scot. En effet, restructurer durablement l'armature urbaine du territoire passe nécessairement par la réalisation d'un réseau viaire structuré et durable.

Le Plan Local d'Urbanisme de Marseille et son Projet d'Aménagement et de Développement Durable

La commune de Marseille dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Communautaire le 28 juin 2013.

Le projet du Boulevard Urbain Sud est identifié dans le PADD du PLU de Marseille comme un vecteur important de développement du réseau actuel. Il prévoit la consolidation du réseau de transports en commun, à partir des lignes de métro et de tramway, du réseau ferroviaire et autres modes de transports en commun futurs, en prévoyant des extensions équilibrées au nord, au sud et à l'est de la ville.

Ainsi, il répond aux objectifs et principes poursuivis au travers du PADD du PLU (La poursuite d'une dynamique de développement socio-économique, Le développement vers une ville renouvelée et un aménagement plus durable).

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Marseille Provence Métropole

Le nouveau PDU de MPM a pour objectif de planifier et organiser le développement des déplacements de l'aire métropolitaine pour les 20 prochaines années. L'objectif général visé par le PDU est non seulement la maîtrise, mais la baisse du trafic automobile tant à l'intérieur des centres villes que sur les itinéraires d'accès à ceux-ci, de manière à réduire les nuisances environnementales et améliorer la qualité de vie de l'ensemble des citoyens et usagers de l'espace public.

Le BUS est un projet majeur dans le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération marseillaise. Il constitue en effet un projet structurant pour la future armature des déplacements de l'agglomération.

De plus, le BUS s'intègre au réseau structurant du Schéma Directeur des Modes Doux, en se raccordant aux itinéraires locaux et il est en cohérence avec les futures voies de transports inscrites dans le PDU de la Communauté Urbaine de Marseille.

Le Plan Local de l'Habitat (PLH)

La Communauté Urbaine a adopté son deuxième Programme Local de l'Habitat pour la période 2012-2018 par délibération communautaire du 14 décembre 2012.

Les objectifs annuels de production proposés s'élèvent à plus de 6 200 logements, dont 1 200 hors Marseille. 1900 seront des logements locatifs sociaux dont 500 hors Marseille.

Au sein du bassin de vie Centre de la Communauté Urbaine (regroupant Allauch, Marseille, Plan-de-Cuques et Septèmes), l'objectif est de produire plus de 32 000 logements neufs sur la durée du PLH pour répondre aux besoins induits par l'augmentation de la population attendue dans ce secteur, dont 30 000 à l'échelle de la commune de Marseille.

Parmi les opérations majeures engagées à ce jour sur le bassin de vie centre Marseille et permettant d'atteindre ces objectifs, les plus proches de l'aire d'étude sont la ZAC de la Capelette et la ZAC Régny.

L'atteinte des objectifs fixés par le PLH est fortement dépendante d'une amélioration de la desserte des opérations d'aménagement et donc de l'engagement de travaux d'infrastructures.

Les objectifs du Boulevard Urbain Sud

D'une longueur totale de 8,5 km dont une partie réalisée entre la mer et la traverse Parangon (boulevard Mireille Jourdan Barry), le projet du Boulevard Urbain Sud (BUS) constitue un maillon fort de la politique d'aménagement du territoire de l'agglomération marseillaise.

En reliant le secteur de la Pointe-Rouge à l'autoroute A50, via l'échangeur Florian, il vise à compléter la trame viaire en raccordant les quartiers Sud de la ville aux réseaux structurants de l'agglomération marseillaise.

Il s'inscrit dans une volonté générale d'améliorer la circulation des quartiers Sud et donc de la ville.

D'une logique de contournement du centre-ville sous forme de voie rapide urbaine dans les années 70, le projet a évolué vers un boulevard urbain, plus conforme aux préoccupations d'insertion environnementale, de desserte en transports en commun et de développement des modes doux.

Les quartiers Sud de Marseille rassemblent plus de 200 000 habitants et regroupent plus de 90 000 emplois. Les besoins générés nécessitent d'améliorer les échanges Nord-Sud existants par la réalisation d'une grande opération de voirie primaire.

Cette opération se présente aujourd'hui, suivant son inscription au Plan Local d'Urbanisme (PLU) et au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Marseille, comme un boulevard urbain dont la vocation est, entre autres, de :

- contourner le centre-ville,
- désenclaver les quartiers sud en les reliant au réseau structurant de l'agglomération marseillaise,
- développer le réseau et améliorer l'accessibilité aux transports en commun,
- rééquilibrer au profit des modes doux les différents modes de déplacement en mettant fin au monopole de la voiture,
- aider au développement de l'économie de ces quartiers,
- améliorer la qualité de vie des noyaux villageois et les requalifier.

Le BUS a pour objectif général d'améliorer le réseau routier de l'agglomération marseillaise afin de permettre l'accès au littoral.

CHOIX DU PROJET PARMIS LES DIFFÉRENTS PARTIS ENVISAGÉS

Des principes d'aménagement aux études techniques

Le projet du Boulevard Urbain Sud a une longue histoire. Depuis son inscription au Plan d'Occupation du Sol de Marseille en 1981, diverses réflexions ont été menées pour en définir les principes fondateurs.

L'émergence

Les premiers projets de boulevards périphériques à Marseille remontent aux années 1930. Le BUS est une idée ancienne qui a mûri et évolué en fonction des besoins de l'Agglomération marseillaise. Il est l'aboutissement d'une succession de projets qui visaient à compléter le contournement du centre historique en prévision du développement urbain des quartiers Sud et Est.

L'idée de réaliser une telle voie émergea en 1933 dans le cadre du plan GREBER. Cette première esquisse était très proche du tracé actuel et se présentait alors déjà comme un boulevard à caractère urbain.

L'inscription au Plan d'Occupation des Sols (POS) de Marseille

Dans les années 70, le concept initial de boulevard à caractère urbain évolua vers la réalisation d'une voie rapide. En effet, c'est l'époque du « tout voiture ».

Le POS de Marseille est approuvé en 1981 par délibération du Conseil Municipal. Il définit, à l'époque, une « voie rapide urbaine intégrée dans une logique générale de contournement du centre-ville », dans le prolongement de la L2. C'est ainsi que dans le POS de Marseille, le BUS est nommé « La L2 Sud ».

L'évolution du concept au fil du temps

Depuis le début des années 80, les problématiques et les préoccupations, notamment environnementales, ont évolué. Ainsi, en 1996, la L2 Sud déclassée devient le Boulevard Urbain Sud (BUS).

Au fil des études préalables, le concept de rocade est abandonné et le projet retourne progressivement vers le concept d'un boulevard urbain ayant une double vocation : assumer les transits et dessertes automobiles et développer les transports en commun, pistes cyclables dans les quartiers concernés et faciliter les déplacements des piétons.

Le parti d'aménagement, le programme

En 2002, le projet est repris en maîtrise d'ouvrage par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole. Le BUS est présenté en tant que « boulevard urbain » et non une voie rapide (échanges avec la voirie existante, contre-allées, stationnement, multimodalité des déplacements). Il constitue :

- un élément structurant du développement urbain de l'Agglomération ;
- un facteur d'organisation ou de requalification du quartier ;
- un principe de desserte locale.

Il s'étend au total sur 8,5 km entre la Pointe Rouge et l'A50, un tronçon de 565 m ayant été réalisé en 2002 de la Pointe Rouge à Parangon. Sur cette base, une consultation du public, au travers d'une procédure de concertation préalable (L300-2 du Code de l'Urbanisme), est portée par la CUMPM de décembre 2002 à janvier 2003.

Le conseil de Communauté a approuvé le bilan de la concertation préalable du programme BUS en date du 28 mars 2003. Les objectifs du BUS retenus sont les suivants :

- assurer une liaison lisible entre Pointe-Rouge et Florian, constituant un lien entre les quartiers,
- permettre un ajustement aux pratiques des quartiers et une requalification des voiries adjacentes dans les noyaux villageois
- s'insérer dans le paysage de piémont des Calanques et assurer la valorisation du patrimoine bâti et naturel,
- être le support au développement des transports en commun en site propre,
- établir une continuité des cheminements piétons et cycles,
- être un outil de maîtrise du développement urbain à la marge et aux limites du boulevard,
- présenter un traitement spécifique par rapport aux autres boulevards marseillais au regard des sites traversés, du relief et de la longueur.

Sur cette base, les éléments programmatiques de l'opération BUS ont été définis par la CUMPM.

L'état d'avancement des études de conception

Différentes sections du BUS ont été définies et ont fait l'objet de marché de maîtrise d'œuvre à partir de 2003.

A noter que le projet a connu sur certains tronçons des adaptations qui, sans remettre en cause les principes d'aménagements initiaux, constituent une réponse à la mutation de certains quartiers.

Les variantes étudiées dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre de conception

Les variantes de tracé

Le projet du BUS ne présente pas de variante de tracé. En effet, le tracé du BUS est inscrit sur les plans d'urbanisme depuis 1933 (inclus dans la L2). Depuis 1981, des emprises sont réservées au Plan d'Occupation des Sols de la commune.

Les variantes d'aménagement

Durant les études de maîtrise d'œuvre de conception de niveau AVP et PRO, certains secteurs ont fait l'objet d'évolutions ou d'adaptation en fonction des contraintes techniques.

Les principales évolutions sont ici nommées variantes ou solutions d'aménagement. Elles sont issues des études de maîtrise d'œuvre d'avant-projet (AVP) et de projet (PRO) de la traverse Parangon à l'échangeur Florian.

Différentes solutions de profil en travers ont été étudiées dans le cadre des études d'Avant-Projet entre l'avenue Delattre de Tassigny et l'échangeur Florian (AVP, Egis, 2011) :

- Solution 1 : BUS à 2x2 voies à partir du boulevard Sainte Marguerite jusqu'à l'échangeur Florian
- Solution 2 : BUS à 2x2 voies à partir du chemin de la colline Saint Joseph jusqu'à l'échangeur Florian

La solution 2 (mise à 2x2 voies) a été retenue. Cette solution permet :

- de ne pas dégrader les conditions de circulation sur les transversales
- au BUS de remplir sa vocation en captant des véhicules en déplacements Nord/Sud, sans parasiter les circulations des transversales
- d'écouler les forts trafics supportés par le BUS et le boulevard Sainte Marguerite. L'accès au Boulevard de la Gaye se fait uniquement en sens sortant au Sud du carrefour et le sens entrant est reporté depuis le Chemin de la colline Saint Joseph.

Deux solutions de carrefour Delattre de Tassigny ont été étudiées lors des études de maîtrise d'œuvre :

- Solution 1 : solution d'aménagement en giratoire arboré : Le BUS est raccordé sur l'avenue Delattre de Tassigny par un carrefour de type grand giratoire, porte d'entrée vers les Calanques de Marseille et Cassis.
- Solution 2 : solution d'aménagement en place carrée : La liaison entre le projet BUS et l'avenue Delattre de Tassigny est aménagée en carrefour à feux tricolores, sur le principe d'une place carrée.

La solution 2 a été retenue. Le choix du carrefour en place carrée permet :

- une régulation à feux du trafic, qui outre les meilleurs résultats en termes d'écoulement des flux que la solution giratoire, a le mérite d'assurer une meilleure priorité aux transports en commun,
- assure une gestion optimale des eaux pluviales,
- permet de limiter les terrassements
- respecte l'emplacement réservé.

Deux solutions de franchissement du chemin Joseph Aiguier ont été étudiées :

- Solution 1 : solution de passage en trémie : Afin de faire face aux contraintes liées au profil du terrain naturel, le BUS franchit le chemin Joseph Aiguier par un ouvrage enterré.
- Solution 2 : solution en aménagement de surface : Le passage du BUS se fait en sur-face au niveau du chemin Joseph Aiguier.

La solution 2 a été retenue. La création d'un carrefour en surface permet :

- d'assurer une desserte optimale du quartier,
- d'assurer la continuité des piétons et des cycles,
- de développer une continuité paysagère sur le boulevard urbain et les jardins,
- de conserver la maison de quartier Joseph Aiguier et sa piscine,
- une insertion optimale du boulevard en terme paysager et fonctionnel,
- de réduire les coûts comparés à ceux de la réalisation d'une trémie,
- de limiter les terrassements,
- de respecter l'emplacement réservé.

PRÉSENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUÊTE

Les informations présentées ci-dessous sont issues des études de maîtrise d'œuvre :

- le Projet du BUS sur la section Parangon – Chemin du Roy d'Espagne remis par l'équipe de maîtrise d'œuvre SMM/Ilex en avril 2005,
- le Projet du BUS sur la section Chemin du Roy d'Espagne / Delattre de Tassigny remis par l'équipe de maîtrise d'œuvre INGEROP/Guillermin en juin 2005,
- l'Avant-Projet du BUS remis par l'équipe de maîtrise d'œuvre EGIS/Ilex en juillet 2011.

Le projet est susceptible d'évoluer de manière non significative lors des études de détails.

La présentation générale du projet

Outre la section déjà en service, le boulevard Mireille Jourdan-Barry entre l'avenue de Montredon et la traverse Parangon (565 m), le Boulevard Urbain Sud s'étend sur un linéaire de 8 km entre la traverse Parangon et l'échangeur Florian.

Un boulevard urbain multimodal

Initialement conçu comme une rocade rapide, le projet du Boulevard Urbain Sud de Marseille a évolué vers un concept de boulevard urbain et paysager utile à l'ensemble des modes de transport et s'inscrivant dans la continuité urbaine des quartiers traversés.

Le Boulevard Urbain Sud de Marseille est un axe multimodal. Il prévoit des largeurs de circulation suffisantes pour les véhicules, des échanges plus nombreux avec la voirie existante, des carrefours régulièrement espacés, les dessertes riveraines, du stationnement pour les voitures et les vélos. Des cheminements piétons longitudinaux et transversaux, des pistes ou bandes cyclables se développent sur la totalité de son linéaire. Des voies sont réservées aux transports en commun. Les espaces y sont clairement identifiés (revêtement, mobilier) sur la totalité du tracé pour assurer des conditions de sécurité optimales.

Un grand parc linéaire à travers la ville

Le BUS est un projet inscrit à l'échelle du « grand territoire » de l'agglomération marseillaise. Les 8 km de linéaire du projet traversent des paysages qui se situent dans ces territoires des anciennes « campagnes » marseillaises, ces lieux magiques parce que situés entre mer et rochers, entre vallons frais et horizon venté, sur les traces du canal, qui dès la moitié du XIX^{ème} avait fertilisé et valorisé ces sites. Sa partie Sud s'insère au pied du massif des Calanques.

La composante paysagère revêt ainsi une grande importance puisque, tout le long de l'itinéraire, le boulevard urbain s'intègre à son environnement.

Les contreforts du BUS affichent cette capacité à accueillir piétons et cycles dans le cadre de parcours interquartiers confortables, divers, alternant les échappées visuelles et espaces plus fermés, des zones minérales et de profusion végétale.

Une continuité des principes d'aménagement sur tout le linéaire

La volonté de CUMPM est de doter le BUS d'une image cohérente, sur l'ensemble du tracé. Cette notion de continuité est réalisée à travers la définition d'un profil en travers général et le choix des éléments structurants (aménagements paysagers, matériaux, mobilier urbain...).

Le futur Boulevard Urbain Sud réconcilie les espaces privés avec le paysage. Il invente un paysage urbain neuf. Il sert la Ville et apporte un maillage efficace au réseau existant, ce malgré la topographie tourmentée du piémont des massifs collinaires. Il respecte les emblématiques panoramas marseillais et invente de nouveaux paysages à vivre.

Le profil en travers général respecte cette notion de continuité de l'aménagement :

- Un terre-plein central (TPC)
- Des voies de circulation (VL)
- Une voie réservée aux transports en commun (TCSP)
- Des contre-allées
- Une continuité piétons et cycles grâce à des larges trottoirs et des pistes/bandes cyclables

Fonctionnalités de la voie

Hierarchisation des voies

Un des objectifs de l'aménagement du BUS est de favoriser les modes de déplacements doux (vélos, piétons) et les transports en commun en site propre (création d'une voie réservée afin d'accueillir une ligne de Bus à Haut Niveau de Service).

Circulation automobile

Si le Boulevard Urbain Sud est une infrastructure primaire des quartiers traversés, il ne présentera pas les caractéristiques d'une voie express. Le projet se situant en agglomération, la vitesse sera réglementée à 50km/h.

Les trafics prévisibles sur le BUS

A horizon de mise en service (2020), le BUS recevra des volumes de trafic allant de 13000 à 50000 UVP / jour selon les tronçons. Le BUS viendra compléter l'offre viaire de contournement de Marseille en constituant un véritable axe structurant Nord-Est - Sud-Ouest entre le littoral Sud et l'A50 et la L2.

Stationnement

Le Boulevard Urbain Sud intègre la création de stationnement.

Deux types de stationnements sont aménagés : du stationnement longitudinal et du stationnement perpendiculaire. Les places de stationnement sont matérialisées. En dehors de ces emplacements, l'aménagement est dissuasif vis à vis d'un stationnement illicite.

Les cheminements piétons et cycles

Des espaces spécifiques aux piétons et cyclistes sont aménagés en bordure de la voie circulée : trottoirs extérieurs et/ou terre-pleins séparant les contre-allées de la voie, pistes cyclables. Cette disposition est assurée, tout le long du linéaire du BUS constituant ainsi un itinéraire piétons et cycles de 8km en continu et lié aux aménagements existants ou projetés sur les voies adjacentes.

Transport en Commun en Site Propre : un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Sur la quasi-totalité du linéaire (de la mer jusqu'à la rue Verdillon), le projet intègre un Transport en Commun en Site Propre de type BHNS en position bilatérale. Au-delà, les bus sont intégrés à la circulation générale jusqu'à Saint-Loup. Le site propre constitue par ailleurs un élément d'identité dans le profil en travers du Boulevard Urbain Sud :

- **Plateforme réservée.** Un espace longeant les couloirs de transport en commun pour pouvoir y intégrer des arrêts des bus et les dispositifs de diffusion des piétons en toute sécurité, est intégré au projet.
- **Matériel roulant.** Les Bus à Haut Niveau de Service sont de 18 m de long articulé, équipés de 4 portes latérales et entièrement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et répondant aux exigences de confort, de sécurité et d'accessibilité des usagers.
- **Stations et équipements.** Les stations, réparties tout au long du tracé entre Parangon et Florian seront, pour la plupart, communes à d'autres lignes de bus. Les stations sont rendues accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- **L'offre de transport.** L'amplitude horaire de la ligne de BHNS sera calée sur celle du tramway et du métro : la circulation du BHNS débutera à 05h00 du matin jusqu'à 01h00 du matin.

Caractéristiques géométriques de la voie

Tracé en plan et profil en long

Le projet se situant en agglomération, la vitesse sera réglementée à 50km/h. Contrairement à d'autres boulevards marseillais, le tracé du BUS est peu rectiligne et le profil en long légèrement perturbé, intégrant les fortes contraintes liées au relief marqué sur certain secteur. Le profil en long se caractérise par des pentes allant de 1% à 4,20%.

Profil en travers

Section courante 2x1 voie. Elle est appliquée depuis l'extrémité Sud au niveau de la traverse Parangon jusqu'au carrefour avec le chemin de la colline Saint Joseph. Elle est calibrée sur la base d'un profil en travers type d'aménagement d'une largeur de 28,60m.

Section courante 2x2 voies. Elle est appliquée depuis le carrefour avec le chemin de la colline Saint Joseph, jusqu'à l'entrée Sud de la tranchée couverte à Verdillon. Elle est calibrée sur la base d'un profil en travers type d'aménagement d'une largeur de 34,10m

Description des séquences d'aménagement

La description du BUS est réalisée depuis la mer (à partir de la section déjà réalisée) jusqu'à l'échangeur Florian.

Le BUS se décline en trois séquences d'aménagement.

De la mer jusqu'à l'avenue du Maréchal Delattre de Tassigny

Cette séquence se situe dans la continuité de la section déjà réalisée entre la mer et le giratoire Pa-rangon (Boulevard Mireille Jourdan Barry).

Le Boulevard Urbain Sud traverse à la fois des zones fortement urbanisées et des secteurs plus natu-rels. Dans sa première partie, entre la Traverse Pourrière et le Chemin du Roy d'Espagne, il relie des équipements importants (Plaine sportive, ferme pédagogique, Collèges).

Le profil en long du BUS, calé au plus près du terrain naturel, est en pente régulière : il s'agit d'accompagner la montée vers le plateau du Roy d'Espagne et la descente vers la mer. Le BUS s'infiltré tour à tour dans des ambiances spécifiques, en prenant la « couleur », en révélant « l'essence ».

A partir du chemin du Roy d'Espagne, le BUS traverse un secteur plus fermé, avant de rejoindre l'Avenue du Maréchal Delattre de Tassigny.

De l'avenue du Maréchal Delattre de Tassigny jusqu'à la Traverse Régný

En s'immiscant dans l'intimité des quartiers résidentiels, des fonds de jardin, «d'arrières» de ville, le BUS se fait également «miroir» des quartiers traversés.

Cette séquence permet la création de deux nouveaux jardins publics (place carrée sur l'avenue De-lattre de Tassigny et parkway du parc de la Mathilde), de réorganiser la maison de quartier Joseph Aiguier, tandis que les jardins familiaux Joseph Aiguier pourront être partiellement reconfigurés.

Le concept de parkway s'étire dans la traversée du Parc de la Mathilde puis traverse la ZAC Régný sous la forme d'un grand mail planté.

De la Traverse Régný à l'échangeur Florian

Après la traversée de la ZAC Régný, le Boulevard Urbain Sud rejoint la rue Verdillon avant d'entrer dans une succession de tranchées couvertes jusqu'à l'échangeur Florian.

L'espace couvert devient un grand jardin linéaire formant un trait d'union entre la rue Verdillon et la place de l'Octroi.

L'actuel carrefour de l'Octroi est transformé en place urbaine intégrant un espace de loisirs urbains, des lieux apaisés, ombragés, propices à la promenade et lieux de détente.

Le mobilier urbain et les traitements paysagers

Le mobilier urbain

Le parti d'aménagement tout au long du BUS se veut simple, minimaliste mais efficace.

L'implantation du mobilier urbain respectera cette logique de parcimonie et de simplicité de l'espace public, en réservant le mobilier à sa fonction strictement nécessaire.

Traitement de sols, revêtements et bordures

Le choix des revêtements de sols est dicté par la volonté de réduire l'impact visuel des surfaces dé-vouées à la circulation des voitures en faveur des espaces dédiés aux piétons et aux vélos. Seule la voirie circulée est traitée avec un enrobé classique.

Les cheminements doux seront réalisés en béton clair avec une finition désactivée pour les trottoirs et hydrosablée pour les pistes cycles. Les deux traitements donnent au béton des textures et teintes

spécifiques pour chacune des bandes, ce qui permet de plus facilement les identifier et les différencier.

Traitement des murs et clôtures séparatives

Le traitement des limites entre la nouvelle voie BUS et les parcelles publiques ou privées s'adaptent à l'existant. Ils se déclinent selon l'ambiance des secteurs traversés :

- **Exemple 1** : Nouveaux jardins et restanques au carrefour du Maréchal Delattre de Tassigny. Les différents murs sont tous traités dans l'esprit des murs Marseillais avec un appareillage de pierres calcaires irrégulières à joints enduits larges. La hauteur des murs est variable mais le plus possible limitée pour réduire la sensation de tranchée.
- **Exemple 2** : Square à l'angle de la traversée de la Gouffonne. Au croisement entre le BUS et la Traversée de la Gouffonne un nouveau square équipé est réalisé. En hauteur par rapport à la Traversée, il se clôture côté BUS par une serrurerie d'origine industrielle thermolaquée de 1 mètre de hauteur. Elle comprendra deux portillons à double vantaux. Le soutènement côté Traversée de la Gouffonne est réalisé en pierres calcaire. Le mur existant du côté de la résidence du Pré-Valmont est réhabilité et intègre un escalier.
- **Exemple 3** : Traitement des murs de soutènement. Les murs de soutènement qui ne font pas partie des ouvrages d'art liés à la tranchée couverte seront systématiquement habillés en pierre locale. La pose particulière des pierres calcaires éclatées permet d'absorber une partie du bruit engendré par le passage des véhicules. Dans des cas spécifiques les murs en béton préfabriqué auront une face matricée et lasurée. Le choix de la matrice et la teinte de la lasure s'adapteront au contexte de l'ouvrage.

Le parti végétal

Le faisceau foncier qui accueille le projet du BUS s'insère dans une topographie mouvementée. Le BUS traverse vallons et collines, avec des terrains plus frais au creux des vallons et des terrains plus secs, battus par les vents sur les collines. Cette topographie a une incidence directe sur le sol. Celui-ci est de manière générale assez pauvre, plus ou moins profond et rocailleux à l'image de la campagne qui entoure Marseille (la garrigue, les zones boisées, etc.).

Marseille bénéficie bien sûr d'un climat méditerranéen, qui par l'ensoleillement et les précipitations réparties très inégalement dans l'année, conditionne le choix des espèces végétales. La nouvelle végétation implantée prend en compte plusieurs facteurs : physiques (climats, topographie, sols...), écologique, environnement direct existant et social (appropriation par les habitants, lieu de sociabilité...).

Le projet du BUS génère des nouveaux espaces publics qui doivent être maîtrisés et gérés puisqu'une des nouvelles vocations du lieu est d'accueillir un boulevard ouvert à une importante circulation. Ces espaces publics sont de différents types, soit liés directement au projet d'infrastructure, les trottoirs, les places, les carrefours, soit plus éloignés du boulevard et plus apaisés, jardins, parcs, boisements...

L'urbain et le paysage reprendront le dessus sur les logiques infrastructurelles.

Le parti végétal participe à la cohésion des quartiers. L'accompagnement végétal du BUS crée un fil vert qui lie les quartiers les uns aux autres. A cette liaison Nord/Sud s'ajoute le renforcement des liens Est/Ouest. L'effet coupure du BUS réduit au maximum par sa conception est encore diminué grâce au végétal.

L'aménagement du BUS reflète d'une part la mise en relation de l'ensemble urbain et d'autre part l'organisation de tous les contacts latéraux.

Le choix des végétaux et leur implantation doivent aussi répondre à des «visions» du projet. Une vision intérieure, c'est à dire la vision des habitants des quartiers et des usagers du site. Une vision extérieure, tous les usagers du site et les habitants ne doivent pas être gênés par la végétation. Une vision dynamique, cinématique, qui est celle que l'on a en se déplaçant sur le boulevard (en voiture, vélo...). Ainsi, le végétal vient rythmer le déplacement et permet de se repérer, de ménager des vues...

Les végétaux choisis sont tous rustiques de la région. Ils ne nécessitent pas d'acclimatation et résistent aux périodes de sécheresse.

Ces végétaux n'ont donc pas besoin d'un arrosage spécifique. Aucun système de type goutte-à-goutte ou d'aspenseurs n'est prévu sur le projet ce qui profite au caractère environnemental du projet.

Enfin, les végétaux méditerranéens (garrigue, sous-bois, arbres) poussent globalement lentement, les opérations de taille seront donc limitées. C'est un atout pour la qualité environnementale du projet mais également pour la sécurité des personnels dont la présence sur l'axe sera limitée.

Une strate arborée est présente sur tout le linéaire du BUS. Il existe deux grands types d'association des espèces sur le linéaire, en fonction de la topographie, sur les collines et dans les vallons. Dans certains lieux, d'autres associations sont implantées et de nouvelles espèces font leur apparition. C'est le cas dans le secteur des jardins familiaux et dans les jardins d'agrément méditerranéens.

Les espèces ont été choisies en fonction de celles déjà existantes mais aussi selon leur floraison, abondante ou discrète, leur feuillage persistant ou caduc, les feuilles, les aiguilles etc. L'ombre que ces arbres procurent est aussi un critère de sélection, ombre marquée ou vaporeuse. Elle influe sur le choix des végétaux en pied d'arbre et permet de rafraîchir les environs.

Liste des espèces d'arbres retenues : Arbres d'alignement : *Celtis australis*, *Fraxinus excelsior*, *Pinus pinea*, *Pinus halepensis*, *Platanus orientalis*, *Quercus ilex*, *Cupressus sempervirens*.

La végétation de garrigue est installée sur les portions les plus sèches qui correspondent aux collines. Elle accompagne la strate arborée. Cette végétation spécifique permet au BUS une bonne intégration puisque sont exclusivement utilisées des plantes autochtones. Les séquences de garrigue sont elles-mêmes redivisées en sous séquences qui déclinent des variations de végétation. Une base commune de végétation est toujours présente et d'autres végétaux sont introduits dans des proportions différentes mettant l'accent soit sur les odeurs, les couleurs, les plantes officinales.

Le sous-bois est une strate basse qui vient remplacer la garrigue afin de rythmer le linéaire. L'ambiance de sous-bois s'installe dans les vallons alors que la garrigue prend place sur les collines plus sèches.

Le jardin méditerranéen vient s'ajouter au jardin Arménien et fait aussi office de coulée verte sur la dalle du BUS enfouie. Il reprend le vocabulaire végétal de l'ensemble du tracé du BUS et on retrouve donc dans chaque strate végétale des essences adaptées au milieu qui évoquent les paysages autour de l'agglomération.

Le long du tracé plusieurs secteurs sont identifiés comme étant traités en prairies. Il peut s'agir d'espaces volontairement ouverts ou d'aménagements simples dans l'attente d'autre projet comme vers les jardins familiaux, ou au niveau du carrefour Florian. Les prairies qui les recouvrent sont

constituées d'un mélange de vivaces rustiques et d'annuelles, adaptées aux conditions de sécheresse.

Les carrefours

Principes généraux

Les principes généraux d'aménagement des carrefours intègrent les sources réglementaires et les recommandations techniques du CERTU.

Le choix d'un type d'aménagement et de fonctionnement pour un carrefour dépend des :

- volumes de trafics à écouler aux heures de pointe (notamment les mouvements directionnels à garantir),
- contraintes d'insertion de la plate-forme TCSP s'inscrivant potentiellement dans un réseau de circulation existant.

Sur l'ensemble du linéaire du BUS entre la Pointe Rouge et le boulevard Verdillon, un TCSP traversera les carrefours en latéral.

De façon générale, deux grands types de carrefours sont rencontrés sur le BUS.

Dans le cas général, en milieu urbain, toutes les branches d'un carrefour doivent être équipées de traversées piétonnes, qu'elles soient des traversées piétonnes liées aux stations de TCSP ou des traversées piétonnes en section situées hors stations TCSP.

Lorsque les aménagements cyclables existent en section courante, il est recommandé d'en assurer la continuité en carrefour. L'insertion des aménagements cyclables en carrefour se fera sous la forme de bandes cyclables. La circulation des cyclistes sera alors régie par le phasage des feux.

Ainsi, en carrefour, les traversées cyclables sont parallèles aux traversées piétonnes. Elles sont donc gérées par les feux piétons.

Le Boulevard Urbain Sud est conçu avec un couloir TCSP dans chaque sens qui accueillera des lignes de bus classiques mais aussi un BHNS doté d'un système de priorité aux feux.

Deux types de priorités seront mis en place sur le BUS selon le contexte du carrefour : Priorité absolue au BHNS et Priorité forte mais non absolue au BHNS

Les carrefours sur le BUS

Au total, 24 carrefours devront être créés ou réaménagés. Quatre carrefours seront présentés par la suite à titre d'exemples :

- C22 - Carrefour de la traverse Parangon. Le projet se raccordera au giratoire existant situé sur la Traverse Parangon. Le giratoire de la Traverse Parangon conserve sa configuration actuelle et le BUS se raccorde sur sa branche Est. Dans le sens entrant dans le giratoire depuis l'Est, le BUS comprend une voie dédiée à l'ensemble des mouvements VP (TD+TAD+TAG) + un couloir TCSP. Dans le sens sortant du giratoire vers l'Est, le BUS comprend une voie VP + un couloir TCSP + le raccordement à la contre-allée Sud.
- C14 - Carrefour Delattre de Tassigny. Le carrefour Delattre de Tassigny est un carrefour à feux de type place carrée, permettant de prendre en compte les futurs trafics, les projets futurs de TCSP / BHNS (BHNS de Luminy) et de limiter l'emprise du projet. L'intersection BUS / Avenue Delattre de Tassigny sera gérée par un carrefour à feux :

- BUS Nord, trois voies en entrée, avec une voie en tout droit et tourne à droite (TD+TAD) + une voie en tout droit (TD) + une voie en tourne à gauche (TAG) + un couloir TCSP ;
- Avenue Delattre de Tassigny Est, trois voies en entrée, avec une voie en tout droit et tourne à droite (TD+TAD) + une voie en tout droit (TD) + une voie en tourne à gauche (TAG) + un couloir TCSP ;
- BUS Sud, trois voies en entrée, avec une voie en tout droit et tourne à droite (TD+TAD) + une voie en tout droit (TD) + une voie en tourne à gauche (TAG) + un couloir TCSP ;
- Avenue Delattre de Tassigny Ouest, trois voies en entrée, avec une voie en tout droit et tourne à droite (TD+TAD) + une voie en tout droit (TD) + une voie en tourne à gauche (TAG) + un couloir TCSP.

Le franchissement du carrefour par le TCSP devra se faire au cours d'une phase spécifique, sans conflit avec des mouvements VP (priorité absolue). Par ailleurs, le projet de BHNS entre la place Castellane et le pôle universitaire de Luminy devra aussi être pris en compte sur l'axe de Tassigny (Est/Ouest). La gestion des priorités entre ces deux transports en commun sera précisée dans les phases d'études ultérieures.

- C10 - Carrefour Boulevard Sainte Marguerite. L'intersection BUS / Boulevard Sainte-Marguerite sera gérée par feux :
 - BUS Nord, trois voies en entrée, avec une voie en tout droit et tourne à droite (TD+TAD) + une voie en tout droit (TD) + une voie en tourne à gauche (TAG) + un couloir TCSP ;
 - Boulevard Sainte-Marguerite Est, une voie en tout droit et tourne à gauche (TD+TAG) + une voie en tourne à droite (TAD) ;
 - BUS Sud, trois voies en entrée, avec une voie en tout droit et tourne à droite (TD+TAD) + une voie en tout droit (TD) + une voie en tourne à gauche (TAG) + un couloir TCSP ;
 - Boulevard Sainte-Marguerite Ouest, une voie en tout droit et tourne à droite (TD+TAD) + une voie en tourne à gauche (TAG).

La multitude de voies devant s'intégrer au carrefour et le fort niveau de trafic supporté par le BUS et le Boulevard Sainte Marguerite induisent la suppression de l'accès au Boulevard de la Gaye sur le carrefour :

- l'accès au Boulevard de la Gaye se fait uniquement en sens sortant au sud du carrefour (via une bretelle de sortie) ;
- le sens entrant est reporté depuis le Chemin de la colline Saint Joseph.

Le TCSP est en priorité forte mais non absolue. Le franchissement des carrefours par le TCSP se fait au cours de la même phase que les mouvements TAD+TD du BUS. Le système de connexion au Nord du BUS (Échangeur Florian) est un système dit « complexe » qui ne peut être dissocié de la Place de l'Octroi.

- C2 - Carrefour de la Place de l'Octroi. La Place de l'Octroi est gérée sur le principe d'un système de place carrée à feux :
 - Boulevard Pont de Vivaux, avec une voie de tourne à droite (TAD) ;
 - Boulevard Romain Rolland, avec deux voies de tourne à droite (TAD x2)
 - La Fauvière, avec une voie de tourne à droite (TAD) ;
 - Boulevard St Loup, avec 1 voie de tout droit et tourne à droite (TD+TAD) ;
 - Contre-allée Florian, avec une voie de tout droit et tourne à droite (TD+TAD) + une voie tout droit (TD).

A noter que le BUS ne comprend pas de voie TCSP à ce niveau. La priorité est donnée aux transports en commun circulant sur les boulevards de Pont Vi-vaux/Saint Loup en traversée du BUS. Cet échangeur ne fait pas partie du périmètre de projet du BUS. C'est un futur nœud d'échanges prédominant sur la commune de Marseille entre trois axes forts : la L2, le BUS et l'A50. L'échangeur est un système de place carrée à feux avec SAS interne :

- Sortie A 50 Ouest, avec trois voies ;
- Le BUS, avec trois voies TD + une voie de shunt TAD ;
- Boulevard M. Lauze Est, avec trois voies ;
- La L2, avec quatre voies

Assainissement pluvial

Description du projet hydraulique

Le principe du projet hydraulique du BUS est basé sur :

- une gestion séparative des eaux de la plate-forme routière du BUS et des écoulements provenant des bassins versants amont,
- le principe d'une transparence hydraulique vis-à-vis des écoulements transversaux à la plate-forme routière pour une occurrence décennale pour les petits bassins vallons et centennale pour la Gouffonne.
- la mise en place d'ouvrages de gestion des eaux pluviales spécifiques à la plate-forme du BUS (d'un réseau et de bassins dimensionnés pour une occurrence décennale),
- la non aggravation du risque d'inondation,
- la préservation qualitative et quantitative des eaux souterraines.

Le réseau de la plate-forme routière du BUS

En fonction de la topographie de la plate-forme du BUS, des impluviums routiers ont été définis. Ainsi, le BUS se divise en 9 impluviums (bassins versants routiers).

Les ruissellements des eaux pluviales du corps de rue (voies circulées, TCSP et contre-allée) de chaque impluvium sont collectés par des avaloirs. Les avaloirs sont raccordés à la canalisation principale sous la voirie BUS permettant le transfert des eaux pluviales vers les ouvrages de rétention et/ou de dépollution créés. Ces eaux sont ensuite rejetées vers le réseau de collecte communal ou vers le milieu naturel.

Une fois collectées, ces eaux sont orientées vers des bassins créés dans le cadre du projet. Les bassins de rétention sont dimensionnés pour une pluie d'occurrence 10 ans.

Le rétablissement des écoulements des bassins versants amont

Le projet du BUS est élaboré de manière à ce que la voirie soit insubmersible pour une occurrence décennale (centennale au droit de la Gouffonne). Le but est de mettre hors d'eau la chaussée du BUS et d'assurer une transparence hydraulique jusqu'aux occurrences définies ci-dessus dans les zones à enjeu.

Les travaux qui seront menés vis-à-vis des rétablissements des écoulements pluviaux interceptés par le projet BUS visent :

- le rétablissement des écoulements souterrains de la Gouffonne,
- le rétablissement des réseaux pluviaux qui drainent les eaux des bassins versants interceptés par le projet BUS.

La Gouffonne et la Vieille Chapelle sont des cas particuliers.

Les solutions proposées dans le cadre du rétablissement des écoulements pluviaux visent à limiter le nombre de franchissements sous la plateforme routière tout en restant cohérent par rapport aux apports des bassins versants.

Les écoulements interceptés par le projet du BUS seront rétablis en maintenant les conditions d'écoulement identiques à l'état initial : c'est le principe de la neutralité hydrique. Compte tenu du constat global d'une sous capacité hydraulique des réseaux pluviaux existants, ce principe s'applique jusqu'à une occurrence a minima décennale et dans la mesure du possible jusqu'à la crue centennale.

Le rejet en mer

L'ouvrage d'exutoire en mer créé dans le cadre du BUS, sera alimenté par :

- le bassin de dissipation et d'entonnement de Musso qui répartit les eaux du vallon de Vieille Chapelle. Les eaux pluviales de ce bassin seront orientées vers la canalisation de rejet en mer via une canalisation Ø1800,
- le bassin de décantation Parangon qui récolte les eaux du tronçon du BUS entre le collège du Roy d'Espagne et le giratoire Parangon (Impluvium 1). Les eaux pluviales de ce bassin seront évacuées par une canalisation Ø1000 vers la canalisation Ø1800 de rejet en mer.

L'ouvrage projeté ira jusqu'à l'avenue de la Pointe Rouge.

Fonctionnements de la trémie – tranchée couverte

La tranchée couverte – trémie est concernée par deux types d'intrusion d'eau :

- les eaux pluviales pénétrant par les deux ouvertures dans le toit de la trémie.
- les éventuelles eaux d'exhaures liées aux infiltrations d'eaux souterraines au travers des parois de l'ouvrage. L'ouvrage est conçu de manière à ce que ces infiltrations soient extrêmement limitées.

Le projet prévoit une gestion séparative des eaux d'exhaures et des eaux de ruissellement de la plate-forme de la trémie. Notons que la dalle de couverture en section courante est appuyée sur la paroi moulée centrale et scellée sur les parois moulées latérales. Un dispositif d'étanchéité sera posé sur toute sa surface. Ainsi, aucune eau de surface ne pourra s'infiltrer sur la chaussée de la trémie par la dalle.

L'ouvrage d'art sur l'Huveaune

Le pont actuellement présent sur l'Huveaune au Sud de l'échangeur Florian va être déconstruit. Un nouvel ouvrage d'art doit être réalisé pour raccorder les voiries débouchant de la trémie à l'échangeur.

Le franchissement de l'Huveaune nécessite la création de deux ouvrages d'art : OA1 et OA2.

La culée Sud et la pile intermédiaire de chacun des deux ouvrages d'art sont implantées sur les berges du lit mineur de l'Huveaune. Les culées Nord sont en lit majeur implantées au niveau du dalot (ouvrage de décharge des crues de l'Huveaune) mis en place dans le cadre de la L2.

Le projet acoustique

Au niveau de sa conception, le projet du Boulevard Urbain Sud doit intégrer 3 particularités qui conditionnent directement le projet de protection acoustique proposé :

- Le projet est un boulevard urbain qui par définition se situe en ville. Il existe de très nombreuses connexions avec les voiries transversales qui, d'un point de vue acoustique, rend très difficile la réalisation de protections acoustiques à la source de type écrans hauts (hauteur supérieure à 1m).
- l'intégration paysagère du projet vise à utiliser la totalité de la largeur de la plateforme routière pour «connecter» le projet à son environnement proche. Il n'est donc pas souhaitable de cloisonner le projet en réalisant des écrans acoustiques hauts en bord de voie de chaque côté.
- en majorité, la zone d'étude est bordée de bâtiments d'habitation avec de très nombreux immeubles de grande hauteur (jusqu'à 25 étages) à proximité immédiate des voies. Ils ne peuvent donc être protégés efficacement que par isolation de façade.

Pour ces différentes raisons, le maître d'ouvrage a donc choisi de privilégier au maximum la mise en place de protection acoustique de type isolation acoustique de façade.

Ce choix en matière de protections acoustiques s'explique par la nécessité d'intégrer au mieux ce projet dans son environnement. Le « couloir » d'écrans hauts évoqués précédemment ne correspond pas à la philosophie de ce projet urbain fait pour favoriser les échanges.

Toutefois, le projet prévoit l'implantation de trois murets acoustiques ou écrans bas sur des zones sur lesquelles ils apportaient un gain acoustique sans porter atteinte à l'insertion paysagère du projet.

Les trémies souterraines peuvent engendrer des nuisances au niveau des entrées et sorties avec ce que l'on appelle l'effet "tunnel". Il est donc nécessaire de mettre en place des matériaux absorbants au niveau des têtes de tunnel pour éviter l'effet tunnel. Ces matériaux absorbants peuvent prendre différentes formes, ils sont généralement constitués de caissons de laine minérale derrière un parement rigide.

Articulations avec le projet de la rocade L2

Le projet de deuxième rocade de Marseille, appelé rocade L2, a pour objectif final de créer une continuité autoroutière de 9 km entre l'A7 au Nord de Marseille et l'A50 à l'Est de Marseille, en direction de Toulon.

L'objectif est d'améliorer le fonctionnement du réseau routier à l'échelle de la ville (délestage du centre-ville, amélioration de la desserte des quartiers Est) mais également à l'échelle de l'aire métropolitaine (possibilité satisfaisante de contournement de Marseille).

Aujourd'hui, seule une courte section de la L2 est en fonctionnement : il s'agit de la tranchée des Tilleuls, section située entre le rond-point de Saint Jérôme et le carrefour à feux de Frais Vallon.

Le projet L2 offre une lisibilité à trois niveaux :

- une continuité naturelle et directe de l'A7 vers l'A50,
- un lien direct entre l'A50 et le centre ville de Marseille via la place de Pologne,
- un carrefour à feux, permettant les échanges avec le BUS.

Couplé à la réalisation de la L2, le BUS constitue donc un axe routier structurant orienté Nord-Sud qui permet d'améliorer l'accessibilité globale des noyaux villageois traversés et des pôles d'activités.

Ces deux projets concourent à la création d'un maillage d'itinéraires cyclables, dont la continuité est assurée entre projet, notamment au niveau du secteur échangeur Florian/Place de l'Octroi.

L'échangeur de Florian, extrémité Nord du BUS, est amené à devenir un carrefour majeur pour l'accessibilité aux quartiers Sud de Marseille.

A l'heure actuelle (avant les travaux de la L2 / A507), le carrefour de Florian se compose :

- d'un carrefour giratoire connectant entre elles des voiries urbaines : avenue Bardon, avenue Florian, boulevard Mireille Lauze, avenue Désiré Bianco, chemin de l'Armée d'Afrique
- d'un demi-échangeur autoroutier avec l'A50, où seules les liaisons tournées vers Aubagne sont possibles.

Dès la mise en service de l'A507, le carrefour permettra de conserver une partie des échanges locaux (le chemin de l'Armée d'Afrique n'étant à terme plus connecté sur le carrefour), mais il permettra de compléter l'échangeur A50 en autorisant les liaisons vers le centre-ville de Marseille.

Les échanges entre le BUS et la L2 sont très importants, puisque la moitié des flux issus du BUS sont en direction de la L2, et la L2 constitue les deux tiers du trafic s'engageant sur le BUS.

Les liaisons avec l'A50 depuis ou vers Aubagne sont également importantes, puisque 40 à 50 % des flux issus du BUS rejoignent l'A50 vers Aubagne, tandis que 20 à 30 % des flux s'engageant sur le BUS proviennent d'Aubagne ou des quartiers Est de Marseille, par le boulevard Mireille Lauze.

Les liaisons entre le BUS et l'A50 (en liaison avec le centre-ville de Marseille) sont faibles, de même que les flux d'échanges locaux : le BUS permettant d'absorber les flux de transit, le réseau viaire urbain dispose à nouveau de réserves de capacité lui permettant d'accueillir les flux locaux.

Les échanges entre la L2 et le BUS sont importants, ils permettent un contournement du centre-ville de Marseille.

Le planning prévisionnel de mise en service

La mise en service de l'ouvrage est prévue à partir de 2020, pour le tronçon entre l'échangeur Florian et le boulevard Sainte Marguerite, puis en 2021 pour la totalité du BUS de l'échangeur Florian à la traverse Parangon. Les sections intermédiaires et fonctionnelles seront mises en service dès leur réalisation terminée.

Le phasage des travaux est établi par tronçon. La réalisation des travaux est programmée pour une durée totale de 62 mois.

Le planning des travaux est optimisé : certaines sections seront en travaux de façon simultanée afin d'optimiser la durée de chantier.

Coût du projet

Le coût global du projet est évalué à 300 millions d'euros TTC.

L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET

Il convient de rappeler qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou les éventuelles atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs à l'égard de l'intérêt qu'elle présente.

La création du Boulevard Urbain Sud de Marseille représente un choix de développement urbain, durable et soutenable qui associe :

- un projet de voirie structurant pour le territoire marseillais et accompagnant le développement urbain des territoires Sud de Marseille,

- un projet de développement des voies de Transport en Commun en Site Propre par la création d'une voie dédiée à un Bus à Haut Niveau de Service, constituant un mode de transport attractif,
- un projet environnemental développant le concept boulevard urbain, de « parkway » et constituant un axe structurant pour les modes doux. Il assure l'intégration paysagère optimale des ouvrages, la prise en compte des eaux pluviales et des zones inondables, la prise en compte des nuisances sonores.

Les besoins de desserte du territoire

Le BUS offrira une desserte de qualité du territoire Sud-Est de Marseille, qui aujourd'hui est assurée par un système viaire inadapté. Ainsi, les temps de parcours seront réduits, les axes secondaires retrouveront un trafic de desserte apaisé.

En situation future 2020 avec le BUS, en comparaison avec la situation future 2020 sans le BUS, on note une diminution des charges sur l'ensemble des axes du secteur.

La mise en service du BUS permet de décharger l'ensemble des autres axes du territoire et en particulier les axes moins structurants (Axe Bd Ste-Marguerite / Bd du Cabot / Bd Redon, Av. Luminy, Bd R. Rolland, Av. de Hambourg) qui connaissaient pour certains de fortes charges. L'impact sur l'ensemble des quartiers Sud de la mise en service du BUS est donc globalement très positif.

Dans la partie Sud, le BUS permet également le délestage de nombreuses voies secondaires et traversées de noyaux villageois qui ne sont pas dimensionnées pour écouler un trafic de transit. Cela provoque de forts disfonctionnements et une dégradation des quartiers traversés.

Le BUS participera au renforcement de l'attractivité du territoire Sud-Est et proposera une nouvelle façon de vivre la ville périphérique jusqu'à présent attirée par le centre. Il désenclavera les quartiers Sud de Marseille en les reliant au reste de la ville, à la mer et à l'autoroute.

Le BUS constitue un projet majeur dans le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Marseillaise. Il s'agit d'un projet structurant pour la future armature des déplacements de l'agglomération. De plus, le BUS s'intègre au réseau structurant du Schéma Directeur des Modes Doux, en se raccordant aux itinéraires locaux.

Le développement urbain et la valorisation des noyaux villageois

Cette opération s'inscrit dans un projet global d'aménagement du territoire à l'échelle communale voire intercommunale préconisé par les documents d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme de Marseille, Schéma de Cohérence Territoriale de Marseille Provence Métropole).

L'arrivée de ce nouveau boulevard urbain va créer une dynamique de renouvellement dans les noyaux villageois desservis.

Le BUS participera au confortement et au développement de centralités comme les secteurs de Saint-Loup et de Bonneveine, noyaux villageois de Mazargues, Sainte-Anne et Sainte-Marguerite et à la création de pôles de proximité (noyaux villageois de la Pointe-Rouge, de Bonneveine et de Saint-Loup et cœur de quartier de Régný).

En outre, le projet du BUS représente l'opportunité de requalifier l'espace public en y réalisant de nouveaux aménagements de qualité (jardins, aires de jeux...).

Exemple du traitement de la place de l'Octroi.

Malgré le passage de la majeure partie du trafic de transit dans la tranchée couverte, l'aménagement de la place de la gare de l'Octroi doit composer avec une contrainte de circulation qui reste forte,

cette place restant un nœud de passage privilégié pour les usagers de la voirie (véhicules particuliers mais également transports en commun).

Cette place intègre dans sa partie Sud un espace de loisirs urbains entourée de «damiers végétaux», où, sous l'ombre des pins parasols, sont intégrées des assises plantées.

En repartant des quelques platanes existants autour du carrefour, une trame de plantations régulières est organisée afin d'unifier, depuis les rues qui débouchent sur le carrefour les différents éléments structurant le quartier : les bastides, le noyau villageois historique, le futur centre commercial. La rue de la Fauvière est réouverte et agrémentée d'un double alignement de platanes. Le débouché de la rue Pont de Vivaux est reconfiguré afin d'accueillir un couloir d'approche pour les bus et améliorer ainsi sensiblement le fonctionnement du service public. Sous un nouvel alignement de platanes, un ensemble de places de stationnement est organisé devant le centre médical dont le fonctionnement devra cependant évoluer dans une emprise réduite par rapport à l'actuelle. A l'opposé du centre médical, un square en stabilisé, entouré par une haie basse et des platanes est réalisé.

Cette nouvelle « place du village » sera revêtue de béton désactivé dans ses parties piétonnes, tandis que la chaussée sera traitée avec un enrobé grenailé dont les cailloux clairs mis en évidence apporteront à la chaussée un caractère plus urbain.

Le passage de la majeure partie du trafic de transit dans la tranchée couverte laisse donc le champ libre pour créer des aménagements de surface au niveau du secteur de Florian.

En offrant un nouvel axe aux véhicules transitant actuellement par les noyaux villageois, le BUS permettra leur contournement. Il sera alors possible d'opérer un nouveau partage de l'espace public en faveur des piétons et des deux roues accompagné d'une recomposition de l'offre en stationnement.

La desserte de grands équipements et de zones économiques

Le BUS crée un lien entre les quartiers, les équipements publics (hôpitaux Sud, centre universitaire de Luminy, pôles administratifs et de recherche du CNRS, de l'INSERM, de l'URSSAF et d'EDF, Parc National des Calanques) et les pôles commerciaux et d'emplois (secteur Saint Loup, Bonneveine).

Le projet de BUS facilitera les flux touristiques grâce à l'accessibilité améliorée de plusieurs sites touristiques, culturels et patrimoniaux majeurs (plages, Parc National des Calanques).

L'ensemble des quartiers Sud va ainsi devenir plus attractif : un apport de nouveaux habitants, d'emplois et une augmentation des échanges sont à prévoir avec la construction de logements, de bureaux et l'implantation d'équipements. L'attraction viendra également de la qualité urbaine des espaces de promenades et de l'accessibilité à des équipements aujourd'hui enclavés (parc des Bruyères, parc des Calanques).

Les modes doux

Le BUS constitue un encouragement au développement des circulations douces par la réalisation d'un axe structurant pour les modes doux tout le long du linéaire, connecté aux autres axes majeurs du secteur.

Outre le trottoir et la piste cyclable qui viendront s'articuler avec le reste du réseau cyclable métropolitain, le BUS permettra le réaménagement qualitatif de secteurs résidentiels au profit des usagers des modes actifs (vélos, piétons).

La réorganisation du réseau de transport

Le BUS permettra d'accueillir une ligne de TCSP (de type BHNS) transverse au réseau actuel. Cette ligne aura un point de connexion fort avec le BHNS Castellane/Luminy sur l'avenue Delattre de Tassigny, la ligne 2 de tramway et la future station de métro de la ligne 2 sur la place de l'Octroi.

Le BHNS offrira un confort de transport et une régularité, avec un service de qualité et des temps de parcours réduits.

La politique de planification des déplacements sur l'agglomération

Pour accompagner la croissance de l'agglomération, remédier aux difficultés rencontrées sur le réseau viaire et offrir une alternative crédible de desserte au territoire Sud-Est de Marseille, la Communauté Urbaine, au travers des outils de programmation urbaine et de déplacements dont elle dispose, s'est engagée dans un vaste programme d'intervention visant à rééquilibrer la part des différents modes de déplacement et de desserte des quartiers marseillais, et à redonner sa place à chacun dans l'espace public.

Ainsi, les principaux documents de programmation, dont notamment le Plan de Déplacements Urbains, fondent toutes leurs orientations, en matière de développement urbain comme d'organisation des déplacements, sur la réalisation du Boulevard Urbain Sud en ce qui concerne le territoire Sud-Est de Marseille.

L'environnement

Le projet du BUS abandonne une approche orientée sur le « tout-automobile » qui n'aurait servi que la grande desserte urbaine pour une approche plus environnementaliste, proche des habitants des quartiers. Le BUS, via la qualité paysagère de ses aménagements, s'inscrit ainsi totalement dans une politique de développement durable sur la Ville de Marseille.

Faire du BUS un lien transversal entre les quartiers sud et le reste de la ville se comprend bien à l'échelle de l'agglomération, mais il doit aussi s'imposer comme un facteur de qualité de vie pour les habitants des quartiers qui le bordent.

Le BUS intègre les enjeux environnementaux du territoire :

- Zones inondables et gestion des eaux pluviales : le projet prévoit la compensation de l'imperméabilisation du site.
- Paysage et patrimoine : la solution retenue s'adapte aux différents paysages urbains et semi-naturels, traversés tout au long de son parcours.
- Urbanisation et développement économique : la solution retenue permet d'offrir un lien pour les quartiers sud-est de Marseille avec le centre-ville et également la desserte des nombreux projets d'aménagements environnants.
- Milieu humain et cadre de vie : la solution retenue permet de limiter au maximum les impacts sur les activités économiques du secteur.
- Ambiance sonore et qualité de l'air : la solution retenue permet l'insertion de protections acoustiques adaptées afin de réduire les nuisances sonores sur les bâtiments aux droits du site.

Le bilan financier et socio-économique

Investissements

En l'état actuel des études, le coût global du projet du Boulevard Urbain Sud (travaux et acquisitions foncières) est de 250 Millions d'Euros HT (soit 300 Millions d'Euros TTC) pour environ 8 km de voies, soit environ 31,25 Millions d'Euros HT/km.

Exploitation

La réalisation du BUS induit les avantages suivants pour la collectivité :

- **Amélioration des conditions de desserte et de circulation.** La création du Boulevard Urbain Sud permettra une amélioration des conditions de desserte à l'échelle des territoires Sud de Marseille et d'accès aux pôles d'activités existants. Les usagers pourront bénéficier de gains de temps et de confort grâce à l'aménagement de la nouvelle voie. En termes de sécurité routière, le projet apportera également un gain de sécurité pour les usagers.
- **Développement de l'offre en transport en commun.** La mise en service d'une ligne de BHNS permet des gains de temps sur les déplacements avec la garantie d'une meilleure régularité et une meilleure fréquence de passage, une connexion plus efficace avec l'ensemble des systèmes de transports collectifs.
- **Développement des aménagements pour modes doux.** La création du Boulevard Urbain Sud favorise le développement des espaces spécifiques aux modes doux avec l'aménagement d'espaces spécifiques aux piétons et cyclistes, en bordure de la voie circulée. Le projet de BUS permet de créer une continuité piétonne et cycliste sur l'ensemble du tracé favorisant l'utilisation de ce mode et la réduction de la part de véhicules légers.
- **Impacts économiques sur l'emploi.** D'un point de vue économique, des retombées sont à attendre à plusieurs titres :
 - des retombées directes pour l'économie régionale liées à l'injection d'un montant de travaux important, la plus grande part concernant les activités de génie civil et d'aménagement paysager,
 - des retombées induites et des effets d'entraînement pour les bureaux d'études, les consultants et les entreprises de bâtiment et génie civil, d'industrie et de services,
 - et, de ce fait, des créations ou des maintiens d'emplois.

ANALYSE VIS-À-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est requise lorsque les projets ne sont pas initialement compatibles avec les dispositions de ces documents. Elle s'effectue par l'autorité qui déclare d'utilité publique le projet ou met en œuvre la procédure de déclaration de projet.

Si l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme par application de l'article L.122-15 et L.123-16 du Code de l'Urbanisme, la Déclaration d'Utilité Publique emporte approbation des nouvelles dispositions de ces documents d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme (PLU)).

La réalisation du projet du BUS nécessite la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Marseille, en application des dispositions de l'article L. 123-16 du Code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité porte sur la modification du règlement de la zone UV.

A noter que le projet ne présente pas d'incompatibilité avec les servitudes en vigueur et les Espaces Boisés Classés.

ACQUISITIONS FONCIÈRES

La majeure partie du tracé du BUS se situe sur des emprises, appartenant à la Ville de Marseille. Cette dernière avait lancé une campagne d'acquisitions foncières pour le BUS dans les années 1980.

Des acquisitions foncières pourront être réalisées par voie amiable ou par voie d'expropriation. Les parcelles concernées seront identifiées avec précision dans le cadre des études de projet puis feront l'objet d'une enquête parcellaire.

L'enquête parcellaire sera engagée par le Maître d'Ouvrage ultérieurement.

APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

Coût prévisionnel de réalisation

Le projet de réalisation du Boulevard Urbain Sud sur un linéaire de 8 km comprend la trémie et les ouvrages d'art. Le coût global est estimé à 250,75 millions d'euros Hors Taxes, soit 300,90 millions d'euros Toutes Taxes Comprises (TVA 20%).

Détail par poste

Le coût de l'opération a fait l'objet d'une décomposition par grand poste suivant le découpage proposé dans les documents de maîtrises d'œuvre listés ci-avant.

La décomposition du coût de réalisation en 11 postes suit les principes suivants :

- Installation de chantier. Ce poste comprend l'ensemble des installations de chantier nécessaires pour l'ensemble des postes suivants.
- Démolition et libération des emprises. Ce poste comprend une provision pour les démolitions, les modifications et reconstructions de clôtures, et les indemnités d'éviction.
- Ouvrages d'art. Il s'agit des ouvrages d'art de génie civil et de gros œuvre, comme les ponts sur l'Huveaune, les murs de soutènement.
- Plate-forme, voiries. Il s'agit des travaux de l'assise de la voirie limités à la largeur du périmètre d'intervention, c'est-à-dire les travaux nécessaires à la réalisation des terrassements, de la couche de forme, de la couche de base, et de la couche de soubassement pour les tronçons en ouvrage servant d'assise à la voie, ainsi que du drainage et de la multitubulaire (réseaux servant à accueillir les réseaux nécessaires au fonctionnement du BHNS).
- Ce poste comprend également les signalisations horizontales, les signalisations verticales de jalonnement, et les signalisations tricolores pour la circulation routière, y compris le matériel de régulation des feux et du trafic.
- Il s'agit du gros œuvre nécessaire à la reconstitution de l'espace public, conformément à sa destination, entre le BUS et les façades des secteurs empruntés : terrassements, chaussées, trottoirs, revêtements.

- Équipements urbains. Il s'agit de l'ensemble des équipements de superstructure, implantés sur le projet : mobilier urbain, bancs, barrières, gardes corps, aires de jeux, clôtures.
- Aménagements paysagers. Il s'agit de l'ensemble des travaux et coûts nécessaires à la réalisation des aménagements paysagers tout au long du projet : plantations (fournitures, garantie, confortement, accessoires...), arrosage, ouvrages paysagers.
- Éclairage. Il s'agit de l'ensemble des travaux et coûts nécessaires à la réalisation de l'éclairage du projet : mobiliers d'éclairage des voiries neuves, des voiries existantes, des espaces verts, de la mise en lumière.
- Hydraulique et assainissement. Ce poste comprend l'ensemble des éléments relatifs à la gestion des eaux pluviales : réseau de collecte de la plate-forme créée, bassins de rétention et de dépollution, rétablissement des traversées hydrauliques...
- Réseaux. Ce poste comprend l'ensemble des éléments relatifs aux réseaux hors eaux pluviales : dévoiements de réseaux existants (qu'ils soient financés par l'autorité organisatrice ou d'une autre façon), création de réseaux...
- Tranchée couverte. Il s'agit des travaux et coûts liés à la réalisation de la tranchée couverte : équipements, génie civil et architecture...
- Aléas et autres coûts. Il s'agit d'une prise d'aléas sur le montant des travaux.
- Coût total de l'opération. Le coût total des travaux de l'opération de Boulevard Urbain Sud s'élève à 215 millions € HT, soit 258 millions € TTC (valeur 2011 TVA à 20%) et correspond à l'appréciation sommaire des dépenses suivante :

En ce qui concerne le foncier, l'estimation sommaire et globale de la dépense de France Domaine, toutes indemnités comprises, s'élève à la somme arrondie de : 42 000 000 euros, répartis comme suit :

- Indemnité principale : 26 000 000 euros,
- Indemnité de remploi : 3 900 000 euros,
- Aléa (40%) : 11 960 000 euros, soit un total de : 41 860 000 euros arrondi à 42 000 000 euros.

Le coût total global de l'opération de Boulevard Urbain Sud (y/c le coût des acquisitions foncières) s'élève à 300 millions € TTC.

Financement

En l'état actuel des études, le coût global du projet du Boulevard Urbain Sud (travaux et acquisitions foncières) est de 250 Millions d'Euros HT (soit 300 Millions d'Euros TTC) pour 8 km de voies, soit environ 31,25 Millions d'Euros HT/km.

Dans l'hypothèse où la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole assumerait la maîtrise d'ouvrage des travaux, des cofinancements seront recherchés.

Ainsi, les partenaires institutionnels qui pourraient apporter leur appui financier à cette opération seront sollicités. Dans le cadre du nouveau contrat de plan État Région 2014-2020, la Communauté Urbaine va proposer un plan de financement prévisionnel aux partenaires institutionnels. Les pourcentages ont été définis par comparaison avec des plans de financements de projets similaires (ex/ Boulevard du Littoral) :

- Région (CPER) : environ 25%

- CG 13 Plan Quinquennal d'Investissement : environ 30%
- Ville de Marseille (au titre de ses compétences) : 10%.

En outre, la Région contribue au financement du BUS, au titre du Contrat de Développement (250000 €), au titre des aménagements cyclables.

Le recours éventuel à une procédure de contrat de partenariat constitue également une autre possibilité, actuellement à l'étude. Une évaluation préalable à un contrat de partenariat (PPP) va être réalisée. En fonction des résultats de cette étude, le Conseil de Communauté arrêtera le mode de réalisation définitif du BUS.

DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

Par décision E1500092/13 en date du 08/07/2015, le président du Tribunal Administratif de Marseille¹, suite à la demande du Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur en date du 01/07/2015, a décidé la constitution d'une Commission d'enquête ainsi composée :

- Président : Monsieur Daniel ALEXANDRIAN
- Membres titulaires : Monsieur Jean-Marie BLANCHET
- Monsieur Jacques QUEROY
- Membre suppléant : Monsieur Gilles BANI

Par arrêté numéro 2015-18 en date du 03/09/2015, le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a pris l'arrêté² portant ouverture de l'enquête portant sur l'utilité publique, la mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille et l'autorisation requise au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement.

Ce projet de voirie communautaire, d'une longueur de 7,9 km est destiné à désenclaver les quartiers sud (plus précisément les 8^{ème}, 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Marseille) en les raccordant, du quartier de la Pointe Rouge à l'échangeur Florian.

PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE DANS LES JOURNAUX

L'avis d'enquête publique³ mentionnant toutes les informations utiles au public afin qu'il puisse s'informer sur le dossier a été publié dans les journaux habilités à publier les annonces légales dans le département des Bouches-du-Rhône à deux reprises :

- 15 jours au moins avant le début de l'enquête (« La Marseillaise » et « La Provence » le 17/09/2015)
- les 8 premiers jours de celle-ci (« La Marseillaise » et « La Provence » le 8/10/2015).

AFFICHAGE EN MAIRIE

L'avis d'enquête publique a également été affiché dans chacune des mairies dans les quelles se sont tenues les permanences⁴ :

- en Mairie de Marseille, DGUAH (Direction générale de l'urbanisme, de l'aménagement et de l'habitat), 40 rue Fauchier, 13002 Marseille,
- en Mairie du 4^{ème} secteur (6^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Marseille), Villa Bagatelle, 125 rue du Commandant Roland, 13008 Marseille,

¹ Erreur ! Source du renvoi introuvable.

² Erreur ! Source du renvoi introuvable.

³ Erreur ! Source du renvoi introuvable.

⁴ Erreur ! Source du renvoi introuvable.

- en Marie du 5^{ème} secteur (9^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Marseille), Maison Blanche, 150 boulevard Paul Claudel, 13009 Marseille.

AFFICHAGE SUR LE SITE DU PROJET

Tout le long du trajet projeté, 35 panneaux reprenant le texte de l'arrêté ont été apposés. Cette formalité est attestée par trois constats d'huissier⁵, en date du :

- 17/09/2015
- 13/10/2015
- 02/11/2015

La Commission d'enquête s'est rendue sur place plusieurs fois afin de s'assurer de la tenue dans le temps de ces panneaux qui ne semblent pas avoir souffert des intempéries, ni des agressions physiques toujours à craindre sur la voie publique.

MISE À DISPOSITION DU DOSSIER DANS LES LIEUX DESTINÉS À RECEVOIR LE PUBLIC

Le dossier complet a été mis à la disposition du public dans chacune des mairies dans les quelles se sont tenues les permanences :

- DGUAH
- Mairie du 4^{ème} secteur
- Mairie du 5^{ème} secteur

A été mise à la disposition du public, une plaquette générale de présentation du projet⁶.

Ont été affichés 6 panneaux représentant le plan général des travaux⁷.

MISE À DISPOSITION DU DOSSIER SUR INTERNET

Le dossier a été consultable sur le site de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole : www.marseille-provence.com avant pendant et après la durée de l'enquête.

PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les permanences ont eu lieu aux dates et lieux suivants, conformément à l'arrêté 2015/18 du Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur :

- Mercredi 7/10/2015 de 9h00 à 12h00 à la DGUAH
- Lundi 12/10/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 4^{ème} secteur
- Mardi 20/10/2015 de 8h30 à 11h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur
- Jeudi 16/10/2015 de 8h45 à 11h45 à la Mairie du 4^{ème} secteur
- Mercredi 28/10/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur

⁵ Erreur ! Source du renvoi introuvable.

⁶ Erreur ! Source du renvoi introuvable.

⁷ Erreur ! Source du renvoi introuvable.

- Vendredi 06/11/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur

A l'occasion de chacune de ces permanences, les trois membres de la Commission d'enquête ont été présents, parfois au-delà des heures prévues, compte-tenu de la forte fréquentation du public.

Malgré cela, il a été très difficile de répondre longuement à toutes les demandes tant l'engouement du public pour cette enquête a été fort, avec une affluence record particulièrement à la Mairie du 5^{ème} secteur.

Les personnes ayant fait le déplacement pour déposer des remarques sur les registres souhaitaient expliciter verbalement leurs arguments auprès d'un des commissaires enquêteurs présents.

Les permanences se sont toujours déroulées dans un excellent climat, avec de nombreux échanges variés, dont certains très bien argumentés, témoignage d'une connaissance approfondie du dossier. Au moment de forte affluence, notamment à la Mairie du 5^{ème} secteur, quelques échanges ont même eu lieu dans le public. Il a fallu tout le savoir-faire et la disponibilité du personnel de la mairie pour canaliser cette foule compacte, ce qui a amené la Commission d'enquête à investir les deux grandes salles du rez-de-chaussée.

Tout cela montre combien la publicité de cette enquête a été efficace et motivante.

L'abondance des remarques et le volume des registres apportent la preuve que cette enquête a suscité un intérêt très important, ce qui peut être considéré comme une réussite de participation citoyenne.

Encore faut-il tempérer cette satisfaction par le fait que beaucoup de personnes se sont déplacées uniquement les jours de permanence de la Commission d'enquête bien que les registres aient été à la disposition du public pendant 1 mois. Nous estimons à environ 350 le nombre de personnes que la Commission d'enquête a reçues pendant les permanences et à environ 3500 celles qui se sont exprimées, directement ou indirectement, au cours de l'enquête (pétitions incluses).

À noter qu'une personne ayant fait deux dépositions sur le registre de la mairie du 5^{ème} secteur (111 et 131) a multiplié les tentatives de contact, hors enquête, avec l'un des commissaires enquêteurs qui lui avait pourtant dit que l'enquête était close, en utilisant des moyens de communication privés (téléphone, SMS, email, adresse personnelle,...), obligeant ce dernier à mettre en place un système de blocage des appels.

AUDITION DES ASSOCIATIONS

Afin de donner plus de temps aux simples particuliers venant s'exprimer à titre individuel, sans pour cela organiser de véritables réunions publiques, la Commission d'enquête a pris l'initiative de recevoir pendant la durée de l'enquête plusieurs associations :

- SOS Nature Sud
- Face au Bus
- Sauvons la Mathilde
- Le CIQ du Roi d'Espagne
- Fédération des CIQ du 8^{ème}
- Fédération des CIQ du 9^{ème}
- Fédération des jardins familiaux

- De plus, la Commission d'enquête a rencontré, à sa demande, Monsieur Lionel ROYER-PERREAUULT, Maire du 5^{ème} secteur qui tenait à connaître les conditions dans lesquelles l'enquête se déroulait et nous faire part de ses réflexions sur le projet.

DÉPLACEMENTS SUR LE SITE

Dans le souci de s'imprégner de l'environnement général dans lequel le projet allait devoir s'intégrer, la Commission d'enquête a décidé de se rendre sur le tracé même du projet.

C'est ainsi qu'une visite a eu lieu avant le début de l'enquête avec deux représentants de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole au cours de laquelle nous avons pu traverser entre autres le Parc de la Mathilde.

Puis, pendant l'enquête, la Commission d'enquête a tenu à effectuer une visite spécifique destinée à appréhender les emplacements des différents carrefours projetés.

A l'issue de l'une des permanences, la Commission d'enquête s'est également rendue sur site afin d'appréhender la faisabilité technique de certaines propositions de tracé faites par le public et examiner certaines réalisations sur la L2.

De plus, et pour répondre à l'invitation des représentants des jardins familiaux Joseph Aiguier, la Commission d'enquête s'est transportée sur ce site particulier, afin d'en comprendre la philosophie.

CONCLUSION

Tous ces éléments que nous avons relatés ci-dessus nous permettent de dire en conclusion que le déroulement de l'enquête a été exemplaire et très constructif pour que la Commission d'enquête puisse ensuite analyser sereinement le dossier.

OUVERTURE ET CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

L'enquête a été ouverte du mercredi 7 novembre 2015 au vendredi 6 décembre 2015 inclus, soit 30 jours consécutifs.

Deux jours avant l'ouverture de l'enquête, la Commission d'enquête s'est rendue dans chacune des mairies, afin de coter et parapher les registres d'enquête, parapher les dossiers et vérifier la disposition des lieux prévus pour l'accueil du public.

La Commission d'enquête a récolté et clôturé tous les registres à l'issue de l'enquête. Les notes et courriers remis ou adressés au cours de l'enquête, ont été annexés à ces derniers et ont fait l'objet d'un décompte individualisé (cf. ci-après). À noter, que certains courriers sont parvenus dans les différentes mairies après la clôture de l'enquête et ont fait l'objet d'un recensement et d'un traitement particuliers.

DÉLAI DE REMISE DU RAPPORT

L'article L123-15 du code de l'environnement précise que la commission d'enquête « rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Si ce

délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé (...) par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet ».

Devant le nombre d'observations du public (voir plus loin) dépassant très largement celui qui était attendu et requérant un temps important de lecture et d'analyse, la Commission d'enquête a sollicité un délai supplémentaire de 15 jours pour lui permettre de terminer le travail de synthèse dans les meilleures conditions. Ce délai a été accordé le 03/12/2015 par le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, après consultation de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

RÉUNIONS D'INFORMATION AVEC LA COMMUNAUTÉ URBAINE MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLE

Plusieurs réunions d'information ont été organisées avec le maître d'ouvrage :

- le 19/08/2015, pour organiser concrètement l'enquête, l'affichage, les dossiers,...
- le 17/11/2015, pour communiquer, sous forme d'un diaporama, une synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête et prendre connaissance des éléments de réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole aux premières questions posées par la Commission d'enquête
- le 10/12/2015, pour apporter des éclaircissements et des précisions sur un certain nombre de questions.

Chaque réunion a donné lieu à un compte rendu écrit, éventuellement mis à jour en fonction d'éléments postérieurs à la réunion.

À noter que cette enquête publique a donné lieu à une abondante correspondance : 524 emails échangés, dont 200 envoyés et 334 reçus.

RECENSEMENT DES OBSERVATIONS ET COURRIERS

L'article L123-1 du code de l'environnement précise que « l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. **Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.** »

Pour ce faire, les observations portées sur les registres et les courriers remis ou adressés à la Commission d'enquête ont été numérotés séparément dans chacune des mairies où les dossiers étaient consultables et les permanences assurées.

À noter que :

- La distinction entre Observation (Obs.) et Note est simplement formelle et quelquefois artificielle. Initialement, une observation devait correspondre à une intervention directement portée sur l'un des registres, le reste (courriers, mémoires, pétitions,...) étant regroupé indistinctement parmi les Notes. Toutefois, au cours de l'enquête, certains courriers ou courts mémoires ont été agrafés ou collés aux pages du registre, devenant des Notes, et, inversement, lorsque le nombre important de personnes présentes simultanément ne permettait pas un accès facile aux registres, certains commentaires très courts portés sur papier libre ont été enregistrés en tant que Notes.
- Chaque contribution du public a été lue et analysée, puis résumée de manière à pouvoir figurer dans le rapport d'enquête (le poids total des documents rassemblés dans les trois mairies est de 7,8kg). Tout en étant conscient d'être parfois simplificateurs, l'analyse nous a ensuite conduit à repérer dans une grille les principaux thèmes abordés dans chaque contribution, de manière à en favoriser l'analyse et la synthèse ultérieure.
- 41 courriers ont été reçus postérieurement à la clôture de l'enquête, pour certains postés avant le 06/11/2015 (d'après le cachet de la poste), pour d'autres après le 06/11/2015, pour d'autres enfin à une date indéterminée en l'absence d'enveloppe ou de cachet sur l'enveloppe. Ils ont été consignés dans un tableau distinct. Outre les 30 exemplaires de « SOS Mathilde », 10 autres courriers n'apportent pas d'éléments véritablement nouveaux. Seul le mémoire du Collectif 13ENCOLAIR posté le 05/11/2015 et arrivé le 09/11/2015 apporte des éléments supplémentaires aux précédentes observations.

REGISTRE DE LA RUE FAUCHIER

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Obs. 1 07/10	★					★	★	★		★					<p><u>Mme. LECOQ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Favorable notamment au tronçon Florian - Boulevard Sainte-Marguerite, sous réserve de différer l'urbanisation de la ZAC Régný après la réalisation du BUS, privilégier les modes de transport doux, bien choisir les essences d'arbres - Regrette l'absence de registre électronique et un certain manque d'information
Obs. 2 07/10			★	★											<p><u>Mr. LECOQ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Souhaite la mise en place de dispositifs pour réduire la vitesse (feux, ralentisseurs, radars) et le bruit (enrobés) et la coordination du BUS avec le prolongement du métro depuis Sainte-Marguerite
Obs. 3 12/10														★	<p><u>Mme. Marie-Paule IMBERT</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Souhaite des précisions sur le tracé : déchetterie, vert plan, traverse de la Seigneurie et chemin de Morgiou
Obs. 4 12/10														★	<p><u>Mme. Marie-Amine PRIEUR</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Intéressée par traverse de la Seigneurie et chemin de Morgiou
Obs. 5 20/10		★								★	★				<p><u>Mr. Thomas MERCIER</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Entre ZAC Régný et Paul Claudel, favorable au projet initial à 2 x 1 voie (+TCSP) et non pas au projet actuel à 2 x 2 voies (+TCSP)
Obs. 6 26/10		★									★				<p><u>Mr. Mathias RONZIAD</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Favorable au projet initial à 2 x 1 voie (+TCSP) ou au passage en trémie (vallon de Toulouse), compte tenu de la largeur
Obs. 7 02/11			★	★	★										<p><u>Mr. Éric MULLARD</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Opposé au projet à cause de ses impacts négatifs (air, pollution, inondation, espaces verts,...)
Obs. 8 03/11		★	★		★										<p><u>Mr. Guy COJA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Opposé au projet - très ancien - pour ses impacts négatifs
Obs. 9 03/11		★									★				<p><u>Mr. LECOQ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Favorable au projet sur la section Jean Perrin / Florian. Opposé à toute modification entraînant une densification du trafic devant ou derrière La Germaine (demande d'Auchan)
Obs. 10 05/11		★	★	★	★					★	★				<p><u>Mr. Gilbert VEYRIE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Considère le projet inutile car la majorité des déplacements se font vers le centre ville, le trafic supplémentaire engendrant des bouchons au carrefour et à la Pointe Rouge le week-end - Si le projet se réalise, souhaite qu'aucun déversement pluvial supplémentaire ne se fasse dans le chemin Joseph Aiguier - Signale un réseau important de galeries souterraines alimentant des puits
Obs. 11 05/11															<p><u>Mme. Anaïs LOZARO</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Dépose la Note 9 au nom de l'association FNE13
Note 1									★	★			★		<p><u>Mr. Robert PERRIER (DGFP)</u></p>

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
20/10															<ul style="list-style-type: none"> - Relève la diminution du nombre de places de stationnement liée à l'expropriation - Demande le remplacement des accès supprimés pour les PL de type semi-remorque allant jusqu'à 38 tonnes avec mise en place d'un dispositif de signalisation et de gestion des entrées/sorties (activité semi-industrielle d'enjeu national) - Demande une information le plus en amont possible pendant la période de travaux
Note 2 26/10		★	★				★				★		★		<p><u>Mr. Bernard ARRIGO (CIQ vallon de Toulouse - Régný)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Apprécie que la 1^{ère} phase aille jusqu'au boulevard Sainte-Marguerite - Souhaite que l'usage des VP soit limité au maximum, conformément au PDU. Considère que 2 x 1 voie est suffisant pour les années à venir, grâce aux réalisations en cours et projets d'aménagement qui réduiront le trafic sur le bus - S'étonne que le tronçon à 2 x 2 voies s'arrête au chemin de la colline Saint-Joseph (et non pas jusqu'au carrefour multimodal de Delattre de Tassigny) - Regrette l'absence d'information sur le segment traversant la ZAC (1000m) et s'interroge sur le passage en 2x 2 voies (+TCSP) à ce niveau, compte tenu de l'étroitesse de l'emprise (contrairement au projet initial de 2002), sauf si cela se réalise en trémie couverte (avec beaucoup d'avantages à la clé, notamment le croisement avec le chemin du vallon de Toulouse où passent de nombreux PL) - Regrette que les feux tricolores aient été généralisés à tous les carrefours
Note 3 28/10			★	★	★		★								<p><u>Mr. Frédéric MOREL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Opposé au projet, voie de circulation à 2 x 2 voies destinée à désenclaver le sud de Marseille - Considère que le BUS ne solutionnera pas les embouteillages à la Pointe Rouge mais entrainera au contraire un afflux de véhicules, avec un accroissement de la pollution et du bruit - Souhaite que les TC soient favorisés
Note 4 29/10						★	★		★	★					<p><u>CIQ Hauts de Mazargues - La Cayolle</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande à bien gérer la correspondance avec le 23 au carrefour avec le chemin du Roy d'Espagne (dont le stationnement relais), mais aussi la ligne 21 conduisant au métro - Souhaite que le BUS ne constitue pas une barrière et puisse être facilement traversé par tous, notamment par les véhicules circulant sur le Roy d'Espagne - Demande l'aménagement paysager des abords de la déchetterie
Note 5 02/11				★	★			★	★	★	★				<p><u>Mr. Luc CRESPO - Sociétés Auchan et Immochan</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Considère que la suppression d'un accès au centre commercial va reporter le trafic sur des voies de desserte au risque de les saturer - Fait une proposition technique alternative pour sécuriser le maintien des activités économiques et des emplois du centre commercial

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Note 6 02/11			★	★	★	★				★					<p><u>Mr. Jean-Claude EBREN</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Considère que le bus va augmenter le trafic et les embouteillages lorsque les feux sont très proches (Musso, traverse Pourrière, Rimet), engendrant bruit et pollution - Dit de ne pas créer de barrière difficilement franchissable - Considère qu'on peut utiliser les voies existantes pour la circulation automobile entre Parangon et Roy d'Espagne - Souhaite que le tracé actuel soit réservé aux modes doux
Note 7 30/10						★	★		★		★				<p><u>Mme. Michèle PERRY</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande à ce que le BUS soit coordonné avec le réseau de TC existant (23, 44), de manière à réaliser une desserte « maillée » - Veut que les TCSP soient envisagés comme voies principales - Demande que des parcs relais de capacité suffisante soient créés - Espère le traitement paysager des sections révélées par le BUS (déchetterie, Delattre de Tassigny, Soude,...) - Considère qu'il faut prendre en compte la densification des quartiers sud
Note 8 03/11							★	★	★						<p><u>Mr. Hendrik STURM</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande que soit mise en valeur la qualité de couloir écologique de l'emprise, liée à l'ancienneté de la réserve foncière. Suggère d'accompagner la création BUS par la création de cheminements piétons
Note 9 05/11			★			★	★	★							<p><u>Fédération Nature Environnement 13</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Considère que le projet est en contradiction avec les documents de cadrage (SCOT, PLU) en matière de priorité aux TC - Demande le contournement ou l'enfouissement au niveau des principaux lieux environnementaux - Émet un avis défavorable sur le projet en l'état et une révision dans le sens d'une plus grande priorité accordée aux TC et aux modes doux
Note 10 05/11				★	★		★		★	★	★				<p><u>Confédération Générale des CIQ de Marseille</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Est favorable au projet et souhaite que les remarques des CIQ soient prises en compte lorsqu'elles sont d'intérêt général - Souhaite que les mesures nécessaires soient prises pour réduire la pollution sonore - Redoute que le grand nombre d'intersections avec feux tricolores ralentisse le trafic et génère une pollution supplémentaire, préconise donc plus de trémies couvertes - Insiste pour que des parcs relais suffisants soient mis en place pour favoriser les TC
Note 11 06/11															<p><u>Mr. Jean-Claude PUJOL-Durand Mme Catherine LE GOFF</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Posent un ensemble de questions identique à la Note 52 déposée à la mairie du 5^{ème} secteur

REGISTRE DE LA MAIRIE DU 4^{ÈME} SECTEUR

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Obs. 1				★		★	★	★							<u>Mme. Danielle DULOUP et Mr. Olivier MENETRIER</u> - Ne pas favoriser les déplacements en voiture
Obs. 2														★	<u>Mr. Jean et Joseph BRIGNONE</u> - Demandent une diminution de l'impact sur leur propriété
Obs. 3		★	★	★	★										<u>Mr. et Mme MEYNET</u> - Regrettent l'absence de plan avec numéros et noms de rue - Considèrent que le projet est daté (priorité à la voiture) et que le tronçon existant en donne une bonne idée - N'ont pas vu quels aménagements étaient prévus
Obs. 4				★	★		★								<u>Mr. E. POLIZINE</u> - Regrette que la priorité ne soit pas donnée aux TC
Obs. 5		★	★												<u>Anonyme</u> - Impressionné par le dossier, souhaite que le projet se réalise dans sa totalité
Obs. 6			★			★				★					<u>Anonyme</u> - Déploire l'impact sur la pinède du Roy d'Espagne - Redoute un afflux de trafic à la Pointe Rouge - Considère que le tronçon Roy d'Espagne / Parangon ne se justifie pas
Obs. 7			★	★						★					<u>Mme. Hélène PORTE</u> - Considère que le projet est daté et donne trop la priorité à la voiture. - Craint une saturation du trafic
Obs. 8			★			★	★		★						<u>Mr. Henry FOURNIER</u> - Considère que le projet ne réduira pas le temps de parcours pour sortir de la ville en direction du nord - Propose la création d'un parking relais à Saint-Loup pour inciter la prise des TC
Obs. 9 20/10														★	<u>Mr. Marcel ORDAN</u> - Souhaite être entièrement exproprié
Obs. 10 20/10				★						★					<u>Mme. Josette GARGALIAN</u> - Considère que le projet va aggraver la situation du trafic à la Pointe Rouge
Obs. 11 20/10						★									<u>Mr. et Mme. Salinas</u> - Opposés au projet détruisant la nature
Obs. 12 20/10						★									<u>Mr. Jacques SUPPER</u> - Opposés au projet détruisant les jardins familiaux
Obs. 13 20/10		★								★					<u>Mme. Nicole GELLI</u> - Considère que le projet ne désenclavera la Pointe Rouge mais au contraire aggraverait le trafic
Obs. 14 20/10						★	★								<u>Mme. Michèle PERRY</u> - Considère que la priorité n'est pas donnée aux TC permettant de désenclaver les quartiers périphériques, notamment l'absence de

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															coordination avec les projets de la RTM - Pose la question de l'insertion réelle dans le paysage
Obs. 15			★	★			★	★		★					<u>Mr. Jean-Christophe BOURRE WAGNER</u> - Souligne que Marseille est la ville la plus embouteillée et la plus polluée de France - Considère que le projet va faciliter la circulation, permettre un développement de l'urbanisation et générer au final de nouveaux bouchons - Suggère que du chemin du Roy d'Espagne à la pointe rouge, il n'y ait que des TC et des modes doux - Note que se trouvent des canalisations sur le tracé dans le ravin du Roy d'Espagne
Obs. 16			★			★	★	★							<u>Mr. Pierre CHAUVIN</u> - Souhaite un projet exemplaire, limitant au maximum les impacts, avec une priorité donnée aux TC et aux modes doux
Obs. 17							★	★		★					<u>Mme. Hélène GOZE</u> - Insiste pour les pistes cyclables soient continues, pour que les surfaces imperméabilisées soient réduites au maximum et pour que la végétation naturelle, notamment arborée, soit préservée - Souligne qu'un large boulevard va accroître la circulation automobile, contrairement aux TC
Obs. 18						★	★			★					<u>Mr. Guy PASCALIN</u> - Annonce de futurs embouteillages aggravés à la Pointe Rouge - S'oppose à la destruction d'espaces verts situés à l'intérieur de l'emprise et à l'imperméabilisation des sols - Souhaite que la priorité soit donnée aux TC, notamment au tramway
Obs. 19															<u>Mr. Pierre LEMERY-PEISSIK</u> - Dépose la Note 3
Obs. 20			★											★	<u>Mme. Germaine MAGGIO</u> - Considère que la création d'un nouveau boulevard est inutile, alors que des voies proches existent déjà
Obs. 21			★							★					<u>Mr. Patrick et Mme. Joëlle HOROYAN</u> - Considèrent que le projet ne va pas régler les embouteillages existants à la Pointe Rouge, mais va au contraire les aggraver
Obs. 22			★	★		★									<u>Mr. Jean-Michel et Mme. Michèle BRUNO</u> - Considèrent que le projet a beaucoup d'impacts négatifs dans un quartier aujourd'hui calme
Obs. 23			★							★					<u>Mr. et Mme. PETRILLO</u> - S'opposent au projet qui va créer de nouveaux embouteillages dans le goulot d'étranglement que représente la pointe rouge - Considèrent que les boulevards et TC existants sont suffisants
Obs. 24			★	★						★					<u>Mr. Raymond QUILLICO</u> - Opposé au projet qu'il considère n'apporter que pollution et embouteillages, dans un secteur calme actuellement bien desservi

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Obs. 25															<u>Mmes. Martine et Joëlle MACCIO</u> - Opposées au projet détruisant leur maison et aggravant la situation à la Pointe Rouge
Obs. 26						★								★	<u>Mr. et Mme. Guy CHOQUER</u> - S'inquiètent de l'avenir de la « cure d'air » dont ils bénéficient dans les jardins familiaux
Obs. 27			★				★			★				★	<u>Mr. et Mme. Gabriel FALZI</u> - Considèrent que le projet va accroître la circulation dans le quartier le plus embouteillé du secteur, la Pointe Rouge et qu'il faudrait au contraire favoriser les TC - S'interrogent sur le devenir de leur propriété, privée de stationnement, d'accès et d'eau d'arrosage, ainsi que sur la forme irrégulière de l'emprise
Obs. 28			★	★	★	★	★	★		★					<u>Mr. Thierry PERRIN</u> - Favorable au désenclavement des quartiers sud, mais avec des TC et des modes doux - Demande les aménagements nécessaires pour réduire les impacts du projet sur l'environnement du quartier
Obs. 29								★		★					<u>Mr. Alexandre GAZZOLA</u> - Insiste pour les que les pistes cyclables soient continues dans les carrefours - Suggère que la passerelle de l'avenue de la Soude ne soit pas accessible aux voitures (le sud de l'avenue devenant une impasse)
Obs. 30				★	★		★	★	★						<u>Mme. Laure DANIS</u> - S'interroge sur l'absence de parkings et sur l'afflux de véhicules supplémentaire sur les plages - Insiste pour la continuité des pistes cyclables - Demande qu'une isolation phonique soit assurée - Considère que l'impact environnemental est sous-estimé
Obs. 31										★		★	★		<u>Mr. et Mme. Caroline et Stéphane COUTURIER</u> - N'ayant pas trouvé d'échéancier précis, demandent que les habitants soient prévenus par courrier du démarrage des travaux - Demandent qu'une bordure arborée dense soit aménagée le long de leur propriété pour pallier à l'inconfort visuel
Obs. 32														★	<u>Mr. Stéphane COUTURIER</u> - Demande de limiter au maximum l'emprise sur sa propriété
Obs. 33			★												<u>Mr. Joël DUBOIS</u> - Considère que le projet actuel fait une place trop importante aux véhicules, ne résout pas le manque de TCSP dans le centre ville et risque d'accroître la pression foncière et le risque d'inondation - Suggère que des leçons soient tirées du tronçon existant
Obs. 34 6/11	★	★	★				★			★					<u>Anonyme</u> - Regrette l'absence d'espace calme pour le dépôt des observations - Peu favorable au projet ne faisant pas assez de place aux TC et ne préservant pas les espaces verts

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															- Suggère de réduire les 2 x 2 voies à 2 x 1 voie - Demande pourquoi la piste cyclable s'arrête avant l'échangeur Florian
Obs. 35 6/11			★	★	★		★					★			<u>Mme. Christine CORNILLAC</u> - Signale que le BHNS entre Delattre de Tassigny et le Roy d'Espagne n'est programmé que 10 ans après la mise en service du BUS - Demande la mise en place de TC dès le début, le traitement des nuisances sonores y compris pendant les travaux, avec une extension aux bâtiments proches, le contrôle de la qualité de l'air au niveau du carrefour Delattre de Tassigny, Tomasi, Seigneurie, une compensation financière pendant les travaux
Obs. 36															<u>Mr. Hervé MENCHON (EELV)</u> - Dépose la Note 5
Obs. 37															<u>Anonyme</u> - Favorable au projet qui désengorgera le Boulevard Vélasquez, voie privée utilisée aujourd'hui comme voie de dégagement
Note 1 12/10		★	★	★	★		★	★	★						<u>Anonyme</u> - Propose que la ligne 19 soit en SP entre David et la Vieille Chapelle - Sur Jourdan Barry, suggère que le stationnement illicite soit physiquement empêché et que des ralentisseurs réduisent la vitesse - Considère que le projet est daté et regrette que la priorité ne soit pas donnée aux TC - Regrette le manque de lisibilité et de clarté des documents graphiques
Note 2 19/10					★									★	<u>Mme. Michèle JAUME</u> - Demande la date de l'enquête parcellaire (erreur de registre)
Note 3 19/10			★	★		★	★	★	★	★	★	★			<u>Mr. Pierre LEMERY-PEISSIK</u> - S'étonne du raisonnement relatif à la prolongation de la L2 - Considère que l'étude ne comporte pas de véritable solution alternative et regrette que l'AE ne l'ait pas souligné - Considère que le projet va accentuer le trafic des VP, notamment sur le littoral, et regrette qu'une orientation vers un trafic multimodal n'ait pas été plus affirmée - Regrette l'absence de précisions concernant le futur BHNS et note une erreur concernant le parking du Prado - Relève l'aspect positif des pistes cyclables prévues - Critique l'argument relatif à l'accessibilité dans le PN des Calanques - Regrette le coût élevé du projet, non inscrit au contrat de plan - Relève une contradiction sur la protection acoustique
Note 4 26/10															<u>Mr. Jean-Claude EBREN</u> - Document identique à celui déposé rue Fauchier
Note 5 5/11			★	★		★	★		★	★					<u>Mr. Hervé MENCHON (EELV)</u> - Considère que le projet favorise la circulation automobile et va

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<p>générer un accroissement de la pollution et du trafic, notamment du fait de l'urbanisation future des quartiers desservis, avec des bouchons supplémentaires à la Pointe Rouge</p> <p>- Demande la préservation de la Mathilde, des jardins familiaux et de la coulée verte du Roy d'Espagne</p>

REGISTRE DE LA MAIRIE DU 5^{ÈME} SECTEUR

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Obs. 1 8/10	★														<u>Mr. Jean-Pierre RAMONDOU</u> - Constate qu'à 15h20 le registre n'a pas été ouvert
Obs. 2 8/10					★						★				<u>Mr. André DUMONT</u> - Considère que 2 x 1 voie suffisent
Obs. 3 14/10					★						★				<u>Mme. POLIDORI</u> - Considère qu'un Parkway est inadapté à l'étroitesse des lieux et que l'impact de 2 x 2 voies est trop important au niveau du parc de la Mathilde (collège, hôpital,...)
Obs. 4	★												★		<u>Mr. Alfred MATTIO</u> - Se déclare favorable au projet et considère que la première tranche doit être réalisée jusqu'au boulevard Sainte-Marguerite
Obs. 5 15/10															<u>Conseil Syndical Villa Justine 1</u> - Dépose un courrier de 2 pages (observation 27)
Obs. 6 15/10					★										<u>Mr. et Mme Claude GALLIEN</u> - Demandent le contournement des jardins familiaux qui jouent un rôle écologique et pédagogique important et considèrent que le remplacement d'un arbre coupé par 10 arbres plantés n'est pas convaincant
Obs. 7 15/10													★		<u>Mr. Pierre et Mmes. Josette, Laurence et Patricia GUGLIELMO</u> - Propriétaires de la Germaine, demandent la suppression de l'emplacement réservé (75U9), la création d'une fenêtre au sein de l'EBC pour déplacer les bâtiments qui seront détruits, ainsi que la confirmation que la chapelle ne serait pas détruite
Obs. 8 15/10				★	★	★				★					<u>Mme Fanny BENSALAH (représentant le Syndicat de copropriétaires de l'immeuble 232 Paul Claudel)</u> - Émet des réserves sur le projet, compte tenu des nuisances sonores engendrées
Obs. 9 15/10			★	★	★					★					<u>Mr. R. DULIN</u> - Au nom des copropriétaires du Parc du Cabot, demande que le projet passé en souterrain au niveau du Parc de la Mathilde, limitant ainsi pollution, bruit et embouteillages
Obs. 10 15/10			★	★	★										<u>Mme. J. PASCAL</u> - Considère que le projet actuel va détruire le Parc de la Mathilde et poser des problèmes de pollution et de sécurité au niveau du collège Sylvain Menu
Obs. 11 15/10											★				<u>Mr. GUIDOTTI</u> - Signale qu'entre le chemin du vallon de Toulouse et la ZAC Régny, la largeur n'est que de 29m, ce qui ne permet pas de réaliser le projet avec le profil prévu (40m) - Rappelle qu'à ce niveau, le projet initial était de 2 x 1 voie - Suggère de réaliser une trémie couverte de 2 x 2 voies à ce niveau,

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															l'espace aérien étant consacré au TCSP, modes doux,...
Obs. 12 15/10											★				<u>Mme. Gisèle SARFATI</u> - Approuve les observations écrites faites par le CIQ du vallon de Toulouse (Obs. 21)
Obs. 13 15/10											★				<u>Mr. et Mme TOURNIOL</u> - Approuvent les observations écrites faites par le CIQ du vallon de Toulouse (2 x 1 voie) (Obs. 21)
Obs. 14 15/10						★									<u>Mme. Andrée BRENIER</u> - Demande à ce que l'impact sur le Parc de la Mathilde soit limité au maximum
Obs. 15 15/10											★				<u>Mr. et Mme. Nicolas BILOGHI</u> - Approuvent les observations écrites faites par le CIQ du vallon de Toulouse (2 x 1 voie ou passage sous trémie couverte) (Obs. 21)
Obs. 16 15/10				★		★	★			★	★				<u>Mr. Damien CHANUT, Mr. Ange MARANDO, Mme. Stéphanie DURA, Mr. Grégory MARTEL</u> - En l'absence de mesures acoustiques réalisées sur le chemin du vallon de Toulouse, signalent un risque de dépassement du seuil acoustique (résidence Donatello) - En l'absence largeur suffisante, considèrent que le projet de pourra pas être véritablement multimodal s'il reste à 2 x 2 voies et qu'il doit être transformé en 2 x 1 voie - En prévision des embouteillages futurs, demandent à ce que le bus passe en trémie couverte à ce niveau
Obs. 17 15/10				★	★	★				★	★				<u>Mme Danielle et Mr. Claude LIEGEY</u> - Demandent un passage souterrain au niveau du carrefour Sainte-Marguerite (Cabot) pour à la fois réduire les nuisances et les embouteillages
Obs. 18						★					★				<u>Mme. Christiane HERITIER</u> - Est opposée à la sur largeur du BUS du boulevard du Cabot, ainsi qu'à l'impact sur le Parc de la Mathilde (tranchée couverte)
Obs. 19 16/10			★	★	★					★					<u>Mme. Ingrid BROSSIER</u> - Opposée à un projet daté, ne favorisant pas les TC, ayant un fort impact environnemental et générateur d'embouteillages. Considère que les dispositifs antibruit prévus ne sont pas à la hauteur des enjeux.
Obs. 20 16/10						★	★					★			<u>Mme. Christine MARTIAL</u> - Opposée au projet jugé onéreux, ne favorisant pas les TC, débouchant sur une impasse (la Pointe Rouge) et impliquant l'abattage d'arbres
Obs. 21 16/10															<u>Mr. Bernard ARRIGO (CIQ Vallon de Toulouse - Régnny)</u> - Identique à la Note 2 déposée rue Fauchier (mis à part un commentaire additionnel indiquant les personnes ayant participé à son élaboration)
Obs. 22		★								★	★				<u>Mme. Sylviane FABRE</u>

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
16/10															<ul style="list-style-type: none"> - Approuve les observations écrites faites par le CIQ du vallon de Toulouse - Régný (Obs. 21) - Met l'accent sur la différence avec le projet initial (2 x 1 voie), les embouteillages générés par les feux tricolores, l'absence d'information à l'intérieur de la ZAC Régný et l'étrouitesse de l'emprise à l'intérieur des résidences existantes
Obs. 23 16/10															<p>★ <u>Mme. Marinette FAVIER, Mr. Michel RABATTU, Mr. Alain ROCH (copropriété SOLVERT)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - S'interrogent sur le devenir de la clôture et des piliers d'entrée, voire sur la prise en charge totale de l'avenue Solvert par la CUMPM - S'interrogent sur la clôture séparative au niveau du carrefour avenue de la Grande Bastide / chemin de Cassis
Obs. 24 16/10			★	★					★	★	★				<p><u>Mr. BILOGHI</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Souligne que le projet est différent du projet annoncé lors de la délivrance des permis des 4 résidences telle que la villa Justine (2 x 2 voies au lieu de 2 x 1 voie) - Souligne les futures nuisances sonores, les futurs embouteillages générés par les feux tricolores, le danger pour les collégiens traversant les voies, les problèmes de stationnement des véhicules aujourd'hui garés sur les contre-allées et le danger pour le public fréquentant le centre médical - Préconise un passage en trémie couverte
Obs. 25 16/10			★	★	★					★	★				<p><u>Mr. Dominique COMBIER</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Reconnaît l'utilité du projet en raison de l'urbanisation du 9^{ème}, mais critique ses conditions de réalisation - Souligne l'impact sur le Parc de la Mathilde, les terrains de boules, le terrain de sport du collège - Considère que le carrefour avec le boulevard du cabot va générer des embouteillages et donc la pollution - En conclue que le passage souterrain est indispensable, comme sur la L2
Obs. 26 16/10			★	★	★					★	★				<p><u>Mme. Stéphanie DURA, Mr. Damien CHANUT, Mr. Grégory MARTEL, Mr. Ange MARANDO</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Soulignent les avantages du projet (réduction du trafic sur les axes non structurants et amélioration de la desserte) - Souhaitent la mise en place d'une trémie couverte au niveau du vallon de Toulouse, compte tenu du trafic prévisionnel (134 à 142%), non compris le trafic lié à la future ZAC - Estiment que les seuils acoustiques réglementaires risquent d'être dépassés, faute de mesures réalisées sur le vallon de Toulouse - Le trafic généré et le passage prévu en 2 x 2 voies va dégrader la qualité de l'air au niveau des résidences Justine et Donatello
Obs. 27 16/10															<p><u>Mr. Antoine CATANES, Patrick FADDE et Pierre MICELLIS (Conseil Syndical de la villa Justine)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Identique à l'observation 24, avec un rejet de la solution en 2 x 2

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															voies
Obs. 28 16/10			★	★	★					★	★				<p><u>Mr. Xavier CALLET</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Estime que le projet est nécessaire compte tenu de l'augmentation du trafic - S'étonne de l'absence d'information dans le dossier sur la portion de 1km située entre le boulevard Paul Claudel et la rue Sainte-Marguerite - Note que la largeur disponible est insuffisante au niveau du vallon de Toulouse - Considère qu'une partie du trafic se reportera sur les réalisations en cours (U522, U430,...) et estime que 2 x 1 voie sera suffisant pour absorber le trafic - En alternative, si le projet est maintenu à 2 x 2 voies, propose le passage en trémie couvert du collège Gyptis au boulevard Paul Claudel - Note aussi le flux important de camions de la carrière Perasso
Obs. 29 19/10										★					<p><u>Mme. M. ELIAS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Approuve les observations faites par le CIQ du vallon de Toulouse
Obs. 30 19/10			★	★				★							<p><u>Mr. et Mme. Bernard SALEL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Approuve les propositions faites par le CIQ du vallon de Toulouse – Régny - Estime que le projet actuel va aggraver la pollution, les problèmes phoniques et le stationnement sur le tronçon villa Justine, Donatello, Justine 1 et 2, Pavillon du Parc
Obs. 31 19/10			★	★	★										<p><u>Mme. Isabelle SAYEGH</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - S'inquiète des voies connexes, génératrices de bruit et de pollution, envisagées sur la traverse de la Gouffonne et sur le terrain vague situé au sud-ouest de la résidence Michelet Saint-Jacques - Est opposée au projet qui va impacter l'environnement calme à proximité de la traverse de la Gouffonne
Obs. 32 20/10										★	★				<p><u>Mr. et Mme LEDREF</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Approuve les propositions du CIQ du vallon de Toulouse - Régny - doute que le projet va améliorer la circulation de certains axes routiers
Obs. 33 20/10										★	★	★	★		<p><u>Mr. et Mme. Paul SANNER</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Entre la traverse Régny et le chemin du vallon de Toulouse, propose soit de mettre les voies de circulation en trémie couverte, soit de réaliser seulement 2 x 1 voie, réduisant ainsi coût, délai et nuisances
Obs. 34 20/10										★					<p><u>Mme. Sylvie LORE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Approuve les observations faites par le CIQ du vallon de Toulouse - Régny
Obs. 35 20/10										★					<p><u>Mr. Bernard LORE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Approuve les observations faites par le CIQ du vallon de Toulouse - Régny
Obs. 36										★					<p><u>Mr. Laurent FRANCOIS</u></p>

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
20/10															- Approuve les observations faites par le CIQ du vallon de Toulouse - Régny
Obs. 37 20/10											★				<u>Mme Corinne PAVARD</u> - Approuve les observations faites par le CIQ du vallon de Toulouse - Régny
Obs. 38 20/10											★				<u>Mme Reine DE LORENZO</u> - Approuve les observations faites par le CIQ du vallon de Toulouse - Régny
Obs. 39 20/10											★				<u>Mme Patricia INIESTA</u> - Approuve les observations faites par le CIQ du vallon de Toulouse - Régny
Obs. 40 20/10				★	★	★					★				<u>Mme. Danielle JAQUINTA</u> - Approuve les observations faites par le CIQ du vallon de Toulouse - Régny, notamment 2 x 1 voie - Favorable à un projet à échelle humaine préservant le cadre de vie et stabilisant le taux d'émission de gaz à effet de serre
Obs. 41 20/10											★				<u>Mme. Maryse ALARCOR</u> - Approuve les observations faites par le CIQ du vallon de Toulouse - Régny, notamment 2 x 1 voie
Obs. 42 20/10											★				<u>Mr. Gérard ALARCOR</u> - Approuve les observations faites par le CIQ du vallon de Toulouse - Régny, notamment 2 x 1 voie
Obs. 43 21/10											★				<u>Mme. Katia LOGGER</u> - Approuve l'argumentaire du CIQ du vallon de Toulouse - Régny, notamment 2 x 1 voie
Obs. 44 21/10				★	★	★					★	★			<u>Mr. et Mme GAZZANO</u> - D'une manière générale, considère que le projet actuel est préjudiciable d'un point de vue environnemental et redoute de fortes nuisances pour les habitants du quartier - Signale que la création récente de la ligne de bus 16T favorise l'utilisation des TC - Sur le tronçon concernant les résidences Pavillon du lac et villa Donatello, l'étroitesse de l'emprise va conduire à supprimer les TCSP et les modes doux, d'où un appel à l'utilisation de VP au détriment des TC - Redoute des embouteillages supplémentaires sur les voies croisant le BUS, notamment à cause du BHNS - Approuve les propositions du CIQ du vallon de Toulouse - Régny, notamment 2 x 1 voie ou trémie couverte
Obs. 45 21/10				★							★				<u>Mr. JC DERVYN</u> - Adhère au document du CIQ du vallon de Toulouse - Régny - Note l'absence d'information sur le gabarit dans la ZAC Régny - Souligne l'impossibilité de réaliser le projet entre les résidences Justine, Donatello et pavillon du Parc, et demande de revenir au projet initial apaisé à 2 x 1 voie

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															- Insiste pour que les aires de stationnement actuelles le long des contre-allées soient maintenues - Attire l'attention sur le carrefour du BUS avec le chemin du vallon de Toulouse, emprunté notamment par des camions, conduisant à 3 intersections très rapprochées (boulevard Paul Claudel et rue François Mauriac) génératrices de bouchons et de pollution - Se demande ce que deviendra la fréquentation du tunnel Rabatau
Obs. 46					★										<u>Mr. et Mme. Yves FEDELE</u> - Opposés au projet détruisant les jardins familiaux Joseph Aiguier, suggèrent de le déplacer en périphérie où les habitations sont moins nombreuses
Obs. 47 23/10										★					<u>Mme Amélie PARISI</u> - Soutient l'avis du CIQ du vallon de Toulouse - Régný, notamment 2 x 1 voie
Obs. 48 23/10				★						★					<u>Mme. Andrée BERGALLO</u> - Demande la réduction du projet à 2 x 1 voie entre Justine et Donatello, ainsi que la construction d'un mur antibruit, même si les constructions sont récentes
Obs. 49															<u>Mr. et Mme. BALENSI</u> - Favorables à un projet plus humain, comme la proposition du CIQ du vallon de Toulouse - Régný, notamment 2 x 1 voie
Obs. 50						★				★					<u>Mme. Marie-Madeleine ROUGE</u> - Approuve la proposition du CIQ du vallon de Toulouse - Régný, notamment 2 x 1 voie - Signale que la création de la ligne 16t a permis de réduire l'usage de la voiture
Obs. 51								★		★					<u>Mr. et Mme. ALLEGRI</u> - Favorables seulement à un projet à 2 x 1 voie au niveau de Bois Fleury - Demandent à ce que les parkings supprimés soient remplacés et que les nuisances sonores soient traitées (isolation des bâtiments et revêtement de chaussée antibruit)
Obs. 52										★					<u>Mr. et Mme. CAMPAGNOLO</u> - Favorables à la proposition du CIQ du vallon de Toulouse - Régný, notamment 2 x 1 voie
Obs. 53										★					<u>Mme Reine PEREGO</u> - Favorable à un projet à 2 x 1 voie
Obs. 54										★					<u>Mr. et Mme. ADAMIS</u> - Favorables à la proposition du CIQ du vallon de Toulouse - Régný pour un projet à 2 x 1 voie
Obs. 55			★	★	★										<u>Mr. et Mme. BRIGASCO</u> - Considère que le passage du BUS dans le Parc de la Mathilde portera atteinte à la qualité de vie de nombreuses personnes et demande que d'autres solutions soient étudiées, notamment l'enfouissement

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Obs. 56				★	★	★					★				<u>Mr. et Mme. François CAPODANNO</u> - Considère que le passage du BUS dans le Parc de la Mathilde aura de nombreux impacts négatifs (bruit, pollution, espace vert) - Demande l'enfouissement du projet à ce niveau
Obs. 57					★				★						<u>Mme Muriel PEROTTI</u> - Au niveau de la résidence Bois Fleury, demande que les parkings supprimés soient remplacés et qu'une isolation phonique des bâtiments soit réalisée
Obs. 58											★	★			<u>Mr. Jean-Paul SABY</u> - Approuve la proposition du CIQ du vallon de Toulouse - Régny - S'interroge sur la délivrance des permis de construire dans la ZAC Régny après passage à la métropole
Obs. 59 28/10				★		★					★	★			<u>Mr. Hervé JAHAN</u> - Souscrit pleinement aux commentaires du CIQ du vallon de Toulouse - Régny - Craint que l'engagement municipal de n'accorder des permis de construire sur la ZAC Régny tant que le BUS n'était pas créé ne soit pas respecté pour différentes raisons (création de la Métropole, planning prévisionnel difficile à respecter compte tenu des expropriations nécessaires,...) et, en conséquence, demande qu'une règle soit inscrite pour que le phasage BUS / ZAC soit respecté - Suggère que les 2 TCSP soient remplacés par un tramway - S'interroge sur les mesures antibruit prévues pour les constructions existantes
Obs. 60 28/10															<u>Mme Renée DUBOUT (Union Calanques Littoral)</u> - Signale le dépôt d'un courrier
Obs. 61 28/10													★		<u>Mr. Jacques LEROUX (Conseil Syndical Parc privé de Beauvallon)</u> - Demande une réduction de l'emprise au niveau de l'entrée située au 105 chemin de Morgiou, de manière à pouvoir implanter une clôture et un portail englobant les deux propriétés les plus proches du BUS
Obs. 62 28/10	★														<u>Mme Renée DUBOUT (Union Calanques Littoral)</u> - Demande la prolongation de l'enquête durant 15 jours du fait des vacances scolaires
Obs. 63 28/10				★							★				<u>M. QUILLIEN</u> - Demande la pose d'un mur antibruit et la réduction du projet à 2 x 1 voies au niveau de la Grande Bastide
Obs. 64 28/10				★							★				<u>Mme. Evelyne RIGAH</u> - Demande une protection (mur antibruit, revêtement spécifique) pour les bâtiments A1 et A2 de la résidence les Eaux Vives - Demande une amélioration des entrées / sorties à partir de la résidence
Obs. 65 28/10				★			★						★		<u>Mme. Marie-Claude CUVELETTE</u> - Demande la mise en place de mesures antibruit (chaussée, mur) le long de la résidence Jardin des Hespérides (tronçon Delattre de Tassigny, colline Saint-Joseph), ainsi que les plantations d'arbres con-

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															formes aux schémas - Souhaite des précisions sur le calendrier - S'interroge sur l'accès piéton vers l'obélisque
Obs. 66 28/10				★		★	★						★	★	<u>Mme Stéphanie ESTOR</u> - Demande la mise en place de mesures antibruit (chaussée, mur) le long de la résidence Jardin des Hespérides (tronçon Delattre de Tassigny, colline Saint-Joseph), y compris pendant les travaux, ainsi que les plantations d'arbres conformes aux schémas - Souhaite des précisions sur le calendrier - S'interroge sur l'accès piéton vers l'obélisque - S'interroge sur les limitations de vitesse - S'interroge sur la mise en œuvre de bus électriques - S'interroge sur le devenir de la servitude de passage le long de la résidence
Obs. 67 28/10				★							★				<u>Mme. Marie-Paule JAINE</u> - S'interroge sur l'intérêt de faire simultanément le BUS et la route à 2 voies (en cours de construction) le long de son mur de clôture (5 avenue de la Grande Bastide) - Demande à ce qu'un mur antibruit soit mis en place
Obs. 68 28/10				★							★				<u>Mr. Arnaud DUJARDIN</u> - Estime que 1 voie suffit sur le tronçon traverse Régny - échangeur Rolland - S'interroge sur la durée des travaux - S'interroge sur ce que signifie la protection sonore des façades et sur sa réalisation simultanée avec l'U430
Obs. 69 28/10						★									<u>Mr. Marcel HENRY</u> - Opposé à la destruction des jardins Joseph Aiguier
Obs. 70 28/10						★									<u>Mr. Jean-Pierre GIRAL</u> - Opposé à la destruction des jardins Joseph Aiguier
Obs. 71 28/10				★	★						★			★	<u>Famille MANFRINI</u> - Opposée au projet actuel compte tenu de son impact - Demande la réduction à 2 x 1 voie ou la couverture totale
Obs. 72 28/10											★				<u>Mr. RONCAGALLI</u> - Au croisement Paul Claudel / François Mauriac, estime que 2 x 1 voie est suffisant
Obs. 73 28/10	★	★							★		★				<u>Mme Camille PIERINI</u> - Favorable au projet, en estimant que 2 x 1 voie est suffisant - Regrette l'absence de registre électronique - Souligne le futur problème de stationnement pour la résidence le Bois Fleury
Obs. 74 28/10						★									<u>Mr. Jacques SUPPA et Mme Jocelyne ONA</u> - Ayant un jardin et une cure d'air, se déclarent opposés au projet
Obs. 75 28/10				★	★	★									<u>Mme. Anne-Marie MANCEAU</u> - Opposée au projet compte tenu de ses conséquences environnementales

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Obs. 76 28/10	★														<u>Anonyme</u> - Dénonce la mauvaise organisation matérielle de l'enquête et la méconnaissance du dossier des commissaires enquêteurs
Obs. 77 28/10									★						<u>Membre du CIQ Sakakini</u> - Estimant que les espaces verts sont en nombre suffisant, demande à ce que certains d'entre eux situés sur la tranchée couverte soient remplacés par des parkings (certains ayant été supprimés dans le quartier de Saint-Loup, notamment à proximité de la place de l'Octroi)
Obs. 78 28/10											★				<u>Mme Ladia RONCAGALLI</u> - Au croisement Paul Claudel / François Mauriac, demande que le projet soit ramené à 2 x 1 voie
Obs. 79 28/10			★												<u>Mme Céline BERNARDINI</u> - Considère que les nombreux inconvénients du projet lui enlèvent son intérêt
Obs. 80 28/10						★	★				★				<u>Mme. Élisabeth DUCOR</u> - Se prononce en faveur des TC et modes doux et préconise la solution de la trémie couverte pour un axe 2 x 2 voies
Obs. 81 28/10			★								★				<u>Mme Zorah DERMOUN</u> - Favorable au projet à 2 x 1 voie, tel qu'il a été précédemment annoncé - Souligne l'espace insuffisant entre les villas Justine et Donatello, ainsi que l'absence de stationnements - S'interroge sur le choix du BHNS au lieu du tramway, citant en exemple le cours Joseph Thierry, jugé apaisé - Souligne le flux important de camions sur le chemin du vallon de Toulouse, posant un problème au croisement avec le BUS
Obs. 82 28/10				★					★		★				<u>Mme Jacqueline WIMILLE, Alain Janine CARUANA, Marie-Claude CHIARAZZO, Danièle FIUMARA, Mr. Jacques SIMON</u> - Demande si le parking visiteurs de Bois Fleury sera conservé - S'interroge sur la nécessité de 2 x 1 voie pour les voitures - Demande un mur antibruit au niveau des bâtiments 2 et 5 de la résidence et s'interroge sur les façades isolantes
Obs. 83 28/10			★								★				<u>Mr. Jean-Luc BARDY</u> - Favorable au projet, bien que directement concerné - Insiste pour que le carrefour avec le chemin de Roy d'Espagne soit un rond-point, conformément à la tendance actuelle où les carrefours à feux tricolores sont transformés en ronds-points
Obs. 84 28/10					★						★				<u>Mme GAMBARDELLA</u> - Dénonce le projet à 2 x 2 voies au niveau de la villa Justine, annoncé au moment de son acquisition à 2 x 1 voie - Souligne à la fois le manque de place et le passage des collégiens venant de Gyptis, souvent imprudents
Obs. 85 28/10			★												<u>Mr. RICHARD et Mme FOUQUET</u> - Opposés au projet pour son impact sur l'environnement

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Obs. 86 28/10				★	★	★				★	★				<u>M. B. AGLIANY</u> - Souligne les impacts du projet sur l'environnement (bruit, pollution, imperméabilisation, trafic littoral) - S'interroge sur les mesures antibruit prévues (écrans acoustiques, enrobés drainants) - Considère que le BUS va permettre de densifier l'habitat le long du tracé
Obs. 87 28/10							★								<u>M. MT. ABLIANY</u> - Suggère de limiter le projet à seulement une ligne de bus
Obs. 88 28/10			★	★	★	★	★								<u>Mme ASCIONE</u> - Opposée au projet pour tous ses impacts négatifs (pollution, bruit, suppression d'espaces verts,...) et suggère de donner plus de priorité aux TC
Obs. 89 28/10				★	★	★	★								<u>Mme Élisabeth SAUVAIRE</u> - Déçue par le projet impactant le Parc de la Mathilde, créant pollution, bruit et ruissellement, au lieu de favoriser les TC
Obs. 90 28/10				★	★	★	★			★					<u>Mme Marion PACI</u> - Considère que le projet est destructeur (Roy d'Espagne, canal de Marseille, urbanisation future) et illogique (embouteillages supplémentaires à la Pointe Rouge, à contre sens de la tendance écologique vers plus de TC) - Souligne que les feux tricolores vont provoquer des bouchons et du bruit
Obs. 91 28/10			★											★	<u>Mme. Michèle ROGER</u> - Constate une contradiction entre la planche du PLU A75 et le tracé du BUS figurant sur la planche 12 du tome B pour ce qui concerne la chapelle se trouvant dans la propriété la Germaine - Demande à ce que la chapelle soit sortie de l'emprise et rattachée à la Bastide, protégée - Souhaite pouvoir reconstruire les bâtiments détruits par le BUS - S'interroge sur la validité actuelle d'un projet aussi ancien
Obs. 92 28/10															<u>Résidence Michelet Saint-Jacques</u> - Dépose la Note 2
Obs. 93									★						<u>Mr. LABRO</u> - Souhaite que le parking face au Bâtiment 3 de la résidence Bois Fleury soit amputé au minimum
Obs. 94					★										<u>Mr. et Mme FOURNIER BIDAZ</u> - Se demandent si les mesures prévues pour atténuer les nuisances sonores sont suffisantes (enrobés, murs antibruit,...)
Obs. 95											★		★		<u>Mr. VIGUIER (Syndic Roy d'Espagne tranche 1)</u> - S'étonne de constater la présence d'une artère dans la copropriété, entre la traverse Pourrière et le chemin du Roy d'Espagne, estimant que cette contre-allée supplémentaire n'est pas nécessaire pour l'accès à la copropriété (sans compter les difficultés d'obtention d'un vote à l'unanimité pendant l'assemblée générale correspon-

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															dante) - Souligne que les travaux prévus vont conduire à l'abattage de nombreux pins adultes - Attire l'attention sur les problèmes de stabilité des bâtiments 23-25-27 ayant nécessité dans le passé la pose de pieux, suite à un arrêté de mise en péril
Obs. 96 29/10			★							★	★				<u>Mr. Pierre JOUVE</u> - Fait observer que sur 250m, entre le chemin du vallon de Toulouse et l'impasse Pélissier, la distance séparant les immeubles bordant le BUS est insuffisante pour un projet à 2 x 2 voies, d'où une nécessaire réduction du gabarit - Fait également observer que le croisement avec le chemin du vallon de Toulouse va générer des embouteillages importants du fait du trafic actuel et des autres carrefours proches, rendant très difficile aux habitants la sortie de leur propriété (même chose pour les clients du commerce ALDI) - Note qu'en cas d'accident, les secours auront de graves difficultés d'intervention - Souligne son accord avec les propositions formulées par le CIQ du vallon de Toulouse (passage en trémie)
Obs. 97 29/10										★	★				<u>Mr. et Mme Guy DAVID</u> - Sur les 250m reliant le chemin du vallon de Toulouse à la ZAC Régny, souligne la largeur insuffisante de l'emprise pour faire passer le BUS tel que présenté sur les schémas (2 x 2 voies) - Suggère par conséquent de passer en trémie couverte, solution qui aurait l'avantage de supprimer le carrefour avec une voie très fréquentée, notamment par des PL
Obs. 98 29/10				★						★	★				<u>Mr. PAYET</u> - Entre le chemin de Morgiou et l'avenue Delattre de Tassigny, considère que l'enfouissement du BUS est possible, compte tenu de la topographie, et souhaitable, du point de vue de l'environnement - Demande, si le projet actuel est maintenu, que des murs antibruit soient élevés, notamment au droit de la résidence Rochebelle - Considère que le détournement de la rue Tomasi vers le carrefour du même nom est fortement pénalisant pour les riverains
Obs. 99 29/10									★						<u>Mr. Christophe AUGUSTE (DECATHLON)</u> - Sollicite un rapprochement avec les services de la CUMPM pour trouver une solution pour remplacer les 100 places de stationnement actuellement utilisées grâce à une convention d'occupation précaire
Obs. 100 29/10			★		★	★									<u>Mme. Mireille BONNET</u> - Considère que le tramway électrique devrait être préféré au bus fonctionnant au gazole - Souhaite que le Parc de la Mathilde soit conservé grâce à un tunnel, sinon qu'il soit fermé - Considère que le croisement géré par feux avec le boulevard Sainte-Marguerite ne va pas fluidifier le trafic et va générer de la pollution

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															et des risques
Obs. 101 29/10					★	★			★		★				<u>Mme Danièle SARI</u> - Opposée à 2 x 2 voies dans le secteur de l'Armandière au Parc de la Mathilde qu'il serait préférable de clôturer si l'enfouissement n'est pas possible - Soulève le problème des parkings et du carrefour avec le boulevard Sainte-Marguerite - Se demande si un tramway ne serait pas préférable à un BHNS
Obs. 102 29/10					★	★				★	★				<u>Mme. Marie-Antoinette DEQUERD</u> - Donne la préférence au tramway ou à défaut à un bus électrique - Considère que les feux tricolores ne vont pas fluidifier le trafic - S'interroge sur l'adaptation du projet à l'urbanisation future - Demande de préserver les espaces verts et d'assurer la sécurité au droit des écoles et collèges
Obs. 103 29/10				★											<u>Mr. Guy LEGENDRE</u> - Demande que les protections acoustiques prévues sur une partie de la résidence Château Sec soient étendues à l'ensemble des bâtiments
Obs. 104 29/10											★				<u>Mr. Alain CORCIA</u> - S'étonne de constater que le projet comporte 2 x 2 voies au niveau de la villa Justine, alors qu'était annoncé 2 x 1 voie et que la largeur disponible est insuffisante - Souhaite, en conséquence, que le projet soit réalisé en trémie couverte
Obs. 105 29/10					★						★				<u>Illisible</u> - Considère que le projet est incohérent et est à revoir, compte tenu de son impact sur le Parc de la Mathilde et les jardins familiaux, le passage devant un collège, une école, une crèche,...
Obs. 106 29/10					★						★	★			<u>Mme. BEGET</u> - Demande l'enfouissement du BUS, comme pour la L2, compte tenu de ses impacts environnementaux - Propose de différer le projet si le coût de l'enfouissement ne permet pas de le financer dans l'immédiat
Obs. 107 29/10					★						★				<u>Mr. Vincent SAYWELL</u> - Demande le passage du BUS en souterrain au niveau du Parc de la Mathilde
Obs. 108 29/10					★						★				<u>Mme. BRISCAIL</u> - Demande le passage du BUS en souterrain au niveau du Parc de la Mathilde, voire sur toute sa longueur
Obs. 109 29/10											★				<u>Mme. PAYAN</u> - Considère que le gabarit à 2 x 2 voies est disproportionné au niveau de la résidence Paul Claudel
Obs. 110 29/10	★		★	★							★				<u>Mme AMADEI</u> - Souligne que le collège Sylvain Menu accueille 650 élèves qui seraient exposés à la pollution si le projet actuel se réalisait - Indique que les enseignants du collège utilisent le Parc de la Ma-

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															thilde pour les SVT, le sport,... - S'oppose au passage du BUS en aérien qui couperait le quartier en deux et demande le passage en souterrain - Souhaite une prolongation de la durée de l'enquête
Obs. 111 29/10				★											<u>Mr. Nicolas JOUVET</u> - Demande pourquoi les habitations 225 (figure 318 page 376/475 du Tome C, pièce C2) ne sont pas à protéger
Obs. 112 29/10	★	★	★	★	★	★	★	★				★			<u>Mme. Véronique VEINBERG, Mme Annie GAL, Mr. Paul BOCQUET</u> - Se félicitent que le projet aboutisse - Citent le rapport de la DREAL qui note que le BUS sera saturé dès sa livraison. Demande à ce que chaque étape de livraison du BUS soit accompagnée d'une amélioration de l'offre de TC (horaires, parkings relais,...) - Suggèrent de prévoir un fond d'aide pour étendre les protections phoniques à certains bâtiments postérieurs à 1981 - Soulignent que les risques d'inondation ont été prévus pour une occurrence seulement décennale, alors que les risques devraient s'amplifier - Demandent à ce que la totalité des jardins familiaux soient reconstitués, en concertation avec les associations concernées - Suggèrent d'améliorer la lisibilité du parcours pour le secteur Est du 10 ^{ème} - Considèrent que les documents graphiques sont peu lisibles - Suggèrent de créer des comités de suivi d'usagers indépendants
Obs. 113		★	★	★	★					★					<u>Mr. Claude FERCHAT</u> - Opposé au projet compte tenu de tous ses impacts sur l'environnement - Souhaite la recherche de solutions pour fluidifier le trafic, notamment aux heures de pointe (exemple du vallon de Toulouse)
Obs. 114						★					★				<u>Anonyme</u> - Opposé au projet et demande le passage en souterrain au niveau du Parc de la Mathilde
Obs. 115			★	★	★						★				<u>Mme. D. ESTEVE-NARSISYAN</u> - Affirme son profond désaccord avec le projet et considère que certaines lois et certains décrets n'ont pas été pris en compte - Rappelle que les transports contribuent de manière importante à l'émission de polluants atmosphériques en ville et par voie de conséquence ont un impact important sur la santé publique - Rappelle la directive européenne sur le bruit et pose la question des études acoustiques requises pour mettre en place les dispositifs adéquats - Indique que la seule solution pour préserver le Parc de la Mathilde est souterraine
Obs. 116 2/11					★						★				<u>Mme. Danielle RIVOIRE</u> - S'interroge sur la sortie de la résidence villa Seigneurie dans la

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															traverse de la Seigneurie, du fait d'un sens giratoire unique du chemin de, en cas de blocage de la sortie côté Seigneurie - Note aussi que la coupe d'arbres situés face à la résidence, militant pour un passage en souterrain
Obs. 117 2/11				★	★	★									<u>Mme. Bénédicte BOURBON</u> - Considère que les effets secondaires du projet sont insuffisamment pris en compte, notamment le bruit, la pollution, l'impact sur le Parc de la Mathilde et les jardins familiaux
Obs. 118 2/11							★								<u>Mr. et Mme DESCAVES</u> - Demande pourquoi le projet n'est pas limité aux seuls TC électriques et vélos, conformément à des propos tenus par le président de la CUMPM
Obs. 119 2/11				★	★	★					★				<u>Mme. SALVUCCI</u> - S'inquiète des futurs impacts du projet actuel (bruit, pollution, atteinte au Parc de la Mathilde) - Propose de passer en souterrain ou limiter le projet à 2 x 1 voie de manière à en limiter les impacts
Obs. 120 2/11						★		★							<u>Mr. Guy PASCALIN</u> - Indique son accord total avec « Sauvons la Mathilde » - Insiste pour que le projet inclue de nombreux parkings
Obs. 121 2/11				★	★	★					★				<u>Mme Yolande LEHONGRE</u> - Opposée au projet actuel du fait de ses impacts sur l'environnement (bruit, pollution, atteinte au Parc de la Mathilde et aux jardins familiaux) - Compte tenu de la présence actuelle de nombreuses résidences, demande de passer en souterrain
Obs. 122 2/11				★	★	★					★				<u>Mr. C. LEHONGRE</u> - Opposé au projet actuel ayant un fort impact sur l'environnement (bruit, pollution, Parc de la Mathilde très fréquenté) et demande de passer en souterrain
Obs. 123 2/11				★	★										<u>Mme. Christiane GASCON</u> - Opposée au projet actuel, suggère de prévoir un revêtement insonorisant et la protection acoustique des façades - Se demande s'il ne faudrait pas recouvrir le BUS pour limiter la pollution
Obs. 124 2/11					★	★									<u>Mme. Thérèse LALEU</u> - Opposée au projet actuel générateur de nuisances, notamment acoustiques et destructeurs d'espaces verts
Obs. 125 2/11						★									<u>Mme. Rose-Anne MOSSE</u> - Considère que ce projet ancien va faire disparaître les îlots de végétation restant et qu'il est donc nécessaire de le reconsidérer
Obs. 126 2/11				★	★	★					★				<u>Mme. Madeleine GUEDJ</u> - Considère que le projet fort ancien n'est plus conforme aux valeurs actuelles, faisant disparaître le Parc de la Mathilde fréquenté par de nombreuses personnes et exposant les collégiens de Sylvain Menu à

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															la pollution automobile - Propose de repenser le projet notamment en donnant la priorité aux TC et, au pire, en faisant passer le BUS en souterrain
Obs. 127	★														<u>Mr. Henry AUGIER (Union Calanques Littoral)</u> - Demande la prolongation de l'enquête durant 15 jours du fait des vacances scolaires
Obs. 128 3/11				★	★						★				<u>Mr. Éric NARSISYAN (SCI DOMERIC)</u> - Demande une prolongation de l'enquête et une révision du projet face aux nuisances futures, avec notamment une expertise sur le bruit et la pollution, ainsi que l'enfouissement sur 80% du linéaire
Obs. 129 3/11						★									<u>Mr. Éric NARSISYAN (Association Arbres Citoyens en création)</u> - Demande de préserver le maximum d'arbres et de compenser ceux qui sont coupés
Obs. 130 3/11				★											<u>Mr. Michel AGERON</u> - Voudrait que soit confirmé que les mesures de type LAEQ sur 24h ont été effectuées pour mesurer les nuisances sonores au niveau du futur carrefour avec le chemin de Morgiou
Obs. 131 3/11	★	★		★							★				<u>Mr. Nicolas JOUVET</u> - Regrette l'absence de registre électronique - Souhaite consulter les plans détaillés des ouvrages d'art de la traverse de la Seigneurie, ainsi que des planches 1 à 14 du Tome B et se demande si ceux-ci sont figés - Demande comment va s'effectuer l'accès au hameau de Mazargues pendant les travaux, compte tenu du pont prévu dans la traverse de la Seigneurie - Demande qui contacter pendant les travaux pour signaler des réalisations non conformes - Demande pourquoi aucun mur antibruit n'est prévu dans la traverse de la Seigneurie - Signale des légendes incomplètes page 230/475 du Tome C - Demande si le portillon situé entre la traverse de la Seigneurie et la résidence Rochebelle sera reconduit
Obs. 132 3/11				★	★						★				<u>Mr. Frédéric BERENGUER</u> - Demande qu'un projet alternatif soit étudié pour préserver le Parc de la Mathilde et éviter la pollution des établissements scolaires, suggère d'enterrer le BUS à partir de la résidence La Bruyère
Obs. 133 3/11						★									<u>Mr. André TOULOUSE</u> - Opposé au projet allant détruire le Parc de la Mathilde et les jardins familiaux
Obs. 134 3/11				★	★	★						★			<u>Mr. Jean et Mme. Liliane CONRAD</u> - Souhaitent que le maximum d'arbres de la pinède soit conservé dans le carrefour Delattre de Tassigny - S'étonnent que soit prévu un carrefour à feux tricolores et non un rond-point fluidifiant mieux la circulation - Demande à ce que les nuisances subies par l'immeuble Montmoren-

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															cy soient atténuées
Obs. 135 4/11						★									<u>Mme. Madeleine VINCENT</u> - Fait part de son soutien à « SOS Mathilde » pour la protection du Parc de la Mathilde
Obs. 136 4/11			★		★						★				<u>Mr. Roland FURSTOSS</u> - Partage l'analyse de « SOS Mathilde » (passage en tranchée couverte et emprise minimale) et s'inquiète particulièrement sur la quasi suppression du Parc, sur la pollution générée sur les établissements scolaires et sur l'imperméabilisation des sols - Soutient la proposition de la Fédération des CIQ du 9 ^{ème} pour le remplacement des Bus par un tramway pouvant emprunter le boulevard de la Gaye
Obs. 137 4/11											★				<u>Mr. et Mme. Laurent MAILLARD</u> - Souhaitent que soit modifiée la sortie des résidences La Bruyère et Val Marie (1 chemin de la colline Saint-Joseph) qui dans le projet actuel oblige les personnes désirant aller à gauche d'aller à droite pour faire demi-tour devant le collège Sylvain Menu (problème supprimé en passage souterrain)
Obs. 138 4/11											★				<u>Mme. Nicolas DELEPINE</u> - Identique à l'observation 138
Obs. 139 4/11			★	★	★	★		★			★		★	★	<u>Mr. Pierre LAVABRE (CIQ Baumettes)</u> - Se prononce en faveur du BUS, du fait de la circulation automobile - Insiste sur la nécessité de développer les TC - Demande à ce que la multiplication des carrefours à feux tricolores ne soit pas pénalisante - Demande que des parkings relais soient installés à chaque carrefour - Souhaite une réflexion sur l'isolation phonique des bâtiments - Souhaite une attention particulière à la récupération des eaux pluviales - Souhaite une végétalisation continue, y compris dans les parties resserrées (entre la traverse de la Seigneurie et l'avenue Delattre de Tassigny) - Attire l'attention sur les parcelles encore privées (impact sur le planning)
Obs. 140 4/11			★	★				★							<u>Mme. Béatrice MARCOU</u> - Partage les objectifs généraux du projet, mais attire l'attention sur la pollution sonore prévisible pour laquelle elle fait un certain nombre de propositions (vitesse confirmée à 50km/h et non pas 60km/h, enrobé phonique de type EP6, isolation triple vitrage de toutes les façades et tous les étages du Bois Fleury, tronçons en tranchées couvertes entre Florian et François Mauriac, muret acoustique identique à celui du stade Saint-Tronc, solution à 2 x 1 voie faite par le CIQ conforme à la politique urbaine de TC efficaces) - Attire aussi l'attention sur la nécessité de remplacer les places de parking supprimées pendant les travaux

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Obs. 141 4/11		★	★		★	★					★	★	★		<p><u>Mr. Germain SERNA, Syndicat des copropriétaires Les Roches</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Favorable au projet et formule des propositions - Pour dissuader au maximum les entrées de VP, demande de faire 1 seule voie dans le sens nord/sud à partir de Florian (accompagnée de parkings relais), partant du constat que l'U430 desservira déjà en partie le quartier et que de 9 établissements scolaires sont impactés par le BUS dans le 10^{ème} arrondissement - Demande si une isolation phonique des murs porteurs et une révision éventuelle des immeubles isolés une fois l'ouvrage en service sont prévues - Conseille de compenser la superficie des jardins familiaux supprimée et de planter des essences indigènes ou mellifères - S'interroge sur les ouvrages de traitement de la pollution chronique (Huveaune, Gouffonne, Vieille Chapelle) et la conformité avec le contrat de baie - Suggère de créer un comité de suivi
Obs. 142 4/11			★								★		★		<p><u>Mr. R. PERKIN (CIQ Sainte-Marguerite)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Favorable au projet en accord avec le CIQ du vallon de Toulouse - Demande que le BUS soit réalisé avec la ZAC Régné et l'U522, et que le projet de ZAC soit conforme au BUS - Souhaite que la 1^{ère} tranche intègre le tronçon Paul Claudel / Sainte-Marguerite
Obs. 143 4/11					★	★					★				<p><u>Mr. Jean MARGAILLAN</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Au niveau du Parc de la Mathilde, fait plusieurs propositions pour atténuer les impacts du projet : soit tranchée couverte, soit murs antibruit
Obs. 144 4/11											★		★		<p><u>Mr. René MAURAS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - S'interroge sur le devenir des délaissés, susceptibles de devenir constructibles, au niveau du Parc de la Mathilde
Obs. 145 4/11											★				<p><u>Mr. F. LACRAMPE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Souhaite que les propositions du CIQ du vallon de Toulouse soient prises en compte
Obs. 146 4/11					★		★		★						<p><u>M. P. HERMIL A. DEHILLOTTE-RAMONDIN</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - A la résidence Bois Fleury, demandent un parking compensatoire, une isolation des façades, un revêtement antibruit de la chaussée et une suppression des voies de bus
Obs. 147 4/11															<p><u>Mr. Laurent ROBERT</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bas de la page de la Note 58 « SOS Mathilde »
Obs. 148 5/11				★	★	★					★				<p><u>Mr. CHEMOUL et Mme. PETI</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Au niveau de Roche d'Or demande le passage en souterrain
Obs. 149 5/11			★												<p><u>Mme. RENOIR</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Opposée au projet pour ses impacts environnementaux
Obs. 150 5/11											★				<p><u>Mme. Camille PEREGO</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande le passage en souterrain si le 2 x 2 voies ne peuvent être évitées entre La Justine et Donatello

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Obs. 151 5/11					★						★				<u>Mme. Marie-José TCHERNEYAN</u> - Pour la préservation de l'environnement, souhaite le passage en souterrain entre les jardins de la Mathilde et l'obélisque de Mazarques
Obs. 152 5/11				★											<u>Mr. Franck LEBAS</u> - Insiste pour qu'une étude des nuisances sonores soit effectuée, afin de les réduire (enterrement, murs antibruit,...)
Obs. 153 5/11					★										<u>Mr. Michel CARRILO (Fédération Nationale des Jardins Familiaux)</u> - Opposé au projet du fait de son impact sur les jardins
Obs. 154 5/11			★	★							★				<u>Mme. Arlette ITHIER</u> - S'insurge de manière générale contre la proximité entre voies de circulation et établissements scolaires - S'interroge sur les sorties futures, à pied ou en voiture, pour les habitants des résidences La Bruyère et Val-Marie)
Obs. 155 5/11		★			★					★	★				<u>Mr. Gil MELIN (Fédération Nationale des Jardins Familiaux)</u> - S'oppose au projet actuel, du fait de la menace qu'il fait peser sur la pérennité des jardins Joseph Aiguier - S'appuie sur les orientations du PLU de Marseille, notamment son PADD prévoyant une protection des trames vertes et bleues, ainsi que des jardins familiaux - Développe un argumentaire très détaillé sur l'apport bénéfique des jardins dans la ville et l'impact environnemental, agricole et social de leur traversée par le BUS, notamment pour ses usagers les plus fragiles - Ne se prononce pas sur l'intérêt du projet mais demande le passage en souterrain
Obs. 156 5/11	★	★	★	★						★	★				<u>Syndic de la copropriété Michelet Saint-Jacques</u> - Considère qu'il n'est pas acceptable que l'étude d'impact ne présente aucune solution alternative du fait de l'ancienneté de l'emprise et estime que de nouvelles solutions de moindre impact doivent être étudiées - Ne considère pas que le BUS est un boulevard urbain apaisé du fait des niveaux de charge prévus à la mise en service sur de nombreux carrefours - Considère que la solution retenue, perpendiculaire aux axes principaux, enclave les quartiers de Sormiou/ Morgiou à Sainte-Marguerite - Considère que l'entrée / sortie de la résidence deviendra très difficile du fait de la charge prévue, des autres voies nouvelles prévues au PLU, de la proximité de plusieurs feux rouges successifs (alors que la circulation est fluide en dehors des heures d'entrées / sorties scolaires entre Delattre et Sainte-Marguerite) - Souligne la traversée et donc la destruction des jardins familiaux - Demande une étude d'inondation de la Gouffonne, à laquelle la résidence est dès à présent exposée - Souligne que les impacts liés à la pollution et le bruit à partir des

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															éléments du dossier ne vont pas améliorer la qualité de vie des habitants
Obs. 157 5/11			★				★				★				<u>Mme. BLANDIN</u> - Estime que le projet n'est pas accompagné des efforts nécessaires pour développer les TC y compris sur les voies secondaires - S'oppose à 2 x 2 voies entre le chemin de la colline Saint-Joseph et Sainte-Marguerite, gabarit jugé inutile - Estime que l'accès à l'A50 doit se faire par le tunnel Prado Sud, sous utilisé car payant
Obs. 158 5/11						★									<u>Mme. VAN DE LISDONK</u> - Déclare être choquée par le passage du BUS au travers du Parc de la Mathilde
Obs. 159 5/11															<u>Mme. Jacqueline MANCINI</u> - Bas de la page de la Note 58 « SOS Mathilde »
Obs. 160 5/11			★		★					★					<u>Mr. Guy PEYRE</u> - Opposé au projet du fait de son impact environnemental
Obs. 161 5/11															<u>Mr. René D'ABRIGEON</u> - Bas de la page de la Note 58 « SOS Mathilde »
Obs. 162 5/11			★	★						★	★			★	<u>Mr. et Mme. PALLESI</u> - Considèrent que le gabarit à 2 x 2 voies au niveau de la résidence Pavillon du Parc n'est pas conforme à ce qui a été annoncé (réplique de Jourdan Barry) et va engendrer pollution et bruit - Redoutent que le carrefour avec feux du chemin de vallon de Toulouse soit l'objet de bouchons importants - S'étonnent que le BUS ne s'inspire pas du projet de requalification du boulevard Sakakini - En cas de maintien à 2 x 2 voies, demandent le passage en trémie couverte
Obs. 163 6/11					★						★				<u>Mr. et Mme. Patrice KEISERMANN</u> - Acceptent un projet à 2 x 1 voie tel qu'il était annoncé lors de leur acquisition vallon de Toulouse et s'opposent au projet actuel - Demandent le passage en tunnel ou la création d'une couverture protégeant des nuisances sonores
Obs. 164 6/11			★	★							★				<u>Mr. et Mme. Jean-Baptiste GASC</u> - Rappelent que le projet, au moment de leur acquisition (villa Justine) était à 2 x 1 voie et considèrent que l'espace disponible est insuffisant pour 2 x 2 voies, sauf passage souterrain - Considèrent que le carrefour à feux avec le vallon de Toulouse engendrera des bouchons, compte tenu des camions de la carrière Perasso et semi-remorques ALDI
Obs. 165 6/11						★	★				★				<u>Mme. Virginie LAGUITTON</u> - Défavorable au projet dévalorisant l'environnement d'un logement acquis dans un quartier calme - Apprécie la décision de suspendre l'aménagement de la ZAC Régný à la mise en service du BUS

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															- Considère que le projet présenté n'est pas en phase avec l'évolution des tendances en matière de santé publique et de qualité de vie - Préconise de limiter les voies de circulation, de les enterrer au maximum et de développer les TC
Obs. 166 6/11				★					★	★					<u>Copropriété 232 boulevard Paul Claudel</u> - Demandent de revenir à la proposition antérieure (2 x 1 voie) en vue de conserver une certaine qualité de vie et, plus précisément, de remplacer les feux tricolores par des ronds-points, de s'engager à l'insonorisation de la résidence, de compenser la perte de stationnement
Obs. 167 6/11					★								★		<u>Mr. Paul COMBET (Foyer Aloïs Provence Alzheimer)</u> - Attire l'attention sur la disparition de l'espace boisé, mitoyen de la clinique l'Émeraude, dans lequel l'association a mis en place un ensemble d'activités de plein air profitables aux malades - Demande à être orienté vers d'autres locaux ou terrains aménageables pour pouvoir continuer l'activité d'accueil de jour des personnes atteintes de la maladie
Obs. 168 5/11										★					<u>Mr. et Mme. CHEMOUL</u> - Suggèrent d'utiliser le boulevard de la Gaye pour le trafic de manière à épargner le Parc de la Mathilde
Obs. 169 5/11															<u>Mr. P. GUEZ</u> - Liste de 8 documents et pétitions remis en mairie pour le Syndic de la copropriété Les Roches d'Or (Obs. 172), le Syndic de la copropriété Parc du Cabot (Obs. 174) et l'association « Sauvons la Mathilde » (Notes 9 et 12)
Obs. 170 5/11										★	★				<u>Mme. Béatrice ROLLET</u> - Souscrit aux préconisations du CIQ de Saint-Tronc - Souligne le risque de bouchons avenue de la Grande Bastide, déjà fortement embouteillée, notamment aux sorties d'école et demande un passage souterrain
Obs. 171 5/11		★			★	★									<u>Mr. et Mme. JACONO</u> - Soutiennent la pétition de la Mathilde - Demandent que le projet soit entièrement reconsidéré de manière à laisser une part beaucoup plus importante aux TC
Obs. 172 5/11															<u>M. M.L. VILLE (Syndic de la copropriété Les Roches d'Or)</u> - Soutient le dossier remis pas l'association « Sauvons la Mathilde »
Obs. 173 5/11		★	★	★	★	★					★				<u>Mme. Nathalie VILLENEUVE et Mr. Laurent ANIKSZTEJN</u> - Opposés à la création en plein air d'un axe à 2 x 2 voies pour l'ensemble de ses impacts sur l'environnement et la santé - Soulignent l'intérêt des jardins familiaux pour le bénéfice des enfants qui y pratiquent des activités périscolaires - Considèrent qu'un nouvel axe routier va augmenter l'utiliser des VP, alors que des exemples montrent au contraire que le développement des TC permet de réduire le trafic automobile (Vieux-Port, TGB21, vélocity, abonnements RTM couplés aux parkings gra-

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															tuits,...) - Citent le tunnel Prado Sud en tant que tracé bien pensé et mieux accepté
Obs. 174 5/11			★	★	★	★				★	★				<u>Mr. Rémy GAUDEMARD (Syndic de la copropriété Parc du Cabot)</u> - Rejoint l'association « Sauvons la Mathilde » - Considère que dans les conditions actuelles du projet, l'interaction entre l'important trafic de transit et le trafic actuel déjà très dense va provoquer des engorgements aux carrefours situés à proximité de la résidence (4 feux rouges sur 600m) - Considère que le projet actuel va couper le quartier en deux, détruire le jardin de la Mathilde et dégrader les conditions de vie locales - Demande que le BUS soit créé en souterrain entre la colline Saint-Joseph et le chemin de Cassis, à l'exemple de ce qui a été fait sur la L2
Obs. 175 6/11					★						★				<u>Mme. Sonia RICHARD</u> - Rappelle qu'au début des années 2000, le BUS devait être enterré avec la prolongation du métro jusqu'à Saint-Loup et estime que le projet actuel, en aérien, ne peut être retenu, compte tenu notamment des nuisances sonores qu'il va engendrer - Rappelle que l'isolation phonique des bâtiments est à la charge de celui qui réalise une infrastructure routière
Obs. 176 6/11											★	★			<u>Anonyme</u> - Considère que le tunnel Prado Sud permet de relier le littoral à l'A50, rendant évitable la mise à 2 x 2 voies entre le boulevard Michelet et l'échangeur Florian - Considère que l'économie financière ainsi réalisée peut être reportée sur la réalisation d'un plus grand nombre de tranchées couvertes, permettant ainsi de préserver plus d'espaces naturels
Obs. 177 6/11					★					★	★				<u>Mr. Séraphin FAILLA</u> - Considère que 2 x 1 voie pourrait être suffisant en tenant compte des voies U424 et U430 prévues et le report sur les TC - S'interroge sur les mesures de réduction des nuisances sonores prévues et demande un revêtement de chaussée isolant - Demande que le passage du BUS au niveau de la résidence le Bois Fleury se fasse en tranchée couverte
Obs. 178 6/11			★		★						★				<u>Mme. LAUDUN</u> - Demande l'enterrement du projet au niveau du Bois Fleury afin de préserver le calme du quartier - Souhaite que la perte du parking visiteur de la résidence soit compensée, un enrobé phonique de la chaussée et une réduction à 2 x 1 voie
Obs. 179 6/11			★			★	★					★			<u>Mme. Colette et Mr. Jean-Luc BRUNEL</u> - Considèrent que le projet va amputer ou faire disparaître de nombreux espaces verts - Préconisent de mettre davantage l'accent sur les TC, notamment des lignes transversales, aujourd'hui peu pratiques

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															- S'inquiètent des répercussions du cout sur les finances locales
Obs. 180 6/11											★				<u>Mme. Léopold LEGER</u> - Se déclare en accord avec le CIQ du vallon de Toulouse pour un projet à taille humaine
Obs. 181 6/11				★	★	★					★				<u>M. F. KERLEFUER</u> - Demande que le BUS soit enterré entre le CES Sylvain Menu et la résidence la Bruyère, ainsi que sous le parc de la Mathilde, pour en limiter les impacts - Demande un revêtement de chaussée et des murs antibruit là où le BUS ne sera pas souterrain
Obs. 182 6/11					★				★		★				<u>Mr. et Mme. Gilbert SETBON, Mme. Chantal TEBOUL</u> - Opposés au projet à 2 x 2 voies, différent de celui annoncé lors de leur acquisition - Signalent un important problème acoustique, déjà existant, qui sera aggravé à la mise en service du BUS - Souhaitent que le projet soit enterré au niveau de la villa Justine, libérant ainsi des places de stationnement en surface, aujourd'hui problématique
Obs. 183 6/11					★						★				<u>Mr. et Mme.</u> - Indique son accord avec les remarques du CIQ du vallon de Toulouse, demande de revenir au projet initial à 2 x 1 voie et de réaliser une trémie couverte pour réduire à la fois les nuisances sonores et les bouchons au carrefour avec le chemin du vallon de Toulouse
Obs. 184 6/11															<u>Mme. Renée DUBOUT (Union Calanques Littoral)</u> - Indique avoir déposé la Note 49
Obs. 185 6/11															<u>Mme. Renée DUBOUT (Union Calanques Littoral)</u> - Indique avoir déposé la Note 127
Obs. 186 6/11						★					★				<u>Mme. Caroline BLANC</u> - Souhaite qu'au niveau de la résidence la Bruyère, le BUS passe en souterrain ou soit ramené à 2 x 1 voie et épargne le Parc de la Mathilde - Demande que l'accès à la résidence soit revu, ainsi que la sortie pour accéder au chemin de la colline Saint-Joseph
Obs. 187 6/11						★					★				<u>Mme. Yvonne PIEROBON</u> - Opposée au projet qui va détruire des espaces verts du 9 ^{ème} - Demande l'enfouissement du BUS
Obs. 188 6/11				★	★	★					★				<u>Mme. Stéphanie BETTONI, Mr. FOURATIER, Mme. Françoise DIETSCH, Mr. Franck DELUCA, Mr. GALLO, Mme. Fabienne GALLO, Mme. Pascale NEPLE</u> - Au niveau de la résidence les Terrasses du Redon, souhaitent que le BUS soit en tranchée couverte, du fait de la très grande proximité du tracé - S'inquiètent des conséquences des travaux sur les bâtiments et de la perte de valeur de leurs biens
Obs. 189				★	★						★	★			<u>Mme. BOORD</u>

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
6/11															- Considère que le BUS va avoir des impacts négatifs dans les quartiers sud, sans résoudre la question des encombrements, du fait de l'apport supplémentaire de véhicules - Indique que la traverse Jules Rimet a été créée uniquement pour accéder à la ferme pédagogique, sans DUP, ne figure pas au PLU et ne doit pas être ouverte sur le BUS ou sur un rond-point
Obs. 190 6/11										★					<u>M. A. MAZAUD</u> - Rappelle qu'il leur a été assuré que la voie 09-716 serait une voie nouvelle créée et ne serait pas prolongée par la voie 09-117 initialement prévue ; aimerait savoir la destination de cette voie aboutissant sur Alexis Breyse et l'allée Désirée
Obs. 191 6/11					★				★	★					<u>Mme. Suzanne MAUREL</u> - Souhaite que le BUS n'empiète pas trop sur le parc de la Mathilde et soit à 2 x 1 voie au niveau de la résidence des Alisiers - Attire l'attention sur la question de la sécurité au niveau des établissements scolaires - Considère que les feux rouges ont leur intérêt mais ne doivent pas être trop nombreux et être parfois remplacés par des passages souterrains pour ne pas générer d'embouteillages
Obs. 192 6/11								★							<u>Mr. Philippe RIDDOUX</u> - Demande à ce que l'usage de l'emplacement réservé ER-09716, non explicité, soit réservé aux piétons
Obs. 193 6/11					★	★									<u>Mme. Jacqueline PLANEHUD</u> - Déplore que le Parc de la Mathilde soit amputé par le BUS et suggère de mettre en place un tram moins polluant
Obs. 194 6/11			★	★	★					★	★				<u>Mme. Gisèle BONNEFOY</u> - Considère qu'au niveau de la résidence Pavillon du Parc, seul le projet antérieur à 2 x 1 voie est possible (compte tenu de la largeur disponible) et souhaitable (compte tenu des nuisances) - Souligne la difficulté de croisement prévisible avec le chemin du vallon de Toulouse emprunté par le PL de la carrière Perasso et la nécessité d'aménager un passage en souterrain - Demande des éclaircissements sur plusieurs points actuellement flous concernant le devenir et l'environnement du quartier, notamment à propos de la ZAC Régnys
Obs. 195 6/11			★	★	★				★	★					<u>Mme. Béatrice MANSUETO</u> - Favorable au projet, mais en 2 x 1 voie (ou en 2 x 2 voies en trémie) - Souligne aussi le problème du stationnement
Obs. 196 6/11					★					★	★				<u>Mr. François VIAN</u> - Demande la durée exacte des travaux au croisement BUS / Rue Tomasi et comment sera aménagée la sortie pour la résidence Rochebelle pendant les travaux - En matière de nuisances sonores, de mande comment sera limité le bruit des moteurs, pourquoi aucun mur antibruit n'est prévu et pourquoi l'enfouissement n'est pas prévu

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Obs. 197 6/11			★	★	★				★		★				<p><u>Mme. Jessica DANIEL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Plutôt favorable au projet, mais en accord avec les objections du CIQ du vallon de Toulouse, souhaite qu'une trémie couverte soit prévue si le gabarit à 2 x 2 voies est maintenu au niveau de la villa Justine 2 - Considère qu'en l'absence de trémie, la pollution et le bruit seront très impactant, les véhicules étant immobilisés par les carrefours à feux
Obs. 198 6/11											★				<p><u>Mme. Arlette ALPHONSO</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Signale que les bâtiments 23, 25 et 27 Boulevard Vélasquez, situés à proximité du carrefour Jules Rimet, sont victimes de fissures importantes du fait de l'instabilité du terrain, ayant nécessité des travaux de mise hors péril depuis 2006 - Demande au maître d'ouvrage de s'engager à ce que les travaux n'aggravent pas le problème qui ne semble pas définitivement réglé
Obs. 199 6/11				★	★					★					<p><u>Mme. Lucio CUERVO</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Remarque que le BUS passe en remblai au niveau de la pinède du Roy d'Espagne, augmentant les nuisances sonores pour les riverains - Suggère que le raccordement à la route du Roy d'Espagne se fasse à la cote actuelle, plus basse, puis continue vers le sud en déblai avec un merlon, réduisant le bruit à moindre coût - Souhaite que le maître d'ouvrage s'engage à maintenir tous les pins hors tracé
Obs. 200 6/11			★	★	★	★					★				<p><u>Mme. Michèle ORIO</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Totalement opposée au projet actuel générant nuisances sonores, pollution et supprimant des espaces verts, projet acceptable si enterré
Obs. 201 6/11											★	★			<p><u>Mme. Corinne ALPHONSO</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Signale que les bâtiments 23, 25 et 27 Boulevard Vélasquez sont fragilisés et ont subi des travaux conséquents de mise hors péril - Considère que les travaux du BUS provoqueront des dommages importants pour lesquels une indemnisation est à prévoir
Obs. 202 6/11															<p><u>CIQ Roy d'Espagne</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Indique avoir remis une pétition (Note 13)
Obs. 203 6/11			★	★	★	★									<p><u>Mr. Merad BOUDIA BODIS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Opposé au projet pour l'ensemble de ses impacts environnementaux (pollution, bruit, destruction d'espaces végétalisés,...) - Considère que le projet va à contre sens de la tendance actuelle observée dans les grandes villes européennes et s'interroge sur son intérêt ultime
Obs. 204 6/11						★								★	<p><u>Mme. Sophie GUILLERMAIN</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Considère que le projet qui va détruire les jardins familiaux Joseph Aiguier est en contradiction avec les orientations de la municipalité qui cherche à les développer - Signale la valeur écologique du jardin et la présence d'espèces pro-

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															tégées, ainsi que les bienfaits pour la population locale - S'interroge sur la non utilisation de la réserve foncière existante sur le tracé
Obs. 205 6/11															<u>Mr. Christian BUREAU (CIQ Saint-Loup)</u> - Dépose la Note 39 et en liste les points abordés
Obs. 206 6/11					★	★									<u>Mr. Gilbert MAZZA</u> - Regrette que le projet supprime les jardins familiaux, le Parc de la Mathilde et passe à proximité du collège
Obs. 207 6/11			★		★				★						<u>M. DANGIO</u> - Opposé au projet qui va générer des nuisances sonores et supprimer des places de parking
Obs. 208 6/11		★	★	★	★	★					★				<u>Mme. Annie BONNET</u> - Opposée au projet qui va générer bruit, pollution et détruire la nature. - Considère que les dossiers ne sont pas lisibles quant aux niveaux de bruit et demande l'installation de doubles vitrages (l'Armandière) - Souhaite un retour au projet antérieur (2 x 1 voie)
Obs. 209 6/11		★	★		★				★		★				<u>Mr. et Mme. Claude BISMUTH</u> - Opposés au projet, notamment en 2 x 2 voies et demandent une réduction de l'emprise à 2 x 1 voie - Demandent la compensation des places supprimées à la résidence Bois Fleury - Considèrent que les informations relatives à l'isolation acoustique sont floues et demandent la rénovation de la totalité des façades concernées, ainsi qu'un enrobé phonique de la chaussée
Obs. 210 6/11				★						★	★				<u>Mme. Micheline BOUDES</u> - Constate l'absence d'information sur le tracé et l'étroitesse de l'emprise à l'intérieur de la ZAC Régnys - Considère que, dans cette emprise, un gabarit à 2 x 2 voies ne permettra pas la continuité de la voie piétonne, de la piste cyclable et des bordures arborées - Estime que le gabarit à 2 x 1 voie annoncé au début des années 2000 est largement suffisant pour absorber la circulation aux heures de pointe, mais que si les 2 x 2 voies sont maintenues, elles devront être réalisées en trémie couverte - Souligne la nuisance actuelle causée par les nombreux camions circulant sur le chemin du vallon de Toulouse et l'impossibilité d'envisager un croisement par feux avec le BUS - Attire l'attention sur le risque d'inondation auquel est exposée la résidence le Pavillon du Parc, située en contrebas du tracé
Obs. 211 6/11			★			★	★					★			<u>Mr. Thierry GARCIA (CIQ Roy d'Espagne)</u> - Opposé au projet jugé inutile et onéreux, portant atteinte à plusieurs ensembles remarquables des quartiers sud de Marseille et dont la seule justification est l'urbanisation future
Obs. 212			★												<u>Mr. André ROFFERO</u>

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
6/11															<ul style="list-style-type: none"> - Opposé au projet qui va créer des embouteillages là où il n'y en a pas, qui va détruire le portail, les arbres et le GR du Parc de la Mathilde, et priver les habitants du quartier d'un lieu de détente - Liste également les impacts du projet sur les jardins familiaux : pollution lumineuse, destruction d'arbres et des potagers - Indique les solutions alternatives existantes pour éviter la Mathilde et les jardins : boulevard de la Gaye puis espace situé entre les jardins et Château sec
Obs. 213 6/11															<p><u>CIQ de Saint-Tronc</u> Dépose l'Observation 215</p>
Obs. 214 6/11		★	★					★	★	★				★	<p><u>Mr. Franck MENOTTI</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Favorable au projet, mais conteste plusieurs points - Considère qu'un gabarit à 2 x 1 voie est suffisant car l'étude du trafic ne tient pas compte des nouvelles voies (U430, U429,...), des TC qui seront développés selon le PDU (métro, tramway, BHNS,...) et de la diminution probable du trafic comme on commence à l'observer dans plusieurs grandes villes européennes - Considère que l'impact sonore du BUS va être important et que plusieurs mesures doivent être mises en œuvre comme des murs antibruit supplémentaires (établissements scolaires, résidence Bois Fleury), enrobé antibruit de la chaussée (pour les périodes d'été où les fenêtres sont ouvertes), isolation de toutes les façades de Bois Fleury - Considère que le parking de la résidence Bois Fleury va être réduit de moitié et demande la rétrocession à la copropriété des délaissés rue François Mauriac et futur BUS
Obs. 215 6/11		★	★	★				★	★	★					<p><u>Mr. Bruno HONORE (CIQ Saint-Tronc)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Approuve le projet, longtemps réclamé par les habitants du quartier, mais considère qu'il ne satisfait pas les objectifs louables affichés - Conteste l'hypothèse sur l'évolution du trafic ne tenant compte ni des nouvelles voies qui diminueront la charge sur l'axe Sainte-Marguerite / Florian (U430, U424), ni de la diminution observée dans les grandes métropoles urbaines au profit des TC et des modes doux, ni de la réalisation des nombreux projets du PDU (métro, tramway, BHNS,...), ni des hypothèses elles-mêmes figurant dans le dossier sur le « report significatif de la voiture vers les modes alternatifs », et considère de ce fait qu'un gabarit à 2 x 2 voies n'est pas une nécessité absolue, au moins à l'heure actuelle - Considère que la réduction des nuisances sonores limitée à l'application stricte de la loi n'est pas suffisante (logements construits juste après 1981 ou voisin du seuil de 60Db, proximité immédiate de plusieurs établissements scolaires), et de ce fait demande un enrobage de la bande de roulement (même si son efficacité n'est réelle qu'au-delà de la vitesse autorisée), la construction de 2 murs antibruit supplémentaires (crèche et école Saint-Tronc la Rose, résidence Bois Fleury) - Demande une flèche orange au carrefour Paul Claudel pour per-

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															mettre l'accès aux écoles pour les véhicules circulant dans le sens Est-Ouest de Paul Claudel, ainsi que l'aménagement sécurisé pour les piétons se rendant à pied à l'école depuis le carrefour Saint-Tronc - Signale le risque d'engorgement du carrefour Mauriac du fait de la grande proximité du rond-point Claudel/Mauriac/Doize - Signale que l'étude limite la présence de l'écureuil roux dans la partie sud du BUS, alors qu'il est également présent à Saint-Tronc - Signale une mesure acoustique certainement erronée sur le boulevard Paul Claudel - Souligne le sous-dimensionnement des stationnements à proximité du lycée Jean Perrin, divisés par 3 par rapport à la situation actuelle, et considère que l'arrêt minute prévu sera saturé et conduira à un engorgement du BUS au niveau de l'entrée de la trémie
Obs. 216 6/11			★		★										<u>Mr. et Mme. Jeanne et Bernard WAEGELL</u> - Opposés au projet pour tous ses impacts environnementaux, notamment ses nuisances sonores
Obs. 217 6/11			★		★										<u>Mr. Frédéric SIBOLD</u> - Opposé au projet extrêmement proche de leur propriété, 19 bis boulevard Vélasquez - Attire l'attention sur les risques de fragilisation de l'habitation, sur les nuisances sonores et sur la perte de valeur immobilière - Démarche à laquelle s'associent Mr. et Mme FEURE
Obs. 218 6/11			★		★	★						★			<u>Mme. Cécile ROCH</u> - Souhaite les résultats de l'étude d'impact acoustique et l'étude de sécurité pour ce qui concerne le collège Sylvain Menu - Se demande pourquoi le tracé passe par le jardin de la Mathilde et les jardins familiaux, au lieu d'emprunter le dépôt des éboueurs, et pourquoi le boulevard n'est pas enterré, quitte à attendre de disposer des fonds nécessaires
Obs. 219 6/11					★	★	★					★			<u>Mme. MALLET CHOUCANA</u> - Considère que le BUS à 2 x 1 voie serait souhaitable et, si le projet à 2 x 2 voies est retenu, de l'enterrer, en accord avec le CIQ local (villa Justine) - Insiste sur la nécessité de préserver une certaine qualité de vie (bruit, pollution, espaces verts)
Obs. 220 6/11			★			★						★			<u>Mr. Jean-Yves ROCHE</u> - Malgré la qualité des documents, notamment pour ce qui concerne les croquis paysagers, souhaite que les documents plus opérationnels soient soumis à l'enquête publique - Demande que soit présenté un plan des tracés secondaires, visualisant notamment les « chemins d'écoliers », ainsi qu'un plan des espaces verts avec leur composition végétale - Propose chemin Joseph Aiguier, un tracé alternatif permettant de créer un parc public dans le quartier, contribuant à la trame verte

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Obs. 221 6/11			★	★	★										<p><u>Mme. Christelle CHABRE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Opposée au projet pour ses impacts environnementaux (pollution, bruit), mais aussi la difficulté de stationnement, la circulation et la difficulté de revente immobilière - Souhaite une évolution du projet en trémie couverte
Obs. 222 6/11			★												<p><u>Mr. Victor FARINA (Fédération CIQ 10^{ème})</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rappelle son adhésion au principe de la tranchée couverte entre l'échangeur Florian et la rue Verdillon (lycée Jean Perrin) - Demande que soit prise en compte l'accessibilité aux 2 zones d'activités (Castorama et Auchan) situées sur la portion couverte, notamment Auchan qui n'aurait plus qu'un seul accès. Demande également l'ouverture de l'impasse Boulevard de l'Octroi vers le rond-point Ian Palach, afin d'éviter de mettre en double sens le boulevard Achille Marcel - Appuie la demande du CIQ de Saint-Tronc pour le maintien des parkings à proximité du lycée Jean Perrin et le gabarit à 2 x 1 voie à hauteur de la rue Verdillon - S'interroge sur la prise en charge des bassins de rétention au niveau de l'Huveaune - Reprend la remarque de l'AE d'isoler les bâtiments postérieurs à 1981 et demande la mise en place d'un revêtement phonique
Note 1 15/10			★	★	★	★	★	★	★	★					<p><u>Mme. TAJAN (Collectif CAN BUS)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Reconnaît que le trafic automobile débouchant à Saint-Loup rend nécessaire l'aménagement du secteur Florian et appuie les 5 observations du CIQ Saint-Loup (Note 39) - Considère que le principal intérêt du projet est de favoriser l'urbanisation le long du tracé (Saint-Loup, ZAC Régnny, Jarre, Hauts de Mazargues, Ponte Rouge,...) - Considère que le projet ne présente pas de solution satisfaisante pour la protection des enjeux environnementaux recensés et qu'il va plus porter atteinte à l'environnement et la qualité de vie des habitants qu'un avantage pour leur mobilité, compte tenu du nombre de voies de communication transversales intersectées - Considère que l'offre de TC et de modes doux proposée n'est pas performante car la ligne de BHNS prévue ne relie que Saint-Loup à la Pointe Rouge et que l'espace réservé aux piétons et vélos est commun et étroit. Constate l'absence de lien avec le plan climat de Marseille, notamment pour ce qui concerne le développement des TC et la réduction de la part modale de la voiture. Déploie le nombre insuffisant de parkings multimodaux sur le parcours - Considère, en accord avec la DREAL, que le projet aura un impact acoustique direct important et ne peut donc pas être considéré comme améliorant la qualité de vie, d'autant qu'il traverse et détruit des espaces remarquables tels que le Jardin de la Mathilde, les Jardins Familiaux, la Seigneurie et la pinède du Roy d'Espagne - Souligne que le projet traverse des zones soumises aux risques naturels et par sa nature, les augmentera, avec une attention particulière

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															sur l'eau et la pollution en cas de forte pluie - Prend note que le projet nécessite une mise en compatibilité du PLU
Note 2 28/10			★	★	★					★					<u>Résidence Michelet Saint-Jacques (pétition signée par 60 personnes)</u> - Opposés au projet qui va porter atteinte au cadre de vie du quartier. Ne correspondant pas à un besoin pour ses habitants, si les utilisateurs potentiels du BUS vont y trouver un intérêt particulier, ce sera au détriment des riverains - Considèrent que cette voie transversale multipliant les carrefours va couper le quartier en deux, amplifier les bruits de circulation, détruire la maison de quartier et le centre aéré, mutiler les jardins familiaux, anéantir le Parc de la Mathilde ainsi que les terrains de sport et de jeux proches
Note 3 5/11				★	★	★				★	★				<u>Mme. Martine IVARA</u> - Considère que l'emprise actuelle du projet sur le Parc de la Mathilde conduira à son quasi effacement et que la coupe des arbres dans l'emprise entre le boulevard Sainte-Marguerite et le chemin de la colline Saint-Joseph limitera le pouvoir d'absorption du gaz carbonique émis localement - Considère que la pollution atmosphérique supplémentaire générée par le BUS, passant à proximité de plusieurs établissements scolaires, aura des répercussions négatives sur la santé des enfants qui les fréquentent, ainsi que sur la valeur des biens immobiliers - Considère que le tracé actuel qui intersecte des axes de circulation très fréquentés va générer des embouteillages importants, notamment sur le tronçon allant du boulevard Sainte-Marguerite au chemin de la colline Saint-Joseph - Sur ce même tronçon, propose de réaliser le BUS en tranchée couverte à 2 x 1 voie, de supprimer le terre-plein central pour en limiter la largeur et en réduire le coût - Pour le jardin de la Mathilde, suggère d'adopter une démarche similaire à celle mise en œuvre pour la L2 au Parc de la Moline, en le valorisant et l'aménageant comme lieu de vie et d'animation du quartier
Note 4 5/11															<u>Mme. Martine IVARA</u> - Identique à la Note 3
Note 5 5/11															<u>Mme. Agnès TREBUCHON-DA FONSECA, Mr. David DA FONSECA</u> - Même remarques que l'observation 173
Note 6 5/11					★										<u>Résidents de la copropriété le Jardin des Hespérides, 34 chemin Joseph Aiguier (pétition de 68 signatures)</u> - Demandent une réduction des nuisances sonores du BUS au droit de leur immeuble par la mise en place de murs antibruit efficaces
Note 7 5/11						★					★	★			<u>Mr. Marc BURESI</u> - Rappelle qu'au moment de l'acquisition de leur appartement résidence les Roches d'Or, l'examen du cadastre consultable il ya 40 ans à la villa Valmer, révélait un tracé pointillé, présenté comme

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<p>enterré, afin de préserver au maximum le Parc de la Mathilde, tracé passant sous le boulevard de la Gaye</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avec le développement de l'urbanisation du quartier (collège Sylvain Menu, Espace 9^{ème}, Hôpital Sainte-Marguerite, Armandière, ...), estime que les intentions initiales ont été perdues de vue - Rappelle que le Parc de la Mathilde est un site pilote d'un projet expérimental mené par la Direction des Parcs et Jardins de la ville - Réfute l'argument financier pour ne pas enterrer le BUS, alors que pour la L2 cela a été possible (500M€ pour les 5,2km de la L2 Est et 550M€ pour les 3,2km de la L2 Nord)
Note 8 5/11	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	<p>Mme. Geneviève CANICAVE (Fédération des CIQ du 9^{ème})</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se félicite de lancement du projet, apprécie la qualité du dossier, mais regrette sa mise à disposition tardive - Rappelle la position du CIQ sur un gabarit à 2 x 1 voie entre Delattre de Tassigny et Paul Claudel pour minimiser l'impact environnemental - Considère que le trafic entre le chemin de la Colline Saint-Joseph et le boulevard Delattre de Tassigny est sous-estimé eu égard à l'importance de ce dernier - Observe que la traversée de la ZAC Régny n'est pas documentée, alors que les aménagements auraient dus être définis avec la SO-LEAM - Considère que le tronçon prévu à 2 x 2 voies entre les résidences Donatello et Justine est très dommageable tel quel, qu'un gabarit à 2 x 1 voie ou un passage en trémie seraient moins impactant, notamment pour le bruit - Considère que le nombre de carrefours gérés par des feux est trop important, que le renvoi à une étude ultérieure pour ceux qui présentent une saturation n'est pas acceptable, que le classement en fluide du boulevard Delattre de Tassigny n'est pas correct vu ses embouteillages actuels, que l'étude intègre insuffisamment le développement urbain et qu'en conséquence la gestion des intersections est à revoir - Considère qu'il est nécessaire de prévoir des passages piétons protégés pour les établissements autres que le lycée Jean Perrin (collège Sylvain Menu, collège Gyptis, collège du Roy d'Espagne, lycée Grande Bastide, lycée Sainte-Trinité, groupes scolaires Valmante-Vacarro, Beauchêne, Château Sec) - Souligne l'importance de la réalisation effective des aménagements et de la végétalisation prévus pour atténuer l'impact paysager du BUS et suggère, pour la rue Tomasi, d'envisager un passage en trémie pour conserver la continuité de la rue - S'étonne de l'absence de muret antibruit sur les planches 7/24 et 8/24 de l'étude acoustique, estime qu'aucune contre indication aux grands écrans ne peut être avancée sur les tronçons qui ne sont pas au même niveau que les habitations, considère que le traitement antibruit doit être plus important aux abords des maisons de santé ou

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<p>de retraite et recommande de travailler en liaison avec les CIQ, comme pour la L2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considère que le document est contradictoire dans ses conclusions de l'analyse comparative des bilans des émissions 2040 avec et sans la réalisation du projet, tout en comprenant toutefois que le report de circulation sur le BUS générera inévitablement une augmentation pour les futurs riverains. Demande par ailleurs de généraliser les données produites à l'ensemble des marqueurs polluants - S'étonne que le projet prévoie de rejeter en mer les eaux de ruissellement, sachant qu'en cas de fortes pluies, le traitement par décantation sera inopérant. Souligne que les bassins de rétention non recouverts par un treillis servent de lieux de regroupement et de graffitis. S'étonne qu'aucune solution ne soit proposée pour la Gouffonne déjà classée en zone inondable, alors qu'une surface supplémentaire va être imperméabilisée - Demande qu'une solution de repli soit trouvée pour les jardins familiaux allant être amputés d'une partie conséquente, en coordination avec les utilisateurs - Considère la proposition de Parkway intéressante pour le jardin de la Mathilde, mais que la fermeture du Parc par un clôture est préférable pour la tranquillité des usagers, souvent accompagnés d'enfants, pour lesquels la sécurité de l'intersection avec le boulevard Sainte-Marguerite devra être traitée avec le plus grand soin - N'accepte pas la solution proposée en matière de stationnement, considérant qu'il faut offrir impérativement un nombre de places suffisant aux abords des arrêts du TCSP si l'on veut avoir un effet incitatif (le parking de Dromel est donné en contre exemple). Dans le cas particulier du carrefour Delattre de Tassigny, annoncé comme pôle multimodal, demande que le parc relais doit être inclus dans le projet et non considéré comme une possibilité ultérieure sur les délaissés disponibles - Appuie l'intention de développer le réseau de TC, tout en soulignant la nécessité de favoriser également les TC, si possible en site propre, sur les voies convergentes (exemple du n°23), donc engager une réflexion sur les TC sur l'ensemble de la ville, aboutissant à une couverture plus transversale. Estime qu'une solution de type tramway, même si elle est plus onéreuse, présente beaucoup d'avantages par rapport au BHNS (pollution, bruit, espace) - Estime que les difficultés foncières vont probablement conduire à un retard dans le calendrier
Note 9 5/11			★	★	★	★	★	★	★	★	★	★			<p><u>Mr. Patrick GUEZ, Mme. Aline RUGGIERI (Association « Sauvons la Mathilde »)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Partagent les objectifs du projet relatifs au désengorgement du quartier, à l'accès aux TC performants et à la diminution des pollutions et nuisances, mais considèrent que le projet actuel va à l'encontre de ces objectifs du fait des embouteillages annoncés aux carrefours à feux, des nuisances sonores, de la pollution de l'air, de la destruc-

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<p>tion d'espaces verts</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considèrent que le projet ancien, aujourd'hui dépassé, va générer un trafic automobile qui n'existe par actuellement, dont poids lourds - Prenant pour exemple la L2, considèrent que la seule solution viable est la réalisation du BUS en souterrain depuis la colline Saint-Joseph jusqu'au chemin de Cassis pour absorber le trafic de transit sans impact de surface - Considèrent que, contrairement à ce qui est affirmé, l'EBC du Parc de la Mathilde est intercepté par le BUS, soulignent l'incompatibilité du projet avec le règlement de la zone UV du PLU (ni travaux ni occupation du sol correspondante) et s'étonnent qu'aucun inventaire dendrométrique n'ait été effectué dans le parc avec demande d'autorisation d'abattage auprès de l'ABF, compte tenu de la proximité de la bastide classée l'Armande - Rappelent l'importance de l'arbre en ville affirmée dans la charte régionale de la biodiversité signée par la ville, le label Eco-jardin reçu par le Parc de la Mathilde, les caractéristiques du parc, son utilisation par les enseignants du collège Sylvain Menu et la nécessité de le conserver dans son intégralité soulignée dans la pétition demandant sa sauvegarde (Note 12) - Citent plusieurs exemples pris dans le quartier où des arbres centenaires ont été abattus et n'ont pas été remplacés, reflétant l'insuffisance de la prise en compte des questions liées à l'écologie et aux espaces verts - Soulignent le problème de santé publique lié à la pollution de l'air générée par circulation automobile actuelle, notamment en termes de particules fines. Rappelent que la situation actuelle est déjà mauvaise dans ce domaine et considèrent qu'elle va être aggravée par le projet, y compris par la coupe d'arbres adultes capturant une quantité significative de particules - Demandent que l'impact du BUS en matière de nuisances sonores soit évalué - Considèrent insuffisante la référence décennale adoptée pour la lutte contre les inondations - Demandent des indications de coût plus précises sur la mise en œuvre d'un enrobé antibruit et la renégociation éventuelle du contrat avec la société du tunnel Prado Sud - Contestent la notion de parkway proposée pour le Parc de la Mathilde - Soulignent une erreur très importante sur le trafic HPS 2013 boulevard du Cabot et de la Gaye, estimé fluide à environ 500 véhicules/heure, alors qu'il devrait être estimé très saturé / bloqué, les faibles débits correspondants à un bouchon généralisé dans les deux sens. Estiment que cette erreur conduit à augmenter les chiffres obtenus par simulation à la mise en service du BUS, chiffres révélant la saturation des carrefours, engorgement dont le report attendu sur le réseau viaires est jugé inacceptable

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<ul style="list-style-type: none"> - Soulignent les pollutions induites par le projet, sans gain significatif par rapport à la situation actuelle, mais avec une augmentation aux abords immédiats du BUS. Pollution sonore sur la bande résiduelle du Parc de la Mathilde, le collège Sylvain Menu, l'école confessionnelle de l'Armande, la crèche les Alisiers, l'ensemble immobilier Espace IX, ainsi que plusieurs ensembles importants à peine plus éloignés comportant des locaux de sommeil. Pollution atmosphérique générée dans le quartier par le projet non conforme à la végétation en vigueur dans des secteurs aujourd'hui épargnés. Pollution des eaux par lessivage et ruissellement. - Proposent une solution alternative traitant sur des plans différents les différentes fonctionnalités et objectifs, qu'une solution de plain-pied ne peut satisfaire : en surface, une zone 30km/h arborée comprenant sortie du collège, terminal du tramway, BHNS, trafic routier local, modes doux ; en tranchée couverte, trafic de transit à 2 x 2 voies avec entrées / sorties nécessaires à la liaison avec le trafic local, parkings et bassins de rétention - Soulignent la nécessité de ne pas se limiter à une évaluation sommaire du montant des travaux, mais conduire une étude économique globale, ou a minima le coût global de la voirie incluant sa réalisation, son entretien et son coût d'utilisation, sur une période d'amortissement ou de financement (30 ans). - Présentent une étude comparative du coût entre la solution actuelle et la solution alternative proposée, montrant une économie d'au moins 5,75M€/an pour la solution alternative, grâce à l'économie importante liée au coût d'utilisation (plus d'un million d'heures économisées dans les embouteillages, valorisées à 11M€)
Note 10 5/11			★	★	★	★	★		★	★	★				<p><u>Association « Face au BUS » (suivie d'une pétition « Préservation des Jardins Familiaux de Mazargues » signée par 204 personnes et d'une pétition « Les jardins de Mazargues un site exceptionnel à sauvegarder » (feuille de présence à l'AG du 17/11/2012) signée par 137 personnes, rappelant leur caractère historique et unique, leur biodiversité, et bien que non opposés au projet de BUS utile pour Marseille, demandant la recherche d'une solution pour les sauvegarder</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Opposée avec le projet actuel, reprend les conclusions tirées du mémoire déposé par le collectif CAN BUS (Note 11) - Sur le tronçon Delattre de Tassigny / Sainte-Marguerite, constate qu'en 2013 au sud et à l'est du BUS, le trafic est considéré comme fluide à normal et devient chargé en traversant le BUS, notamment sur Sainte-Marguerite en direction de Dromel et Michelet et Prado - Souligne que la modélisation ne tient pas compte de la saturation du chemin Joseph Aiguier aux heures d'entrées / sorties scolaires, notamment du fait des stationnements sauvages (avec un risque d'accidents) - Observe que les éléments du dossier conduisent à la conclusion que le BUS sera saturé à sa mise en service sans pour autant désengorger

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<p>les autres axes structurants, tout en soulignant la non prise en compte des trafics supplémentaires qui seront générés par l'urbanisation future</p> <ul style="list-style-type: none"> - Souligne la saturation prévisionnelle de nombreux carrefours à la mise en service, compromettant l'objectif affiché de suppression des dysfonctionnements routiers par le projet et ne se satisfait pas par la réponse apportée par le maître d'ouvrage à l'observation de la DREAL - Considère qu'il est contradictoire de considérer que le BUS n'a pas une fonction de rocade mais de desserte des quartiers traversés, alors que sa direction nord/sud ne va pas résoudre le manque de lien avec le centre-ville. Considère que la saturation des carrefours aux heures de pointe traduit bien cette logique de quartier et leur enclavement - Considère que l'absence d'offre de stationnement va conduire à des difficultés supplémentaires aux carrefours et n'est pas favorable aux TC - Considère que les voies connexes U560 et U504, ainsi que la requalification de la traverse de la Gouffonne, considérées comme fluides, ont été insuffisamment prises en compte dans les simulations de trafic, de même que le projet de tram empruntant le chemin de la colline Saint-Joseph (ajoutant une coupure en deux du quartier). Propose d'utiliser ces voies en remplacement du BUS, le même type de démarche pouvant s'appliquer de la Pointe rouge à Delattre de Tassigny. - Pointent les difficultés de stationnement et d'entrée/sortie que subiront plusieurs résidences (Michelet Saint-Jacques, les Hespérides, la Bruyère, Château Sec) allant à l'encontre de la logique de quartier - Considère que le projet est en contradiction avec le PADD qui préconise d'organiser de nouveaux espaces naturels, la nature en ville devenant un puissant support d'aménagement, de gestion des risques, de valorisation du paysage et d'amélioration du cadre et de la qualité de vie - Considère que les inventaires faune/flore n'ont pas été réalisés à l'intérieur des jardins Joseph Aiguier et n'auraient pas dus se cantonner à la seule emprise. Signale notamment la présence de rapaces nocturnes dans les jardins familiaux et à proximité - Ne se satisfait pas que la prise en compte d'une pluie d'occurrence décennale soit justifiée par les habitudes du gestionnaire du réseau. Pour la Gouffonne, ne se satisfait pas également que la période de retour visée pour le dimensionnement du bassin soit comprise entre 1 et 2 ans - Considère que l'impact du projet en matière de bruit sera important. En matière de qualité de l'air, le projet ne se traduira par aucune évolution, signe qu'il ne résoudra pas les dysfonctionnements actuels, la diminution des émissions ne provenant que de l'amélioration du parc automobile

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Note 11 5/11	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★			<p><u>Mme. Annick TAJAN (Collectif CAN BUS)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Considère que le dossier d'étude d'impact ne comporte aucune alternative, autre que des micro variantes et suggère comme variantes possibles : variantes sur le profil en long avec des passages en souterrain (qui auraient permis de réellement désenclaver les quartiers au lieu de couper les axes actuels) ; variantes sur les emprises foncières existantes pour créer des voies nouvelles (notamment entre Parangon et Sainte-Marguerite) ; variantes sur la pertinence de prévoir 2 voies de TC sur tout le tracé alors que la demande est orientée vers le centre-ville ; variantes intégrant le tunnel Prado Sud dans les calculs de trafic - Considère qu'il serait intéressant de connaître le coût financier pour se défaire de la clause fixant l'échéance du BUS à 2026 dans le contrat du Tunnel Prado carénage, ainsi que sur le mode de financement du projet - Considère que le projet de BUS est lié aux opérations d'aménagement de grande envergure prévues et annoncées : PAE de Saint-Loup, programme IMMOCHAN, ZAC Régny, ZAC de la Jarre, Hôpital Sainte-Marguerite, projet portuaire de la Pointe Rouge - Souligne l'évolution des modes de déplacements mis en évidence dans les deux enquêtes ménages - Déduit du dossier que le modèle de trafic ne prend pas en compte le trafic supplémentaire généré par les projets d'urbanisation future. Constate qu'en 2013 le trafic est fluide à normal au sud et à l'est du BUS, et devient chargé en traversant le BUS. Observe que, avec ou sans le BUS, ce sont les mêmes axes structurants qui seront saturés selon le modèle de calcul, le BUS lui-même étant déjà saturé à sa mise en service - Considère que le niveau de charge très élevé de beaucoup de carrefours dès la mise en service, compromet l'objectif affiché de suppression des dysfonctionnements routiers et que la réponse apportée par le maître d'ouvrage de procéder à des études ultérieures n'est pas satisfaisante - Considère qu'il est contradictoire de considérer que le BUS n'a pas une fonction de rocade mais de desserte des quartiers traversés, alors que sa direction nord/sud ne va pas résoudre le manque de lien avec le centre-ville - Considère que l'absence d'offre réelle de stationnement prévue le long du BUS conduit à des difficultés aux croisements et n'est pas favorable à l'utilisation des TC - Considère que le BUS n'est pas un boulevard apaisé - Rappelle que la PADD promeut de développer la nature en ville, de prendre en compte les espaces naturels au quotidien et se donne comme objectif de prendre en compte les fonctionnalités écosystémiques de ces espaces. Considère que le projet n'intègre pas ces recommandations en traversant la pinède du Roy d'Espagne, le parc de la bastide de la Seigneurie, les jardins familiaux et le Parc de

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<p>la Mathilde.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considère que les inventaires faune/flore n'ont pas été réalisés à l'intérieur des jardins Joseph Aiguier et n'auraient pas dus se cantonner à la seule emprise. Signale notamment la présence de rapaces nocturnes dans les jardins familiaux et à proximité - Ne se satisfait pas que la prise en compte d'une pluie d'occurrence décennale soit justifiée par les habitudes du gestionnaire du réseau. Pour la Gouffonne, ne se satisfait pas également que la période de retour visée pour le dimensionnement du bassin soit comprise entre 1 et 2 ans - Souscrit à la remarque de la DREAL sur la non prise en compte du critère d'antériorité pour la protection acoustique et demande des précisions sur l'isolation acoustique des façades - Souligne une erreur dans le tableau de répartition de l'indice Atmo en 2013 et une erreur pour le dioxyde d'azote dans le tableau des campagnes de mesures de la qualité de l'air - S'appuie sur l'analyse comparative des émissions polluantes à l'horizon 2040, avec et sans le BUS, pour rappeler que le projet ne contribuera pas à résoudre les dysfonctionnements actuels en termes de trafic - Considère que, d'après les tableaux fournis, la pollution le long du BUS sera identique à celle produite par l'A50 annihilant l'intérêt des voies piétonnes et pistes cyclables, soulignant notamment l'augmentation du taux de particules - Opposé au projet actuel, demande des compléments d'étude, notamment sur l'avifaune, le risque d'inondation et l'étude de solutions alternatives
Note 12 5/11											★				<p><u>Pétition intitulée « Sauvons la Mathilde signée par 1750 personnes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande le passage du BUS sous le parc de la Mathilde
Note 13 6/11			★	★	★	★	★	★		★	★	★			<p><u>CIQ du Roy d'Espagne (accompagnée d'une pétition signée par 632 personnes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - En désaccord avec le projet actuel qui nécessite des aménagements permettant aux résidents de conserver leur qualité de vie - Attire l'attention sur le nombre important de personnes (estimé à plus d'un millier) dont parfois de jeunes enfants, qui traverseront le BUS chaque jour en 1 ou 2 points et sur la nécessité absolue de renforcer la sécurité routière en n'autorisant qu'une vitesse réduite sur toutes les parties non enterrées et en interdisant les poids-lourds - Demande l'utilisation d'un enrobé phonique et la construction de murs antibruit doublés d'une barrière végétale (trame verte en continuité de la pinède) le long de ce qui est actuellement la traverse Le Mée - Du fait des excès habituels de vitesse observés en ville sur les lignes droites, de la réverbération du bruit sur les parois des Calanques et de l'augmentation du trafic, considère que la forte nuisance acoustique nécessite que la voie le long du Roy d'Espagne soit enterrée de manière à protéger les 15000 habitants du quartier

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<ul style="list-style-type: none"> - Préconise de favoriser les TC et les modes doux pour limiter la pollution atmosphérique aux portes d'un Parc National - Considère que le BUS va augmenter le risque d'incendie, du fait que la moitié des dépôts de feux sont dus aux imprudences des automobilistes (jets de mégots) - Considère que le budget prévisionnel est considérable pour une si faible longueur de voie de circulation, eu égard au coût des lignes de tram construites à Bordeaux, stations incluses
Note 14 6/11										★	★				<p><u>M. C. LAUTARD</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Considère que l'afflux de véhicules vers la Pointe Rouge va congestionner l'extrémité sud de Marseille - Demande que la BUS s'arrête au carrefour Delattre de Tassigny - Souligne la rupture de la continuité sociale pour les habitants de la résidence Rochebelle
Note 15 6/11			★			★					★				<p><u>Mr. et Mme. Jean-Louis MURONI</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Opposés au projet réalisé en surface, mais pour un passage en souterrain sous le Parc de la Mathilde
Note 16 6/11						★					★				<p><u>Mr. Patrice LACOSTE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande de chercher une solution pour épargner les jardins familiaux de Mazargues
Note 17 6/11						★					★				<p><u>Mr. Jean-Claude CASTELLE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande d'envisager une souterraine au niveau des jardins familiaux de Mazargues
Note 18 6/11								★			★			★	<p><u>Mr. Michaël FULCHIRON</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande quel est le devenir d'une petite parcelle située entre le BUS et la copropriété située 130 chemin de Morgiou - Demande si le bassin multifonction de Morgiou sera enterré ou en surface - Demande quelle est la hauteur des clôtures de type panneau rigide prévues en bordure du BUS - Demande s'il sera possible d'entrer et circuler sur les voies cyclables avec une remorque à vélo d'environ 90cm - Demande si la circulation sera maintenue pendant les travaux sur le chemin de Morgiou et l'avenue de la Soude
Note 19 6/11							★				★				<p><u>Mr. P. VIELLARD</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande que l'arrêt de bus situé à proximité de son portail (69 avenue Delattre de Tassigny) soit déplacé pour libérer son entrée - Suggère de prévoir un passage piéton au droit de l'avenue Gaudibert pour éviter les accidents - Suggère de modifier les ralentisseurs situés rue Henri Tomasi pour éviter que les motos passent trop près du trottoir pour les éviter
Note 20 6/11				★	★					★	★				<p><u>Mr. et Mme. DUPUY</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Au niveau du carrefour C12 Aiguier, demandent si les études de trafic ont pris en compte les très importants flux de véhicules et de piétons circulant sur le chemin (aux heures d'entrée et sortie des

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<p>nombreux établissements scolaires) et comment sera assurée la sécurité des enfants qui auront à traverser le BUS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Même question pour le carrefour C11 Saint-Joseph très proche du collège Sylvain Menu - Pour le carrefour C10 Sainte-Marguerite s'interroge sur l'acceptabilité de l'hypothèse sur les niveaux de charge majorants - Plus généralement, s'interroge sur les futurs trafics sur les voies traversant le BUS comme le boulevard Sainte-Marguerite, boulevard de la Gaye et sur la prise en compte des appels piétons sur le trafic au niveau des établissements scolaires - Se demande si le BUS va augmenter le risque d'accident pour les piétons, non étudié dans le dossier - S'interroge sur la prise en compte du risque d'inondation au-delà de la pluie décennale, compte tenu des perspectives de changement climatique - S'interroge sur la représentativité des schémas quasiment sans véhicules, alors que les trafics annoncés sont importants - S'interroge sur l'intérêt du concept Parkway en tant que lieu de promenade alors que le BUS aura 2 x 2 voies et un trafic important - Souligne l'incompatibilité du BUS avec notamment l'objectif 5 du PADD « ville respectueuse de son environnement et de son patrimoine » - Souligne l'incohérence entre le classement du PLU en zone UV2 du Parc de la Mathilde en 2013 et 2015, interdisant l'occupation du sol par le BUS et le projet actuel occupant 75% du Parc - S'interroge sur la modification du règlement de la zone UV, ajoutant seulement « les travaux nécessaires à la réalisation du BUS », ce qui n'indique nullement la construction et l'installation du BUS - Demande que la protection phonique des bâtiments soit étendue à tous ceux qui, bien que construits après 1981, se trouvent à proximité d'une zone où le PLU ne permettait pas la réalisation du BUS (exemple de la résidence Espace IX du boulevard de la Gaye bordée par le Parc de la Mathilde)
Note 21 6/11				★	★						★				<p><u>Mr. Gilbert RIOUAL</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Attire l'attention sur l'impact acoustique mais surtout hydraulique du projet au niveau du carrefour de la Gouffonne où la résidence Valmante Michelet a déjà subi des inondations (garages inondés) par le simple débordement du ruisseau. Estime que l'imperméabilisation de la chaussée depuis la rue Tomasi en passant par le carrefour Delattre de Tassigny, va aggraver le risque
Note 22 6/11				★	★	★					★				<p><u>Famille VEUILLOT</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Souligne l'impact important du projet sur leur habitation avenue Marius Olive, tant du point de vue acoustique et de la pollution atmosphérique, que de l'aggravation du risque d'inondation préexistant (résidence Rochebelle) - Rappelle que le projet initial, au moment de leur acquisition était de 2 x 1 voie seulement, avec un éventuel enfouissement

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Note 23 6/11		★			★		★	★	★	★					<p><u>Mr. André BARTS (Conseil Syndical résidence Bois Fleury)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour répondre aux objectifs affichés du projet, demande que le projet ne soit pas surdimensionné et limité à 2 x 1 voie. Estime que l'expérience antérieure voisine d'une 2 x 2 voies entre le carrefour Mauriac/Doize/Claudiel et le rond-point Audoli est représentative du futur BUS. Adhère par ailleurs aux remarques du CIQ Saint-Tronc à propos de la non prise en compte de l'impact des nouvelles voies U430 et U424 sur le trafic, ainsi que l'inversion de la courbe du nombre de voitures intra-muros au profit des TC et des déplacements doux. Souligne également la saturation prévue des carrefours Mauriac et Claudiel, ainsi que la vitesse limite de 60km/h entre Florian et Mauriac - Considère que la tour 4 de la résidence Bois Fleury doit être phoniquement protégée compte tenu des niveaux relevés Pierre Doize. Précise aussi au la tour 3 possède 14 étages, comme les autres - Indique ne pas avoir trouvé dans le dossier si l'isolation phonique concernait toutes les façades ou simplement celles « en visuel ». Rappelle que le double vitrage est inopérant en été lorsque les fenêtres sont ouvertes dans des appartements non climatisés. Considère que le muret antibruit de 280m du terrain de sport Saint-Tronc Didier serait plus utile côté habitations. Considère comme indispensable l'utilisation d'un enrobé phonique absorbant - Demande que, pendant les travaux, une zone complémentaire de stationnement soit prévue pour une centaine de véhicules (propose une extension vers le sud rue Mauriac) - Demande comment sera géré le flux de piétons au niveau du carrefour Mauriac, fermé aux véhicules pendant les travaux (suggère une passerelle) - Signale une erreur apparente dans le dossier indiquant, dans l'étude de trafic, une « section en tranchée couverte et échanges dénivelés entre l'échangeur Florian et la Rue François Mauriac »
Note 24 6/11					★										<p><u>Mme. Suzanne ORENGO, M. ANASTASI, M. DELORME, Mr. Roland ALBOLI</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Adhèrent aux remarques et demandes du Président du Conseil Syndical Bois Fleury - Se demandent pourquoi un complexe sportif a été construit en bordure du futur BUS qui va l'impacter
Note 25 6/11				★									★		<p><u>Mme. Annie LACOSTE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande si le dépôt à bennes à ordures, géré par la CUMPM, et le parking à bateaux, situés à proximité de la résidence Château Sec vont disparaître. Obtenus après le déboisement d'une partie de la pinède située près des jardins familiaux, ils avaient été présentés initialement comme temporaires car destinés à des travaux pour la future L2 - Souhaite savoir à quoi correspond l'indemnisation prévue pour l'isolation en façade
Note 26		★			★		★		★						<u>Mr. Johan BITELET</u>

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
6/11															- Formule de nombreuses critiques sur un projet daté, qui supprime ou réduit les espaces verts (notamment la Mathilde), qui ne tient pas compte de l'évolution ni des quartiers traversés, ni des règles d'urbanisme, qui augmente la surface imperméabilisée, qui n'intègre pas de solutions alternatives, qui va créer des pistes cyclables discontinues et des embouteillages aux carrefours.
Note 27 6/11			★	★	★	★					★				<u>Mr. André ROGGERO</u> - Formule de nombreuses critiques sur le projet dont l'intérêt n'est pas perçu par un grand nombre de personnes. Pour le jardin de la Mathilde : destruction du portail, des cèdres, du GR, de la biodiversité et de la vie de quartier. Pour la Mathilde et les jardins familiaux : éclairage de nuit néfaste à la végétation, pollution. Pour les jardins familiaux : destruction des pins et des jardins. Pour la Mathilde et les jardins familiaux : mépris des solutions alternatives (boulevard de la Gaye et espace entre les jardins et Château sec où les pins ont été coupés)
Note 28 6/11			★	★	★	★			★	★	★				<u>Mme. Émilie BOURLES</u> - Considère que le projet est de faible intérêt pour les habitants du Roy d'Espagne, du 8 ^{ème} et de Mazargues, pouvant dès à présent emprunter le boulevard Michelet (dont certains accès sont à améliorer) et le tunnel Prado Sud (malheureusement payant) pour accéder à la L2 et l'A51 - Souligne la difficulté de communication, notamment de TC, entre le 8 ^{ème} et le 9 ^{ème} arrondissement, que le BUS ne va pas améliorer - Considère que le carrefour Cabot / La Gaye a été incorrectement étudié, le BUS allant compliquer une situation déjà problématique - Souligne l'atteinte au parc de la Mathilde, contribuant à aggraver la diminution de la végétation arborée - Estime que le projet, qu'il soit à 2 x 2 voies ou 2 x 1 voie n'est pas adapté à la situation actuelle, que seuls des TC bien étudiés, avec les parkings relais adéquats, peuvent améliorer
Note 29 6/11					★	★								★	<u>Mr. Jean-Christophe RICHARD</u> - Considère que le projet va créer une nuisance sonore importante pendant les travaux, puis la mise en service, provoquant une baisse de la valeur foncière - Demande un dédommagement financier pour procéder à la fermeture de son balcon
Note 30 6/11			★	★	★				★	★	★			★	<u>Mr. Lionel CHABRE</u> - Opposé au projet actuel pour ses impacts (pollution, bruit, problèmes de stationnement, trafic, problème à la revente) - Rappelle que le projet initial était à 2 x 1 voie et demande une trémie couverte
Note 31 6/11			★		★	★					★			★	<u>Mr. Alain BUZZI</u> - Considère que le passage en tranchée couverte est une obligation pour éviter que les quartiers traversés soient coupés en deux, avec toutes les conséquences sociales, économiques et environnementales

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															(notamment le jardin de la Mathilde et le terrain de boules de Paul Claudel) - Considère que les dépenses engagées pour la réalisation des ouvrages, en particulier du rond-point Doize/Claudel/Mauriac sont disproportionnées par rapport aux sommes consacrées à la santé ou au soutien des entreprises locales
Note 32 6/11		★								★					<u>Mr. et Mme. Guillaume CHAUVIN</u> - Considèrent que la lisibilité des cartes de trafic (figure 266) n'est pas bonne - S'étonnent de l'absence de reports de trafic liés au BUS sur le réseau viaire (petites rues se situant aux abords) - S'étonnent de la montée en charge très rapide à l'intersection du BUS et du boulevard Michelet (de -220 à +350) - S'interrogent sur la manière dont seront gérées les carrefours à feux tricolores et considèrent que l'impact prévisible sur les rues traversées nécessite des études complémentaires
Note 33 6/11											★				<u>Mme. Corinne ALPHONSO</u> - Demande pourquoi une voie supplémentaire (contre allée) est prévue sur l'actuelle traverse Le Mée
Note 34 6/11	★			★	★						★				<u>Indivision REYMOND</u> - Veut savoir si des relevés acoustiques sont prévus avant les travaux pour servir de référence, quelles sont les mesures antibruit prévues, si les travaux d'isolation seront indemnisés et quelles sont les dispositions prévues pour réduire la vitesse des voitures - Craint que la réalisation d'une trémie à proximité de l'avenue de la Soude risque de dégrader le bâti et demandent si l'état des lieux initial est prévu - Demande à quoi ressemble le mur de type bastide prévu sur le profil en travers n°6 et à qui incombera la charge - Demande quelles sont les compensations prévues en cas de modification de l'écoulement des eaux, en particulier au niveau d'un puits présent sur la propriété - Demande quelles sont les dispositions prises pour l'environnement et la sécurité pendant les travaux (gestion des déchets, protection des arbres et du bâti,...) - Regrette l'absence d'enquête électronique
Note 35 6/11				★	★	★	★	★	★	★					<u>Mr. Yvon PROVAUX</u> - Au niveau du jardin de la Mathilde, propose que la circulation automobile soit déviée rue de la Gaye, l'emprise du BUS n'étant utilisée que pour les TC et les modes doux, de manière à préserver la végétation arborée et limiter l'impact environnemental sur le quartier, notamment la pollution sonore - Souligne que les voies prévues pour les TC sur le tronçon existant à la Vieille Chapelle soient utilisées pour le stationnement sauvage
Note 36 6/11					★						★				<u>Mme. M. ANTRAS</u> - Regrette que le BUS porte atteinte au jardin de la Mathilde, que les

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															carrefours soient équipés de feux tricolores au lieu de ronds-points et que le gabarit à 2 voies aggrave les bouchons
Note 37 6/11											★			★	<u>Mr. P. VENTRE (Conseil Syndical résidence Marsanges)</u> - Souhaite connaître le devenir d'un délaissé triangulaire situé au niveau du bassin de rétention (130 chemin de Morgiou) et s'il est possible de l'acquérir après travaux - Souhaite savoir comment sera traitée la clôture définitive
Note 38 6/11															<u>Mr. Pierre LEMERY-PEISSIK</u> - Reprend et complète, notamment par deux photographies, la Note 3 déposée en mairie du 4 ^{ème} secteur
Note 39 6/11			★	★					★		★				<u>Mr. Christian BUREAU (CIO Saint-Loup)</u> - Renouvelle sa demande de démolition du bâtiment place Mignanier prévue pour la réalisation du métro, le soit dès la réalisation du BUS (bien que hors emprise), de manière à ouvrir la place sur les futurs jardins - Renouvelle sa demande d'anticipation des travaux du futur métro, dont une partie se trouve dans l'emprise du BUS, pour éviter de défaire ce qui aura été réalisé - Demande que l'équivalent de 145 places de parking soient prévu à l'entrée de Saint-Loup, pour remplacer celui existant sous la passerelle de la rue André Bardon - Renouvelle sa demande de séparation des pistes cyclables et des voies piétonnes - Renouvelle sa demande de revêtement antibruit du BUS - Renouvelle sa demande de passages piétons surélevés - Renouvelle sa demande de ventilations antibruit équipés de filtres à particules, au cas elles seraient mises en place dans les tunnels - Renouvelle sa demande de mise en place de ronds-points pour ralentir la circulation au niveau des carrefours Mauriac, Claudel et vallon de Toulouse - Souhaite que la Croix Mission de Saint-Loup, au bout de la rue Bardon, soit préservée et repositionnée en un lieu concerté - Demande à ce que la circulation pendant les travaux à 2 x 2 voies soit préservée après la dépose de la passerelle rue André Bardon
Note 40 6/11			★	★	★	★	★	★			★	★			<u>Mme. Marie-Françoise PALLOIX, Mr. Jean-Marc CAVAGNARA, Mr. Marc POGGIALE (Front de gauche)</u> - Reconnait l'utilité publique du projet - Demandent que le futur tramway soit anticipé en prévoyant notamment des « caniveaux techniques » le long du BUS - Regrettent que le dossier n'aborde pas la question du financement, notamment pour ce qui concerne le partenariat public privé, suggèrent d'étudier d'autres solutions comme la BEI - Considèrent qu'il est indispensable de créer des parkings relais tout au long du BUS, notamment à Florian et à la Pointe Rouge, et de mettre en place des mesures d'incitation complémentaires pour dissuader l'usage de la voiture (stationnement inclus dans le ticket de

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<p>bus, navettes électriques,...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proposent de ne prévoir qu'une voie pénétrante au niveau de Florian et 2 voies sortantes - Notant que le BUS sera saturé dès sa livraison, proposent que des plans d'amélioration de l'offre de transport soient mis en œuvre à chaque étape de la livraison du BUS - Pour ce qui concerne les nuisances sonores, demandent que soit étudiée la possibilité de mettre en œuvre un enrobé antibruit, tel que Nanosoft, et que l'isolation phonique des façades puissent aller au-delà de la seule obligation réglementaire, en prévoyant un fonds d'aide aux familles concernées - Pour limiter la pollution, demandent que la vitesse soit limitée et proposent d'afficher les mesures de la qualité de l'air sur des panneaux lumineux - Demandent à ce que les espaces verts soient protégés quand c'est possible et d'être compensés dans les autres situations (notamment pour les jardins familiaux Joseph Aiguier). Suggèrent d'utiliser des essences indigènes ou mellifères pour les arbres d'alignement et d'agir en faveur de la biodiversité - S'interrogent sur la qualité de l'eau de ruissellement sur les chaussées imperméabilisées et les dispositifs prévus pour les dépolluer (huiles,...), ainsi que sur la conformité des bassins de Musso - Suggèrent de créer un comité de suivi associant les citoyens volontaires, habitants riverains,... - Dans le secteur Florian / Colline Saint-Joseph, attirent l'attention sur le grand nombre d'établissements scolaires et la nécessité d'associer les responsables pour l'accès des élèves - Soutiennent les demandes des riverains du Parc de la Mathilde sur la sauvegarde du parc, les bouchons aux carrefours et la pollution, ainsi que le passage du BUS en tranchée couverte - Demandent que le tracé du GR2013 soit évité (ou modifié en gardant son cachet)
Note 41 6/11			★	★						★					<p><u>FARE Sud, Comité Santé Littoral Sud, Réseau Environnement Santé, Confédération Syndicales des Familles (Grotte-Rolland)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Opposés au projet en raison de la pollution atmosphérique générée par la circulation automobile et des risques induits pour la santé et l'environnement - Rappellent d'abord les conclusions d'une étude d'ATMOPACA, préalable à la mise en service de la L2, montrant que les seuils réglementaires pour le NO2 étaient dépassés dès 20000 véhicules/jour ; puis celles d'une autre étude d'ATMOPACA montrant le dépassement des seuils sur l'axe routier bordant le littoral, aujourd'hui probablement accentués du fait de l'urbanisation supplémentaire ; enfin des études scientifiques établissant le lien entre la vie à proximité d'axes routiers fréquentés et le développement de pathologies - Regrettent qu'aucune alternative n'ait été étudiée, craignant qu'un

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															nouvel axe routier destiné à réguler le trafic automobile existant ne fasse que l'accroître
Note 42 6/11				★	★					★	★			★	<p><u>Familles KOZOULA et CATALA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demandent que le tracé soit le plus éloigné possible de leur propriété située 2 impasse de la Gouffonne (angle 83 avenue Delattre de Tassigny) et souhaitent acquérir le futur délaissé les séparant de l'avenue - Demandent la construction d'un mur antibruit le long de leur jardin, l'isolation de la maison étant insuffisante pour une villa - S'inquiètent de l'avenir des espaces verts prévus, risquant d'être transformés en parkings dans le futur et suggèrent de construire un parking à étage au carrefour Tomasi pour préserver ces espaces verts - Soulignent les futures difficultés qu'ils rencontreront pour entrer et sortir de leur propriété, avec la nécessité d'aller faire des demi-tours aux carrefours prochains
Note 43 6/11				★						★				★	<p><u>Mr. André VIGUIER (Syndic copropriété Roy d'Espagne Boulevard Vélasquez)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Attire l'attention sur l'instabilité des terrains supportant les bâtiments 23, 25 et 27 boulevard Vélasquez, et sur la nécessité de les stabiliser avant le début des travaux du BUS sur la traverse Le Mée, en rappelant les travaux de mise hors péril déjà entrepris (micro-pieux) - Précise que des dispositifs seront mis place pour mesurer l'évolution des fissures sur les bâtiments dont les résultats seront communiqués à la CUMPM et demande, inversement, la confirmation qu'un référent préventif sera effectué en amont des travaux - Transmet les questions posées par les copropriétaires. Qu'est-il prévu pour pallier aux nuisances sonores et est-il prévu une indemnisation pour les résidents souhaitant isoler leur appartement ? Qu'elle est l'emprise exacte du BUS sur la copropriété et est-il prévu une préemption ?
Note 44 6/11				★										★	<p><u>Mr. André VIGUIER (Syndic copropriété Rochebelle 54 rue Tomasi)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Attire l'attention sur les craintes formulées par les copropriétaires, notamment sur la dépréciation des biens entraînée par la création du BUS et transmet les questions posées leurs plus importantes, accompagnées de 90 signatures - Concernant les nuisances sonores, est-il prévu un mur antibruit, pourquoi l'enfouissement a-t-il été abandonné et est-il prévu une indemnisation des résidences souhaitant isoler leur façade ? - Concernant le tracé, quelle est l'emprise du BUS sur la copropriété, est-il prévu une préemption ?
Note 45 6/11	★		★	★					★	★	★				<p><u>Mme. Agnès GEA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rappelle que le projet initial ne prévoyait que 1 x 2 voies au droit de la résidence Bois Fleury - Considère que la seule isolation des menuiseries (et des coffres de

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															volet roulant) ne suffit pas pour des façades comportant plus de la moitié de surfaces vitrées et estime nécessaire un traitement des façades, comme pour les derniers bâtiments construits sur le boulevard Schloesing. Pose aussi la question du financement de la climatisation pour le confort estival. - Considère que le BUS va accroître la pollution de l'air et provoquer des risques pour la santé, sans compter l'encrassement des façades - Remarque que la perte de valeur des biens immobiliers n'est pas abordée dans le dossier et demande quelles mesures compensatoires ont envisagées - Liste les nuisances propres à la copropriété se traduisant par des interrogations. Comment sera compensée la perte de places de parking ? Qu'est-il prévu pour compenser la suppression du court de tennis ? Qui va payer la clôture de la résidence ? Est-il exact que le terrain de boules de Saint-Tronc va être reconstruit à proximité de la résidence ? - S'interroge sur la limitation des tranchées couvertes aux seuls emplacements où manque la place en surface, alors que pour la L2 le procédé a été généralisé
Note 46 6/11				★	★	★					★				<u>Mr. Patrick SANTUCCI</u> - Pour se protéger du bruit, demande un triple vitrage pour l'isolation phonique, compte tenu de la surface vitrée, la protection des volets roulants et la climatisation - Demande également le nettoyage régulier des façades, le remplacement des 200 places de parkings supprimées dans la résidence Bois Fleury, un passage en souterrain et la réduction du nombre de voies prévues
Note 47 6/11											★				<u>Mr. Patrick BOYER (CGT), Mme. Carine SCOSCIERIA (CFTC)</u> - Constatent que le projet supprimera un accès au magasin Auchan, craignent les conséquences du projet sur le chiffre d'affaires du magasin et donc l'emploi - Considèrent en outre que les temps de trajet domicile / travail seront allongés, privant le personnel d'un temps de repos familial
Note 48 6/11				★	★	★					★				<u>Mme. Catherine GAY</u> - S'inquiète sur le devenir de l'environnement de la résidence Rochebelle (avenue Tomasi) fortement modifié par la réalisation du BUS - Demande pourquoi l'enfouissement n'a pas été retenu pour ce tronçon, alors qu'il l'est pour d'autres - Demande quelles mesures ont été prévues pour lutter contre les nuisances sonores, telle que les murs antibruit, et contre la pollution de l'air
Note 49 6/11				★	★	★	★				★				<u>Mr. Henry AUGIER, Mme. Renée DUBOUT (Union Calanques Littoral)</u> - Considèrent dommageable l'emprise importante du BUS sur des espaces verts situés dans des zones limitrophes du Parc National des Calanques, devant être considérées comme faisant partie des zones

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<p>d'adhésion</p> <ul style="list-style-type: none"> - Considèrent que le passage du BUS en piémont du Roy d'Espagne portera atteinte à un EBC fréquenté actuellement par les habitants du quartier ainsi dissuadé de fréquenter le Parc National, aggravera les risques naturels locaux, notamment les feux de forêt et nécessitera l'abattage d'arbres remarquables et provoquera la disparition d'espèces protégées. Demandent, de ce fait, le passage en souterrain à ce niveau - Demandent également le passage en souterrain au niveau du jardin de la Mathilde de manière à préserver les cèdres remarquables et préserver le jardin dont la fréquentation soulage également le Parc National - Demandent également le passage en souterrain au niveau de la Seigneurie, possédant un cèdre classé par la ville de Marseille et dont la fréquentation constitue également un point de fixation - Demandent si des bassins de rétention ont été prévus pour juguler le risque d'inondation au franchissement des cours d'eau - Soulignent l'impact auditif et olfactif du projet - Préconisent de mettre en place un tram électrique à la place du BHNS
Note 50 6/11				★	★	★	★	★	★	★					<p><u>Mme. RUMEAU</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Observe que contrairement à l'objectif recherché d'amélioration de la circulation dans les quartiers sud, le niveau de charge prévisionnel de certains carrefours (C10, C7, C9 et C11) s'annonce très élevé, compromettant comme le souligne la DREAL, le projet de suppression des dysfonctionnements routiers - Observe que le projet nécessitera la demande d'une dérogation pour la destruction des espèces protégées comme l'écureuil roux, le charbonnet et le hérisson et que 1700 arbres ne seront pas remplacés - Souligne la destruction partielle mais conséquente de deux espaces verts du quartier (jardin de la Mathilde et jardins familiaux) - S'inquiète pour la future pollution sonore et déplore que l'isolation acoustique soit limitée aux bâtiments construits avant 1981 et approuve l'avis de la DREAL demandant d'étendre la protection à tous les bâtiments - Observe que la construction du BUS se contentera de ne pas aggraver le risque d'inondation de la Gouffonne - Observe que le projet compte surtout sur le renouvellement du parc automobile que sur la fluidité future du trafic pour améliorer la qualité de l'air - Déplore que les parkings relais promis de la Gaye et du carrefour Delattre de Tassigny ne soient pas intégrés au projet, alors que la suppression du stationnement libre de la déchetterie de la Jarre et du parking Décathlon vont aggraver la situation. Insiste sur l'importance capitale de celui de la colline Saint-Joseph dont le dossier parle au conditionnel - Met l'accent sur l'importance des connexions avec les modes de

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															transport doux, souvent négligés ou très retardés
Note 51 6/11				★									★	★	<p><u>Mme. Florence COWEN</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande quelle est la date de début et la durée des travaux de la section concernant la résidence Rochebelle - Précise que les relevés acoustiques, effectués dans la rue Tomasi, sont supérieurs à la réalité de la résidence. Demande en conséquence un mur antibruit pour minimiser l'impact sur les aménagements extérieurs (parc, piscine) qui ne garderont d'intérêt que si la situation reste calme. Dans le contraire, demande quelle compensation financière est prévue pour compenser la perte de valeur immobilière. Demande aussi comment être informée de l'évolution du projet actuel ne prévoyant qu'un muret de 1m
Note 52 6/11				★	★	★			★	★	★			★	<p><u>Mme. Françoise LUTENAUER</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande quelles sont les mesures prévues pendant les travaux pour préserver l'accès des résidents et limiter les impacts (bruit, poussière, sécurité,...), quelles sont les créneaux horaires et les lieux de stockage des engins - Demande quelles sont les mesures prévues pour préserver la résidence Rochebelle de la pollution visuelle et assurer la sécurité des résidents, notamment pour empêcher toute intrusion dans le parc privé de la résidence (piscine, tennis) - Demande quelles sont les solutions prévues pour limiter la pollution sonore et si des études ont été menées vis-à-vis de la pollution de l'air - Souhaite connaître la date de préemption de la bande de terrain prévue, ainsi que son positionnement précis - Pose plusieurs questions relative à l'environnement de la résidence (entrée/sortie, plan de circulation pour les voitures, les vélos, les piétons, l'emplacement des arrêts de bus, la présence d'une station de taxi, la positionnement et la capacité du parking relais, ainsi que les mesures pour limiter les nuisances de tous ces équipements - Demande quel est le capteur et le niveau sonore de référence retenu pour la résidence Rochebelle et si une étude sonore spécifique à la résidence pouvait être réalisée, en y installant un capteur avant travaux pour servir de référence, démontrant probablement que le niveau sonore actuel est proche de 40db(A) - Pose plusieurs questions sur les travaux destinés à réduire les nuisances sonores sur les bâtiments (solutions techniques, quelles parties, quels bâtiments, quel financement, quel impact visuel extérieur, quelle procédure liée à la protection des façades,...) - Souligne l'impact important du trafic prévu sur la qualité de vie de la résidence et la valeur des biens
Note 53 6/11															<p><u>Mrs. Yann et Cédric LEVASSEUR</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Posent un ensemble de questions identique à la Note 52
Note 54 6/11															<p><u>Mr. Jean-Claude DURAND et Mme. Catherine LEGOFF</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Posent un ensemble de questions identique à la Note 52

Type, numéro d'ordre, date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Note 55 6/11															<u>Mme. PAVARD</u> - Identique à la Note 2 déposée à la rue Fauchier
Note 56 6/11			★	★	★					★	★				<u>Habitants de la résidence Solvert (22 signatures)</u> - S'inquiètent de l'absence d'information sur le tracé entre le chemin du vallon de Toulouse et l'avenue Sainte-Marguerite - Demandent pourquoi le tracé semble arbitrairement élargi à 2 x 2 voies à partir de la colline Saint-Joseph - Considèrent que le passage actuel entre les résidences Donatello et Justine est trop étroit pour une 2 x 2 voies et même 2 x 1 voie - Se demandent s'il est vraiment nécessaire de réserver 2 x 2 voies pour les véhicules au lieu de favoriser les TC - S'interrogent sur la pollution et le bruit pour les riverains, vu le nombre de feux tricolores - Attirent l'attention sur le risque d'inondation dans le vallon de Toulouse - Pour toutes ces raisons, demandent que le BUS soit limité à 2 x 1 voie et attirent l'attention sur le croisement Chemin de Cassis/Grand Pré/Pastré où une solution de passage en souterrain apporterai de nombreux avantages - Plus généralement, préconisent un mix entre feux et ronds-points pour les carrefours
Note 57 6/11						★	★			★					<u>Mr. Philippe VINCENT (Proviseur du lycée Jean Perrin)</u> - Demande le maintien d'accès faciles et fluides au lycée accueillant quotidiennement 2326 élèves ou étudiants (dont 1115 sont majeurs et pour une bonne part dotés de véhicules), auxquels s'ajoutent 400 adultes et de stagiaires en formation - Demande que les possibilités de circulation, de dépose minute et d'arrêts de TC soient maintenues à la hauteur des besoins - Demande le maintien à proximité d'un potentiel de stationnement pour 200 véhicules
Note 58 du 26/10 au 6/11			★	★	★					★	★				<u>Réponse intitulée « SOS Mathilde » déposée en 117 exemplaires et signée par 136 personnes)</u> - Souligne l'intérêt du projet de désengorgement de la circulation automobile, sous réserve d'en faire un projet innovant tirant profit de cette opération d'aménagement - Pour la section allant de l'avenue Delattre de Tassigny au boulevard Sainte-Marguerite, critique l'importante amputation prévue du jardin de la Mathilde (coupe d'arbres de grande taille), les probables embouteillages qui seront créés aux carrefours, allant à l'encontre de l'objectif fixé et la pollution générée aux droit des établissements scolaires longeant le tracé - Propose de réduire cette section à 2 x 1 voie + TCSP (en tranchée couverte) - De valoriser le jardin de la Mathilde à l'image d'aménagements réalisés ou prévus sur la L2 (la Moline)

COURRIERS REÇUS POSTÉRIEUREMENT À LA CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

Date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
Du 6/11 au 23/11															<u>Réponse intitulée « SOS Mathilde » déposée en 30 exemplaires supplémentaires</u>
06/11															<u>Mr. Patrick BOYER (CGT), Mme. Carine SCOSCIERIA (CFTC)</u> - Copie de la note 47 déposée à la mairie du 5 ^{ème} secteur
06/11															<u>Mr. PAYET</u> - Copie de l'observation 98 déposée à la mairie du 5 ^{ème} secteur
06/11															<u>Indivision REYMOND</u> - Copie de la note 34 déposée à la mairie du 5 ^{ème} secteur
06/11		★													<u>Mr. et Mme. Guillaume CHAUVIN</u> - Difficulté de compréhension de la figure 266 sur le trafic
06/11										★	★				<u>Mr. Christophe MAZZONI</u> - Considère que 2 x 1 voie sont suffisant dans le quartier Saint-Tronc - Demande la protection contre les nuisances de l'école élémentaire Saint-Tronc et de la crèche
06/11	★		★	★	★	★				★	★	★	★		<u>Mr. Yves-Michel BESSIERE THYGESEN</u> - Critique les modalités d'organisation de l'enquête et la philosophie du projet - Considère que les simulations de trafic sont erronées - Souligne l'importance des nuisances pour les riverains du BUS - Formule des recommandations, notamment en termes d'études complémentaires
07/11															<u>Mr. et Mme. Dominique et Philippe BRUNET</u> - Demandent une tranchée couverte aux alentours du carrefour Sainte-Marguerite
09/11															<u>Mr. Victor FARINA (Fédération CIQ 10^{ème})</u> - Transmission au maire de la copie de l'observation 222 déposée à la mairie du 5 ^{ème} secteur
09/11							★				★				<u>Mme. SAGARROY</u> - Considère que la priorité n'est pas donnée aux TC et demande que le plus grand linéaire possible soit enterré pour limiter les nuisances
09/11							★				★				<u>Collectif 13ENCOLAIR</u> - Estime contradictoires certaines assertions du dossier telles que « le BUS viendra compléter l'offre viaire de contournement de Marseille... » et « ... le BUS n'aura pas une fonction de rocade (contournement)... » et se déclare sceptique sur la faible utilisation du BUS debout en bout. - En matière de pollution atmosphérique, considère que les dispositions prises dans le cadre du projet ne vont pas dans le sens d'une réduction et, s'appuyant sur un ensemble de textes réglementaires de différents niveaux, estime que le projet ne respecte pas la réglementation - En matière de nuisances sonores, considère que les mesures préven-

Date	Organisation de l'enquête	Qualité des documents	Intérêt du projet	Pollution atmosphérique	Nuisances sonores	Environnement, patrimoine	Transports en commun	Modes doux	Stationnement, parkings	Trafic	Aspects techniques	Coût, financement	Phasage, planning	Impact foncier	Commentaires
															<p>tives du projet sont insuffisantes et ne sont pas équitables</p> <ul style="list-style-type: none"> - En matière d'inondation, considère que le dimensionnement des ouvrages d'écrêtement est insuffisant pour garantir la sécurité des personnes - Considère que la sécurité routière n'est quasiment pas prise en compte dans le projet - Considère que l'emplacement réservé devrait être décalé au niveau des jardins familiaux comme il l'est à proximité de la Germaine - Considère que, conformément au code de l'environnement, l'étude d'impact devrait déterminer les mesures compensatoires prévues pour apporter une contrepartie aux effets négatifs notables, ce qui n'est pas le cas pour les impacts environnementaux sur les espèces protégées - En s'appuyant sur les textes relatifs au défrichage, considère qu'un coefficient multiplicateur compris entre 2 et 5 devrait être appliqué sur les surfaces boisées impactées - Posent de nombreuses questions sur le devenir des matériaux excédentaires et les effets cumulés - Considère qu'en vertu de l'article R121-2 du code de l'environnement, en application de l'article L121-8 du même code, la Commission nationale du débat public aurait dû être saisie de droit sur ce projet - Considère que le projet est incompatible avec le SCoT et dresse un tableau de toutes les prescriptions ou recommandations non respectées - Considère que le coût global et le bilan coût/bénéfices sont biaisés
21/11									★						<p><u>Mme. Véronique BARBE (FCPE)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pointe le problème de stationnement à proximité du lycée Jean Perrin

ANALYSE DES OBSERVATIONS ET COURRIERS

ANALYSE DES OBSERVATIONS PORTANT SUR LA FORME

Observations portant sur l'organisation de l'enquête

Les publications de l'avis d'enquête dans la presse locale, sur le site Internet de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et par tous les autres moyens d'affichage utilisés, ont été effectuées dans les formes et les délais réglementaires.

Néanmoins, malgré tous ces efforts déployés en matière d'information du public, quelques personnes venues aux permanences ont affirmé n'avoir été informées que tardivement par le « bouche à oreille ».

Plusieurs personnes ont regretté l'absence de registre électronique. Cette solution avait été effectivement envisagée par la Commission d'enquête pendant la préparation de l'enquête, mais n'a pas pu être mise en œuvre par la Préfecture de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Deux personnes ont estimé que l'organisation matérielle de l'enquête était mauvaise, notamment l'absence d'espace calme pour le dépôt des observations (au moment d'une très forte affluence dans la mairie du 5^{ème} secteur). Une personne a estimé que les commissaires enquêteurs méconnaissaient le dossier, bien qu'il lui ait été précisé que, pour éviter tout conflit d'intérêt, les commissaires enquêteurs étaient choisis par le Tribunal Administratif de Marseille pour n'avoir aucun lien avec le secteur concerné, d'où une certaine difficulté à mémoriser la totalité des noms de rues situées sur l'ensemble du linéaire du projet.

Plusieurs personnes ont demandé la prolongation de l'enquête pendant 15 jours, invoquant les vacances scolaires du 19 au 30 octobre. La Commission d'enquête n'a pas jugé nécessaire de satisfaire cette demande dans la mesure où, d'une part, le public disposait d'une période importante avant et après ces vacances pour déposer ses observations et, d'autre part, l'abondance des observations déjà déposées permettait d'être assurés d'une bonne participation du public.

À noter que, le jour de l'ouverture de l'enquête, une personne a constaté qu'à 15h20 le registre n'avait pas été ouvert par le maire, son représentant étant absent ce jour-là.

Observations portant sur la forme et le contenu du dossier

S'agissant à la fois d'une enquête unique (qui en regroupe 3) et d'un projet d'envergure (8,5 km), le dossier mis à l'enquête était volumineux (plus de 1300 pages répartis sur plusieurs tomes), rendant difficile sa consultation et sa compréhension. De ce fait, le public a essentiellement concentré sa lecture sur le tome B, résumant bien le projet, sans forcément aller chercher dans les autres tomes (et notamment le tome C - Étude d'impact) le détail pouvant lui permettre de trouver une réponse à ses interrogations.

Bien que globalement « impressionné par le dossier », les critiques du public portent essentiellement sur trois aspects :

- **le manque de lisibilité des documents graphiques.** Bien que plusieurs sites Internet rende aujourd'hui facile l'accès à des photographies aériennes ou satellitaires, une grande partie du public reste attachée aux plans traditionnels sur lesquels figurent les noms de rue et les numéros. Devant la difficulté à lire les 14 planches du tome B, notamment du fait des à-plats de couleur

masquant l'existant sur le fond photographique, la Commission d'enquête a été amenée à demander à la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole un fichier numérique de la limite de l'emprise, intégrable dans Google Maps, pour répondre aux questions précises du public, en connectant un PC portable à Internet, de manière à pouvoir zoomer sur les zones où une requête était formulée. Par ailleurs, une partie n'a pas compris que le dossier présenté à l'enquête correspondait à des études amont (réclamant des documents opérationnels) et qu'il n'était pas possible pour l'instant de répondre à des questions extrêmement précises, relevant des études de détail ultérieure.

- **le manque de lisibilité des cartes acoustiques.** Plusieurs personnes ne sont pas arrivées à visualiser le niveau acoustique prévisionnel des bâtiments les concernant (schémas figurant dans le tome C). La Commission d'enquête a pu parfois les aider à le faire, mais certaines personnes ont quitté la permanence sans formuler cette requête.
- **le manque de lisibilité des cartes de trafic.** Ici aussi, les légendes peu explicites des schémas où étaient à la fois représentés les trafics (chiffres) et les niveaux de saturation (couleurs) ont provoqué plusieurs remarques du public.

À noter aussi plusieurs observations sur le caractère jugé trompeur des schémas représentant l'insertion paysagère de l'ouvrage, montrant un boulevard vide de voitures (en général un véhicule, parfois aucun), alors que de nombreux piétons, cyclistes ou BHNS y sont figurés, de même que des arbres adultes formant une voute au-dessus de la voirie.

ANALYSE DES OBSERVATIONS PORTANT SUR LE FOND

Observations générales sur le projet

Le public, ainsi que les associations qui se sont exprimées, ont très souvent formulé un avis général sur le projet (globalement favorable ou défavorable), avant de formuler des observations ou des recommandations sur des points précis. On peut schématiquement répartir ces avis en 4 groupes :

- **les avis favorables au projet, sans réserve.** Les personnes, très peu nombreuses (au plus une dizaine), qui se sont exprimées dans ce sens, se félicitent que le projet aboutisse, estiment que le BUS est nécessaire compte tenu de l'augmentation du trafic, soulignent son intérêt pour désengorger la circulation automobile, reconnaissent son utilité publique notamment en raison du développement de l'urbanisation, pointent ses avantages pour la réduction du trafic sur les axes non structurants et l'amélioration globale de la desserte. Ceux qui ne se déclarent pas explicitement opposés au projet et qu'on peut rattacher à ce groupe, souhaitent que le BUS soit exemplaire et innovant, et suggèrent de tirer les enseignements des opérations d'aménagement similaires. Parmi eux, certains s'expriment pour une partie seulement du projet (section nord du tracé), reconnaissant que le trafic automobile débouchant à Saint-Loup rend absolument nécessaire l'aménagement du secteur Florian.
- **les avis favorables au projet, sous réserve d'évolutions significatives (donc défavorables au projet actuel).** Les personnes, très nombreuses (majorité des avis), qui se sont exprimées dans ce sens, approuvent le projet, dont ils avaient connaissance au moment de leur installation dans le quartier, projet parfois même « réclamé » par certains d'entre eux. Ils considèrent cependant que le dossier présenté ne satisfait pas les objectifs « louables » affichés et va même à leur encontre. Regrettant l'absence de véritables solutions alternatives - autres que des micros variantes - du fait de l'ancienneté de l'emprise, ils estiment que l'impact du projet actuel lui enlève une

grande partie de son intérêt et se prononcent en faveur de solutions diminuant l'impact du BUS, même si elles sont plus onéreuses. Les propositions formulées sont variées (elles seront détaillées dans le chapitre consacré aux observations thématiques), mais on peut les englober ici sous le vocable de « recherche de moindre impact » (notamment environnemental) en vue de préserver la qualité de vie des résidents et favoriser le caractère « apaisé » du BUS : réduction de l'emprise, réduction des nuisances sonores, passages en tranchées couvertes, stationnement,...

- **les avis défavorables au projet actuel.** Les personnes, assez nombreuses, qui se sont exprimées dans ce sens, vont plus loin que celles appartenant au groupe précédent et demandent, de façon explicite ou implicite, une reprise des études. Jugeant que le projet donne trop la priorité à la voiture individuelle et a des impacts inacceptables, elles considèrent que d'autres solutions techniques doivent être étudiées, parmi lesquelles le passage en tranchée couverte occupe une place importante, citant souvent l'exemple de la L2, afin d'éviter que les quartiers traversés soient coupés en deux, avec toutes les conséquences sociales, économiques et environnementales. On peut rattacher à ce groupe une partie des habitants des quartiers sud, notamment du Roy d'Espagne, du 8^{ème} et de Mazargues, qui estiment que le projet est de faible intérêt pour eux : il ne réduira pas le temps de parcours pour sortir de la ville en direction du nord par la L2 ou l'A51, pouvant dès à présent emprunter le boulevard Michelet et le tunnel Prado Sud.
- **les avis défavorables au projet de BUS.** Soulignant souvent que Marseille est la ville la plus embouteillée et la plus polluée de France, les personnes, assez nombreuses, qui se sont exprimées dans ce sens, considèrent que la création d'un nouveau boulevard est inutile, la majorité des déplacements se faisant vers le centre ville, que des voies proches existent déjà, que le projet est « daté » et ne va pas régler les embouteillages existants mais va au contraire les aggraver par effet d'aspiration (notamment à la Pointe Rouge, par urbanisation future des quartiers desservis). Elles se prononcent en faveur des TC et des modes de déplacement doux, proposant parfois de mettre à profit l'emprise existante pour faire passer un tramway au milieu d'une coulée verte.

Observations thématiques

Pour faciliter les échanges avec le maître d'ouvrage, la Commission d'enquête a pris le parti de regrouper par thème les **principales observations tirées de l'analyse des registres d'enquête**. Chaque série de questions relatives à un thème a été transmise à la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole au fur et à mesure de son élaboration.

Ce travail de dépouillement a d'abord été effectué sur l'ensemble des observations portées sur les registres ou reçues pendant l'enquête. Ce n'est que dans un deuxième temps que les observations arrivées après la clôture de l'enquête ont été analysées, afin d'examiner si elles apportaient des éléments supplémentaires susceptibles de faire l'objet de questions additionnelles.

N'ont pas été répercutées sur le maître d'ouvrage les questions et observations du public :

- trouvant directement la réponse dans le dossier mis à l'enquête (par exemple celles portant sur les mesures prises pendant les travaux, celles portant sur le suivi après la mise en service,...),
- relatives à des thèmes ne concernant pas l'enquête (par exemple celles portant sur d'autres lignes de transport en commun),
- concernant l'enquête publique proprement dite (organisation, qualité des documents,...).

Observations répercutées sous forme de questions au maître d'ouvrage

Le bilan des échanges entre la Commission d'enquête et le maître d'ouvrage s'établit comme suit.

Thème	Nombre de questions	Date questions	Date réponses
Questions générales initiales	5	29/10/2015	02/11/2015
Question relative au dossier Auchan	1	05/11/2015	26/11/2015
Questions portant sur le bruit et la réduction des nuisances sonores	10	01/12/2015	18/12/2015
Questions portant sur la qualité de l'air et la réduction de la pollution atmosphérique	4	02/12/2015	18/12/2015
Questions portant sur les arbres, les espaces verts, le paysage, la faune et la flore	12	03/12/2015	18/12/2015
Questions sur la pollution des eaux, les risques d'inondation et d'incendie	4	03/12/2015	18/12/2015
Questions portant sur le coût, le financement et le planning	8	03/12/2015	18/12/2015
Questions portant sur le PLU et les aspects fonciers	3	04/12/2015	18/12/2015
Questions portant sur le trafic	10	05/12/2015	18/12/2015
Questions portant sur les aspects techniques et les variantes du projet	6	05/12/2015	18/12/2015
Questions portant sur les TC, les modes doux et le stationnement	8	08/12/2015	18/12/2015
Questions issues des courriers reçus postérieurement à la clôture de l'enquête	2	12/12/2015	18/12/2015
Total	73		

Observations portant sur les avis et consultations préalables à l'enquête

En application du code de l'environnement, les études d'impacts précédant les enquêtes publiques environnementales doivent être soumises à l'avis préalable de l'autorité environnementale, qui se prononce sur le dossier d'étude d'impact de l'opération. La Préfecture a soumis à l'autorité environnementale en juin 2015 le dossier d'enquête préalable à la DUP. L'avis de l'autorité environnementale a été rendu le 31 juillet 2015. Suite à cet avis, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a apporté une réponse à chaque remarque.

Préalablement à l'enquête, les observations formulées par les Personnes et Organismes Associés ont également été prises en compte dans le dossier mis à l'enquête.

Enfin, le dossier loi sur l'eau a fait l'objet d'un récépissé de complétude fin juin 2015 par la DDTM.

RÉPONSES APPORTÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Questions générales initiales

1. Le dossier du BUS ne mentionne pas les futures connexions avec les autres TC (métro, tramway) et leurs prévisions de réalisation. Pouvons-nous avoir les futurs tracés de TC à proximité du BUS ?

Un descriptif du projet du prolongement de la ligne 2 du métro à St Loup et du projet de prolongement du tramway au niveau du Chemin de la Colline St Joseph figure à la page 200 de la pièce C2 du dossier de DUP. Y est également présenté le projet de BHNS Castellane / Luminy. Enfin, à la page 202, une carte regroupe les tracés du Boulevard Urbain Sud et ceux des projets de TC cités ci-avant.

Pour ce qui est des échéances prévisionnelles de réalisation des projets :

- Prolongement de la ligne 2 du métro à St Loup : début des travaux en 2019 pour une mise en service 3ème trimestre 2025.
- Prolongement du tramway jusqu'au Chemin de la Colline St Joseph : mise en service en 2023.

2. Le dossier du BUS fait allusion aux parcs relais nécessaires pour fluidifier la circulation et promouvoir les TC. Ces points relais sont-ils définis (emplacements, capacités) ?

Le dossier DUP mentionne la création de futurs P+R (cf. page 221 du Tome C2) dont certains s'inscrivent sur l'aire d'étude directe du projet du Boulevard Urbain Sud ou de ses abords. Il s'agit du :

- P+R « Valmante », au niveau de l'intersection entre l'avenue Delattre de Tassigny et le BUS ;
- P+R La Gaye, dans le cadre du prolongement du tramway ;
- P+R Saint-Loup, en intermodalité avec le métro.

Il est à noter que la création de ces parkings relais ne fait pas partie de l'opération du BUS. En effet, la définition des besoins en stationnement et l'implantation de ces parkings n'étaient pas suffisamment définis pour être intégrés à ce projet. Les études de transports futures permettront de définir, avec précision, les besoins en stationnement.

Des emplacements réservés au niveau du futur carrefour BUS / Av. Delattre de Tassigny permettront de positionner un P+R (cf. PJ intitulée « Localisation P+R Valmante »). Selon que ce P+R sera de plein pied ou bien en superstructure sa capacité pourra varier de 250 à 450 places voire plus si le besoin est avéré.

Le P+R La Gaye envisagé dans le cadre du prolongement du tramway jusqu'au niveau du Chemin de la Colline Saint Joseph aura une capacité d'environ 100 places. Vous trouverez, ci-joint, un plan prévisionnel de l'implantation de ce P+R.





Le P+R Saint-Loup sera implanté à proximité de la station de métro Saint-Loup Pagnol, sur le Bd de Saint-Loup. Ce P+R, comme le projet de prolongement du métro à St Loup, est actuellement au stade d'étude de faisabilité. A ce jour, il est prévu en superstructure sur 3 niveaux et il aura une capacité de 500 places (cf. PJ intitulée «Plan prévisionnel P+R St Loup »).

Il est à noter que le projet BUS est compatible avec la création de chacun de ces P+R.

3. Un décompte des parkings supprimés dans le cadre de l'aménagement du BUS a-t-il été quantifié, notamment à proximité des immeubles collectifs et une compensation est-elle envisagée ?

Le projet du boulevard urbain sud s'insère dans un emplacement réservé de voirie, exempt de toutes constructions depuis de nombreuses années. Par conséquent, plusieurs usages se sont développés sur les terrains laissés en friche. Le stationnement fait partie de ces usages.

Le bilan établi sur les principales zones de stationnement est le suivant :

Localisation	Impact	Restitution
Parking Décathlon	101 places de stationnement existantes	Pas de restitution possible dans les emprises du BUS
Crèche ONET	> 20 places de stationnement	19 places restituées sur la contre allée
Résidence Pré Valmont	15 places de stationnement	28 au total le long de la contre allée dont 10 aux abords de la résidence
Jardins des Hespérides	20 places non matérialisées	Possibilité de restituer une partie (à définir)
Boulevard Paul Claudel	20 places au niveau du boulodrome Saint Tronc	Possibilité d'un restituer une partie (à définir)
Résidence Bois Fleury	Espace stationnement sur parcelle Ville de Marseille	Possibilité d'aménager un parking d'une capacité équivalente sur l'espace non intégré au périmètre de DUP (parcelle VDM)
Lycée Jean Perrin	Environ 40 places sur voirie	25 le long de la contre allée
Rue Verdillon	73 places sur voirie	62 places restituées en partie sur la rue Verdillon et sur la contre allée devant Jean Perrin
Parking Auchan	Environ 130 places	Pas de restitution possible

Ce bilan est établi sur la base du plan général des travaux, issu des études AVP. Les possibilités de compensation en stationnement feront l'objet d'études détaillées en phase projet. Ces études per-

mettront d'affiner les contours du projet et d'augmenter la capacité de stationnement là où le besoin est avéré.

En outre, comme précisé dans l'étude d'impact (page 223), cette perte en terme de stationnement est à minorer eu égard aux points suivants :

- le PDU préconise une réduction du nombre de places de stationnement sur l'espace public.
- Peu de pression sur le stationnement est constatée, mis à part localement (parking Décathlon et Bois Fleury).
- Ces zones de stationnement avaient une vocation non pérenne. La totalité de ces stationnements est inscrite dans les emplacements réservés au PLU de Marseille pour la réalisation du Boulevard Urbain Sud. De plus, certains de ces secteurs sont actuellement utilisés dans le cadre d'autorisations d'occupation temporaire délivrées par la Ville de Marseille (dans l'attente de la réalisation du BUS) : soit par des riverains (stationnements privatifs de la Résidence Bois Fleury), soit par les activités et commerces locaux (parking du Décathlon). Les emprises dédiées actuellement au stationnement sont donc par nature à terme allouées au projet BUS.
- Nombres de ces zones de stationnement sont situées sur des aires non aménagées et ne sont pas matérialisées.
- Une augmentation en offre de stationnement dans les futurs P+R au droit du projet.

4. L'étude sur la circulation fait état de saturation dans certains carrefours. A-t-on tenu compte dans les simulations (et avec quelles hypothèses) des futurs projets immobiliers, extérieurs au périmètre de l'emprise du BUS, dont la réalisation est prévue à moyen terme ?

Dans le cadre des études liées à la mise en service du Boulevard Urbain Sud (BUS), une estimation des trafics futurs a été réalisée à l'horizon de mise en service de l'infrastructure et au-delà. Une première estimation a été réalisée par Egis en 2011/2012, à l'aide du modèle de trafic de la ville de Marseille (modèle EMME), développé par le CETE Méditerranée (version « actualisation 2 » de juin 2011). En 2014 une mise à jour de l'estimation des flux projetés a été réalisée par Egis aux différents horizons d'étude, pour prendre en compte de nouvelles hypothèses, liées entre autres à des évolutions de calendrier ou à l'émergence de nouveaux projets.

Afin d'avoir une cohérence entre les projets structurants de l'aire marseillaise, les hypothèses de modèle de trafic du projet rocade L2 ont été reprises dans le cadre du projet du BUS. L'étude de trafic du BUS est donc basée sur les éléments suivants :

- 3 horizons définis : 2013, 2020, 2030. L'AGAM ayant estimé la population et les emplois à ces trois horizons, ils constituent par conséquent les horizons d'étude du modèle.
- Les évolutions de population active et d'emplois estimées à l'IRIS par l'AGAM, et résumées dans les tableaux ci-dessous.

	Situation actuelle (recensement INSEE 2006)	Horizon 2013	Horizon 2020	Horizon 2030
Population totale	838 960	869 910	899 910	924 910
Population active occupée	288 520	299 500	308 930	314 990
	Situation actuelle (recensement INSEE 2006)	Horizon 2013	Horizon 2020	Horizon 2030
Emplois totaux	331 810	352 510	384 610	419 730

La population active représente 34 % de la population totale, taux qui est considéré comme stable par hypothèse. Les estimations de l'AGAM montrent une croissance substantielle, qui s'amorce dès 2020 et qui s'amplifie en 2030, liée aux développements sur la ZAC de Ste Marthe et sur Euroméditerranée (pour la population), sur la Capelette, la Vallée de l'Huveaune et Euroméditerranée (pour les emplois).

L'étude de trafic, par le biais des prévisions de l'AGAM, a donc bien tenu compte des différents projets de développement sur le territoire de l'agglomération marseillaise.

5. Les flux de circulation pris en compte dans le cadre de l'étude font-ils la différence entre les VL et les PL, notamment ceux issus de la carrière sur le Chemin du Vallon de Toulouse ?

L'étude de trafic distingue les flux VL et PL. En effet, les niveaux de trafic PL ont été estimés sur la base des données de trafics existantes sur le secteur. Un taux de PL (4%) a ainsi été ajouté aux trafics issus du modèle de trafic utilisé.

Des comptages sur le chemin du Vallon de Toulouse ont été réalisés dans le cadre d'une étude de trafic sur la ZAC de Vallon Régny ; ils montraient que le trafic PL est relativement faible sur Vallon de Toulouse. En outre, la géométrie de l'avenue François Mauriac semble plus adaptée au trafic PL que Vallon de Toulouse. Il semble donc que les PL de la carrière Perrasso empruntent préférentiellement l'avenue François Mauriac.

Comme précisé ci avant, dans les hypothèses de trafic, il a été considéré l'hypothèse des PL de 4% du trafic total. Ainsi, sur l'avenue François Mauriac où le trafic estimé est de 12 000 véh/j (2 sens confondus), cela correspond à 480 PL /j.

Le trafic PL de la carrière est donc bien intégré dans les hypothèses de trafic pour le dimensionnement du carrefour, en considérant de plus l'hypothèse majorante que la part PL est constante au cours de la journée, alors que les flux PL liés à la carrière sont plus faibles aux heures de pointe.

En effet, ce type de rotation de PL spécifique (carrière, chantier...) évite généralement de circuler lors des heures de pointes (décalage des horaires de desserte de la zone en heures creuses), afin d'éviter les contraintes circulatoires inhérentes.

La Commission d'enquête prend acte des précisions apportées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole concernant les connexions avec les autres TC, les P+R, les futures possibilités de compensation en stationnement lors des études détaillées en phase projet, les hypothèses d'accroissement de la population retenues dans les simulations de trafic et la prise en compte du trafic PL.

Question relative au dossier Auchan

6. Nous aimerions connaître votre position en tant que maître d'ouvrage :

- sur sa faisabilité technique
- sur ses conséquences juridiques (modification de l'économie globale du projet, impact sur les propriétés foncières concernées)
- sur la validité de l'engagement financier d'un opérateur privé non soumis à permis de construire, pour un projet dont on nous a laissé entendre qu'il pourrait être entièrement financé sur fonds publics

Sur la faisabilité technique

Il convient tout d'abord de développer le domaine des études de trafic. En effet, les aménagements demandés par la société Auchan, sont à mettre en corrélation avec les hypothèses retenues, dans les différentes études de trafic.

Les études de trafic

Dans sa contribution, la société Auchan s'appuie sur une étude de faisabilité réalisée par EGIS / ILEX (2012 – 2013) pour leur compte.

Or, cette étude reposait sur les hypothèses de trafic prises en compte en 2011, avec des hypothèses de croissance générale du trafic importantes entre 2013 et 2020 (de l'ordre de 5,5%)

Aujourd'hui, les hypothèses de trafic ont sensiblement évolué, avec en particulier la prise en compte d'un scénario de stabilisation générale du niveau de trafic VP à l'échelle de Marseille, hypothèse cohérente avec les études de trafic réalisées pour la Rocade L2.

Les principales évolutions découlent :

- des résultats de l'enquête « ménages » de 2009, qui montrent une diminution de la part modale des véhicules au profit des transports en commun et de la marche à pied, par rapport aux résultats de l'enquête ménage de 1997, prise en compte pour l'étude de trafic de 2011.

	EMD 1997	EMD 2009
Voiture conducteur	40 %	36 %
Voiture passager	13 %	11 %
Marche	34 %	36 %
Transport collectif	11 %	12 %
2-roues motorisés	2 %	3 %
vélo	0 %	1 %
autres	1 %	1 %

- du Plan de Déplacements Urbain, approuvé par MPM en juin 2013, qui vise une réduction de l'ordre de 17% de la part modale de la voiture d'ici 2023, soit 3 ans après la mise en service du BUS entre Florian et Ste Marguerite.

Les hypothèses retenues dans l'étude de trafic réalisée en 2014 intégrée dans l'étude d'impact, sont les suivantes :

Dans un premier temps, l'évolution de la demande de déplacements est corrélée à l'évolution de la population et des emplois, selon les données fournies au Cerema par l'AgAM. Sur la zone couvrant Auchan, il est ainsi prévu à l'horizon 2020 une **stabilité de la population** au niveau de 2013 (environ 3300 habitants) et une **croissance significative des emplois** (1900 emplois en 2020 contre 1050 en 2013).

Dans un second temps, malgré les objectifs affichés dans le PDU, les hypothèses prises en compte pour modéliser le trafic aux horizons 2020 et 2030, n'ont pas tenu compte d'une diminution, mais d'une **stagnation du trafic** à l'échelle de Marseille au niveau de 2013.

Enfin, à l'horizon 2020, le modèle de trafic intègre dans le périmètre couvrant la zone Auchan, 430 véh/h supplémentaires (émis par la zone : 300 véh ; attirés par la zone : 130 véh.).

Les études de trafic du BUS, aux abords du centre commercial Auchan intègrent donc une augmentation sensible du trafic. Du fait de l'absence d'évolution significative attendue sur les autres géné-

rateurs de déplacements de la zone, cette augmentation est liée, quasiment intégralement, au développement de la zone Auchan, principal générateur de trafic sur ce secteur. La croissance de trafic liée au centre commercial Auchan est donc bien incluse dans le modèle (par contre, n'y est pas inclus un éventuel développement de projet Immobilier / Commercial sur le secteur).

L'étude de trafic confirme en définitif le fonctionnement du secteur. Deux carrefours présentent cependant des niveaux de charges importants (Octroi et R.Rolland/A.Marcel) et justifient des aménagements de voirie compensatoires (sur le jalonnement et sur les carrefours R.Rolland/CC Auchan et R.Rolland/A.Marcel) pour améliorer le fonctionnement aux alentours du Centre Commercial.

L'étude de circulation SETEC :

Les principales remarques sur cette étude sont les suivantes :

- SETEC a fait ses calculs en considérant 3 périodes : le 10ème jour le plus chargé, le 3ème vendredi le plus chargé, un jour ouvré moyen en HPS. Il est d'usage dans les études de voiries urbaines, que l'on travaille à l'heure de pointe (du soir - 16h/20h ou du matin - 6h/10h d'un jour ouvré représentatif (habituellement le mardi ou jeudi). En effet, on ne peut dimensionner une voirie pour une pointe extrême de trafic, qui fonctionnerait effectivement correctement pour ce jour donné, mais qui serait surdimensionnée tous les autres jours de l'année.
- SETEC a intégré un développement immobilier envisagé par AUCHAN (projet qui demande à être confirmé, car il n'en est qu'à l'état de proposition à ce jour), générant ainsi une demande de déplacements supplémentaire. Les hypothèses de développement socio-économiques ne sont pas comparables entre cette étude et la nôtre.
- on se situe dans un environnement urbain, où les automobilistes sont souvent plus performants que ce que traduisent les hypothèses du CERTU permettant d'analyser le fonctionnement des carrefours à feux. Ainsi, un carrefour avec une réserve de capacité de 10% est encore fonctionnel, la saturation réelle apparaissant plutôt lorsque le niveau de charge (correspondant à 1 - réserve de capacité) est de l'ordre de 100-105%. Par ailleurs, l'analyse du fonctionnement des carrefours à feux ne présente pas le phasage utilisé, ce qui est pourtant une donnée indispensable pour analyser le fonctionnement d'un carrefour.

L'étude faite par SETEC conduit donc à privilégier une solution maximaliste en terme de capacité viaire, intégrant les deux bretelles et la réalisation d'un troisième accès au centre commercial par la rue des Marronniers.

Les aménagements demandés conduisent à sur-dimensionner le réseau viaire, ce qui se traduira par une augmentation des volumes de trafic, du bruit et de la pollution. Cela irait également à l'encontre des objectifs ambitieux portés par le PDU, qui vise à une réduction de la place de la voiture en ville et à une baisse des déplacements motorisés (-8 % entre 2009 et 2023).

Les aménagements proposés par la société Auchan

Ces aménagements consistent en :

- La création d'une bretelle de sortie à gabarit poids lourds depuis le Boulevard Urbain Sud en provenance du Nord entre la place de l'octroi et le secteur Auchan, raccordée au boulevard Achille Marcel par un carrefour à feu

Cette bretelle est techniquement réalisable d'un point de vue géométrique (longueur, largeur et gabarit). Néanmoins, trois aspects devraient également être analysés en détail pour confirmer sa faisabilité. Il s'agit :

- de la disponibilité foncière : l'emprise de la bretelle impacte une parcelle appartenant à la Ville de Marseille, sur laquelle des projets d'équipements sont envisagés mais à ce jour non définis. Toutefois, le fait de ne pas avoir de projet sur une parcelle ne justifie pas la possibilité pour un opérateur privé de réaliser un projet sur celle-ci. De plus, l'emprise nécessaire pour cette bretelle se situe à l'extérieur du périmètre de DUP.
- l'impact vis-à-vis de l'environnement, notamment pour les riverains du boulevard de l'Octroi ; certains thèmes devront être analysés au regard des aménagements induits par cette bretelle : hydraulique, acoustique, qualité de l'air.
- en terme d'exploitation : le débouché de la bretelle sur le carrefour Achille Marcel / accès Auchan doit respecter des distances minimales de sécurité ; il conviendra de s'assurer que les longueurs et les pentes sont compatibles avec la présence d'un carrefour à feu au débouché de la bretelle. De plus, il faut s'assurer également que la présence d'un carrefour à feu situé en extrémité d'une bretelle de sortie n'occasionne pas de remontées de file de véhicules à l'intérieur du tunnel, pouvant présenter une situation accidentogène dans un ouvrage souterrain.

- La modification du carrefour Doize/Achille Marcel par l'abandon du giratoire et la création d'un carrefour à feux

Cette modification est techniquement envisageable. La régulation du carrefour à feu plutôt qu'en rond-point ne devrait pas altérer l'écoulement du trafic. Il est à noter que dans les deux configurations, ce carrefour présente de bonnes réserves de capacité.

- Le maintien du principe du carrefour à feu sur le carrefour Doize / Grands Pins, la branche ouest assurant l'accès à la bretelle du Boulevard Urbain Sud en direction du Nord ;

Compatible avec le projet et sans impact significatif

- La création d'une bretelle d'entrée sur le Boulevard Urbain Sud à gabarit réduit ;

La création de cette bretelle est techniquement possible. La configuration technique de cette bretelle d'entrée réservée aux seuls véhicules légers est plus simple que l'autre bretelle de sortie. Elle pourrait contribuer à améliorer les conditions d'écoulement du trafic, en permettant d'accéder au BUS en direction de l'échangeur Florian au niveau de la rue Pierre Doize et d'éviter ainsi la place de l'Octroi.

Cette bretelle s'insérerait dans les limites du projet du BUS et dans le périmètre de la DUP, sur un foncier appartenant à la Ville de Marseille.

- La création de la voie des Marronniers d'une longueur de 260 mètres, à double sens, au-dessus de la tranchée couverte du Boulevard Urbain Sud, reliant le carrefour de Verdillon au carrefour Doize / Grands Pins avec création d'un accès au centre commercial depuis cette voie ;

La création de cette voie nouvelle sur la tranchée couverte apparaît « géométriquement » envisageable, sous réserve des résultats des notes de calcul de la couverture et de sa résistance au feu. Sa justification pour Auchan serait de permettre une desserte du centre commercial depuis le Sud, par la création d'un 3ème accès.

Elle présente toutefois plusieurs difficultés : elle aurait tout d'abord un impact très néfaste et irréversible sur le parc urbain linéaire.

En effet, pour des raisons de géométrie, le tunnel se trouve sur cette section peu enterré et émerge du terrain naturel de 5 à 6 m. Afin de limiter l'impact visuel de l'ouvrage, cette bande a été décomposée en plusieurs plateformes soutenues par une série de petits murs en gabions (1 à

2,5 m de haut). L'installation d'une voie sur ce secteur viendrait réduire la largeur disponible pour le parc et imposerait la réalisation d'une plateforme unique pour gérer les différences altimétriques et l'accessibilité de la voie. En résulteraient des murs positionnés au droit des voiles du tunnel de 4 à 6 m de haut en vis à vis direct sur la résidence des Marronniers à proximité. Le parc deviendrait dès lors un élément de coupure fort avec son contexte.

En outre, au cœur du parc urbain situé entre Verdillon et Achille Marcel, voire plus largement jusqu'à la place de l'Octroi, le caractère paysager de l'aménagement se révèle le plus fort. La mise à distance des véhicules en périphérie des aménagements et le passage en trémie couverte offre l'opportunité de créer une véritable pièce de paysage au cœur du tissu urbain dédié aux modes doux mais également aux loisirs et à la détente. Plusieurs jardins d'enfants, bancs et espaces de jeux ponctuent ce parc.

Cependant, ce parc linéaire ne se dessine que sur une largeur moyenne de 30 m. La voie viendrait scinder en deux l'espace, compromettant fortement la fonctionnalité du parc et son usage.

Cette solution technique est donc préjudiciable pour la qualité paysagère du projet. En outre, les études environnementales ne tiennent pas compte de cette voirie supplémentaire. Plusieurs aspects environnementaux devraient donc être réétudiés (études de trafic, acoustique et qualité de l'air).

Il est à noter que la desserte de la future zone d'habitat pourrait être réalisée depuis la rue Pierre Doize par un itinéraire moins impactant pour le site.

En conclusion, si elles sont géométriquement envisageables, les modifications apportées par la société Auchan au projet du BUS, remettent en question le parti d'aménagement du projet en le rendant beaucoup plus routier. En effet, la création de trémies supplémentaires pour réaliser des bretelles d'accès ou de sortie aura un impact direct sur l'environnement proche, créant des césures dans le tissu urbain avec des impacts supplémentaires aujourd'hui non évalués : impact acoustique, sur la qualité de l'air, sur le volet paysager et l'hydraulique.

Les hypothèses de trafic, prises par dans l'étude SETEC, sont largement dimensionnées car elles intègrent les niveaux de trafic des jours de plus fortes fréquentations. Or, il n'est pas d'usage de concevoir les ouvrages de voirie pour des situations maximales, mais bien pour des conditions moyennes de circulation.

Au vu des prévisions de trafic et de développement économique de la zone pris en compte dans le dossier d'étude d'impact, le projet du BUS tel que défini par le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre apparaît correctement dimensionné pour assurer un écoulement du trafic dans des conditions satisfaisantes.

Sur ses conséquences juridiques (modification de l'économie globale du projet, impact sur les propriétés foncières concernées) ?

L'étude de faisabilité d'Egis (2012-2013) présente une première approche financière du coût de réalisation de ces modifications apportées au projet. Le coût des aménagements est estimé à 12,65 millions d'euros HT (valeur juillet 2011). Cette estimation devra être confirmée et affinée.

Il ne nous appartient pas d'apprécier si ces demandes constituent une modification substantielle du projet. Toutefois, de telles modifications ne sont pas sans conséquences sur le planning de l'opération.

- D'un point de vue technique : des études de niveau AVP et PRO sur le secteur Florian/Verdillon seraient à reprendre ; validation par les services de la Préfecture des modifications à intégrer au

dossier de sécurité actuellement en cours d'élaboration ; éventuelles procédures réglementaires complémentaires => les services de l'Etat pourraient être en droit de demander une expertise environnementale complémentaire (Etude d'impact – Modification du Dossier Loi sur l'Eau). De par sa nature, le projet de bretelles est soumis au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, procédure cas par cas : rubrique 7b (tunnels < 300m, projets de voirie <3km).

- D'un point de vue foncier, le projet Auchan se situe sur une parcelle appartenant Ville de Marseille sur laquelle se situe une maison de quartier. La Ville de Marseille envisageait également d'y construire une crèche ou un équipement public en lien avec le PAE Saint Loup.

Sur la validité de l'engagement financier d'un opérateur privé non soumis à permis de construire, pour un projet dont on nous a laissé entendre qu'il pourrait être entièrement financé sur fonds publics ?

Les modalités de participation financière du groupe Auchan restent à définir.

A ce jour, la validité de l'engagement financier n'est pas avérée puisque aucun engagement écrit mentionnant un montant de participation financière n'a été adressé par la société Auchan à MPM. En outre, l'engagement financier devra être accompagné d'une analyse des surcoûts engendrés par le projet Auchan de façon à bien appréhender le périmètre de participation d'Auchan.

Le financement d'un projet public par un opérateur privé a déjà été réalisé par le passé au sein de MPM : offre de concours pour les ouvrages d'accès au parking des Terrasses du Port dans le cadre de la réalisation du tunnel Joliette.

La Commission d'enquête prend acte des précisions apportées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur les différences d'hypothèses expliquant les différences de résultat entre les études conduites pour le BUS et celles menées par la société Auchan, les difficultés et incertitudes sur la faisabilité technique et financière des propositions de la société Auchan, nécessitant la reprise des études.

Questions portant sur le bruit et la réduction des nuisances sonores

- 7. Les cartes de bruit du dossier présentent, d'abord les ambiances sonores préexistantes sur tous les bâtiments directement exposés dans le périmètre du projet, puis, après la mise en service du BUS à l'horizon 2040, les simulations permettant de montrer son impact acoustique (sans protection). Pouvez-vous confirmer que ces simulations, dont la représentation graphique ne fait pas apparaître les voies connexes, ont bien pris en compte ces dernières, dans leur interactions avec le projet, positives (bruits additifs) ou négatives (réduction du trafic) ?**

L'ambiance sonore pré existante doit être étudiée en considérant l'ensemble des sources de bruit préexistantes c'est pourquoi la voirie locale a été intégrée dans les simulations de la situation initiale.

La réglementation demande ensuite d'étudier l'incidence du projet à un horizon de 20 ans après sa mise en service.

L'étude acoustique doit porter réglementairement sur le seul périmètre des travaux. Il convient donc d'étudier la contribution sonore de la seule voie nouvelle et des quelques points d'échanges, objet de travaux, prévus avec le réseau préexistant. Le dépassement des seuils acoustiques s'analyse donc uniquement le long du Boulevard Urbain Sud.

8. Pouvez-vous confirmer que les quelques erreurs mineures signalées par le public ne remettent pas en cause les résultats présentés : mesure de 70,5 Db(A) supposée erronée (trop élevée) par le CIQ Saint-Tronc au droit du bureau de poste Paul Claudel ; habitations 225 non indiqué à protéger (figure 318 - Tome C2) alors que les seuils sont supérieurs à 60 Db(A) (cette remarque valant pour tous les autres logements dépassant également le seuil), nombre d'étages erroné à la résidence Bois Fleury où toutes la tour 3 possède 14 étages ?

Pour réaliser les études acoustiques, le maître d'œuvre a procédé à des mesures in situ. Ceux sont les résultats de ces mesures qui apparaissent dans l'étude d'impact. Après vérification, les niveaux mesurés ne présentent pas d'erreur. On mesure ainsi 70,5 dB (A) en bordure du Bd Paul Claudel, cela est tout à fait représentatif des niveaux de circulation sur cette voie urbaine.

Les photos aériennes prises en compte pour déterminer les ayants droits montrent que le bâtiment repéré R225 n'existait pas en 1981, il a donc été considéré comme non ayant droit bien qu'il présente un dépassement du seuil admissible.

L'ensemble du bâti pris en compte dans l'étude acoustique a été repéré sur site et le nombre d'étage des bâtiments a bien été intégré. Ce repérage est précis mais il est possible qu'il y ait, ponctuellement, des erreurs car, sur les photos aériennes, certains bâtiments sont parfois cachés par la végétation.

Le maître d'ouvrage souhaite préciser que des études ultérieures permettront de vérifier et d'affiner les résultats de l'étude acoustique (nombre d'étages, nombre d'ouvertures concernées), afin de mettre en place une procédure d'indemnisation des travaux d'isolation en façade, selon une démarche similaire à celle mise en œuvre pour la voie U430.

9. Le dossier précise que les nombreux bâtiments (surtout des immeubles collectifs) construits en bordure du projet postérieurement à 1981 ne sont pas considérés comme des ayants droits et ne seront pas protégés réglementairement. L'autorité environnementale a souhaité que l'ensemble des bâtiments subissant un dépassement des seuils admissibles soit l'objet de protections acoustiques de façades, rejoignant ainsi les demandes de nombreux résidents dont les arguments sont généralement les suivants : logements construits peu de temps après, à une époque où les normes en matière d'isolation étaient inférieures, projet initialement prévu à 2 x1 voie (son élargissement les rapprochant des voies), contradiction avec l'objectif de faire un boulevard "apaisé", si des nuisances sonores initiales ont un impact important sur la qualité de vie des habitants, nécessité d'anticiper un éventuel Plan d'Exposition au Bruit déclinant la Directive Européenne 2002/49/CE. La question de l'antériorité du projet a été évoquée en réponse à l'autorité environnementale. Confirmez-vous cette position de manière définitive ?

L'étude acoustique a été réalisée conformément à la réglementation acoustique avec prise en compte des ayants droit existant à la date du 30 juin 1981 (inscription du projet dans le POS).

Comme indiqué en page 372 de l'étude d'impact (tome C2), les bâtiments ayant droit à une protection sont ceux qui répondent simultanément aux caractéristiques suivantes :

- Des niveaux de bruits supérieurs à 60-65 dB(A) au niveau des sections en tracé neuf (projet BUS) suivant les zones,
- Des bâtiments existants en 1981 (critère d'antériorité),
- Les bâtiments qui sont des logements, des établissements de santé, d'enseignement ou des immeubles de bureaux.

Seuls ces bâtiments nécessitent réglementairement la mise en place de protections acoustiques dans le cadre de l'application de la réglementation sur le bruit des infrastructures de transports.

Le maître d'ouvrage a pris cet engagement et a estimé les mesures compensatoires nécessaires. On retiendra qu'au total, le projet de protection proposé permet de protéger :

- 144 maisons individuelles,
- 60 immeubles collectifs,
- 3 établissements d'enseignement,
- 3 établissements de santé.

Soit un total de 210 bâtiments à protéger d'un point de vue acoustique.

Le coût de ces mesures s'élève à 7 895 000 €HT.

Cette position du maître d'ouvrage a été confirmée dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (pièce G3 - page 22).

10. Envisagez-vous de mettre en œuvre d'autres mesures réglementaires contribuant à réduire les nuisances sonores, comme par exemple : la réduction de la vitesse de 50 à 30km/h sur une plus grande partie du parcours (citée dans le dossier seulement entre le lycée Jean Perrin et l'école des Marronniers pour sécuriser les déplacements des piétons) permettant de gagner quelques décibels ; la suppression de la vitesse à 60km/h (citée entre l'échangeur Florian et la rue Mauriac) ; l'interdiction des poids-lourds (excepté le BHNS),...?

L'abaissement de la vitesse a effectivement un effet favorable sur les nuisances sonores.

L'émission sonore des véhicules en circulation correspond au cumul énergétique de la « composante moteur » qui est émise par l'ensemble des sources mécaniques du véhicule et de la «composante roulement», à savoir le niveau de bruit émis par le contact pneu-chaussée. La «composante moteur» du bruit dépend principalement du régime moteur. Elle est donc fonction :

- de la motorisation du véhicule (véhicules légers ou poids-lourds) ;
- du rapport de boîte utilisé (1ère, 2nde, 3ème voire 4ème vitesse) ;
- de l'allure du véhicule (stabilisée, accélérée, décélérée) ;
- pour les poids-lourds, il dépend également de la pente.

Le bruit moteur prédomine aux basses vitesses.

La « composante roulement » quant à elle dépend :

- du poids du véhicule ; de la vitesse ;
- des pneumatiques ;
- du revêtement de la chaussée.

Le bruit de roulement prédomine aux vitesses hautes.











Le lien entre vitesse et bruit dépend d'un certain nombre de facteurs (fluidité du trafic, proportion de poids lourds, type de revêtement et type de conduite, par exemple) mais il est possible d'affirmer qu'en réduisant la vitesse, on réduit le niveau sonore.

Les courbes d'émission sonores montrent également que la transition entre la composante moteur et la composante roulement dans le bruit prédominant se situe entre 30 et 35 km/h pour les VL alors qu'elle intervient plutôt entre 40 et 60 km/h pour les PL. Cette transition entre bruit moteur et bruit de roulement se fait pour des vitesses de plus en plus faibles en raison des progrès réalisés au fil du

temps par les constructeurs sur les émissions sonores des moteurs. De ce fait, il devient de plus en plus pertinent d'agir sur le facteur vitesse pour lutter contre le bruit routier dans les zones urbaines.

Toutefois, l'aménagement de zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h s'applique dans les lieux où l'on souhaite instaurer un compromis entre circulation et vie locale. Cela se justifie notamment dans les secteurs résidentiels, les lotissements, les rues commerçantes pouvant comprendre des sections avec de nombreuses traversées piétonnes, des sections de rue de distribution du quartier, de groupes scolaires.

En revanche, la limitation de la vitesse à 30 km/h ne s'applique pas à des axes supportant une circulation relativement importante. Les axes à grande circulation sont généralement limités à 50 km/h. Cela permet de concilier une vie locale et une circulation générale structurante.

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 D 906 COURPIÈRE agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Equilibre vie locale fonction circulatoire	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation	 Circulation

(source : Cerema)

Le BUS viendra compléter le réseau viaire de contournement de l'Est de l'agglomération marseillaise en proposant un premier véritable axe routier structurant, orienté non pas de manière radiale vers le cœur de l'agglomération mais bien dans la direction Nord-Est - Sud-Ouest, ce qui faisait défaut jusqu'alors. Il permettra aussi de soulager les axes secondaires.

Le Boulevard Urbain Sud, axe structurant du réseau de voirie marseillais et hiérarchisé en boulevard urbain (caractérisé par une limitation de vitesse à 50 km/h), n'a donc pas pour vocation de supporter un trafic à 30 km/h.

La vitesse de 50 km correspond à la vitesse nécessaire et suffisante pour un bon écoulement des flux.

A noter que la vitesse autorisée sur le Boulevard Urbain Sud est de 50 km/h et non 60 km/h (la vitesse de 60 km/h est la vitesse de référence utilisée pour le dimensionnement de la tranchée couverte mais ne correspond pas à la future vitesse de circulation).

L'interdiction des poids lourds n'est pas envisagée sur le B.U.S.

11. Pouvez-vous apporter des éléments de comparaison entre carrefours à feux et carrefours giratoires, prenant en compte le bruit spécifique du démarrage des véhicules ?

Les logiciels acoustiques permettent de considérer différents types de démarrage en considérant des trafics ayant un caractère "pulsé", "accélééré", "décélééré" ou "fluide". Le carrefour giratoire peut être considéré comme moins bruyant qu'un carrefour à feu et permet de casser la vitesse sans lui conférer le caractère "pulsé" d'un redémarrage.

Toutefois, le choix d'un type de carrefour découle de la prise en compte de plusieurs autres critères : trafic, sécurité, traversées piétonnes, gestion des transports en commun, ...

Ainsi, un fonctionnement par carrefours à feux est donc préconisé (cf. réponse à la question 61).

12. Le dossier précise que la voirie circulée sera traitée avec un enrobé classique, le TCSP revêtu d'un enrobé grenailé. Pouvez-vous envisager d'utiliser un revêtement acoustique de type EP6 (béton bitumineux drainant, enrobé bitumineux à couche mince,...) qui d'après la documentation présente l'avantage de procurer des gains de 3 à 5 dB(A) sur des voies urbaines (vitesses de circulation de 30 à 50 km/h et faible taux de poids lourds) ? Quels en seraient les inconvénients, notamment le surcoût éventuel ?

Les revêtements de chaussée silencieux sont généralement conseillés pour des voiries en zone interurbaine sur lesquelles le bruit du roulement est prépondérant par rapport au bruit du moteur des véhicules (cf. réponse à la question 10). Le gain apporté est alors intéressant (c'est à dire perceptible à l'oreille).

En zone urbaine, les faibles vitesses pratiquées (50 km/h, voire moins) ne permettent pas d'avoir des gains acoustiques significatifs et ne sont généralement pas utilisés (à ces vitesses, le bruit de roulement est équivalent au bruit du moteur, voire inférieur).

Les revêtements de chaussée silencieux ne sont en outre pas considérés comme des aménagements propres à limiter les nuisances sur le long terme car ils présentent l'inconvénient de se colmater avec le temps (perdant alors en efficacité). La pérennité de leur efficacité n'est pas garantie à long terme.

Les enrobés phoniques sont parfois utilisés pour apporter un confort supplémentaire mais pas dans le cadre de mesures de protections acoustiques réglementaires et spécifiques.

Le surcoût lié à la pose d'un revêtement silencieux est lié à l'entretien plus régulier qu'il nécessite pour le "décolmatage" par rapport à un revêtement traditionnel.

Le maître d'ouvrage n'envisage pas la mise en œuvre d'enrobés phoniques sur le BUS.

13. Le dossier mis à l'enquête précise clairement les raisons pour lesquelles la pose de murs antibruit a été limitée à des glissières béton de 1m (290 ml rue d'André Bardon, 280 ml entre François Mauriac et Verdillon, 240 ml entre Joseph Aiguier et la colline Saint Joseph : nombreuses connexions avec les voiries transversales, l'intégration paysagère et nombreux immeubles de grande hauteur. L'idée dominante étant d'intégrer au mieux ce projet dans son environnement, un couloir d'écrans hauts ne correspondant pas à la philosophie de ce projet urbain fait pour favoriser les échanges. Néanmoins, l'enquête semble révéler que l'effet de coupure que pourra ressentir l'automobiliste est au contraire recherché par les résidents ou usagers d'espaces extérieurs, publics ou privés : parcs, piscines, terrains de sport, terrains de jeux, cours d'école, lieux de repos, villas avec jardins,... Pouvez-vous donc envisager, au cas par cas, la pose de murs antibruit destinés à protéger quelques points sensibles spécifiques ? Quel en serait le surcoût, sur la base d'un linéaire voisin de 2000ml, pour une hauteur inférieure ou égale à 2m, accompagnée d'une végétalisation ? Dans cette optique, vous paraît-il possible, au lieu de faire passer le BUS en remblai au niveau du Roy d'Espagne, augmentant ainsi les nuisances sonores pour les riverains, de le raccorder à la route du Roy d'Espagne à la cote actuelle, plus basse, puis continuer vers le sud en déblai avec un merlon, réduisant le bruit à moindre coût ?

Comme cela est expliqué dans le dossier, les écrans acoustiques permettent de limiter les nuisances pour les maisons ou les petits immeubles (R+1 à R+2) mais pas pour les immeubles de grande hauteur qui seront toujours en surplomb du projet routier.

La réalisation de protections acoustiques est obligatoire essentiellement pour les logements. Les espaces extérieurs, les terrains de jeu et les cours d'école ne sont pas reconnus par la réglementation comme des espaces à protéger.

Règlementairement, le maître d'ouvrage doit proposer des mesures mais le type de mesures à mettre en place reste libre.

Le choix de mettre en place des écrans acoustiques en zone urbaine appartient au maître d'ouvrage de l'opération. Il n'est pas possible d'envisager en ville des écrans classiques ayant un caractère "autoroutier". Le coût de tels aménagements devrait alors être établi en fonction des contraintes propres à la zone d'étude en matière de paysage : matériaux, intégration architecturale, risques de tags, gestion des espaces piétons derrière des murs... ; végétalisation (problématique d'arrosage, mise en place de grillage anti vandalisme, entretien...).

En outre, les murs anti-bruit créent des coupures entre les espaces piétons et la voie. Ces murs doivent être interrompus pour créer les accès aux habitations ou voies adjacentes au BUS. Cela crée des zones cachées qui induisent un sentiment d'insécurité, et qui peuvent être le lieu d'agressions. L'ambiance qui se dégage de ce type d'aménagement n'est pas celle recherchée par le maître d'ouvrage.

En revanche, il est possible d'envisager ponctuellement, le long de logements individuels, la réalisation de murs de clôtures qui séparent les jardins de la voie. Cela sera étudié, au cas par cas, lors des phases d'études ultérieures du projet.

L'optimisation du tracé du BUS a été faite en phase étude où certains passages en déblais ont été adoptés pour limiter les nuisances sonores.

Le passage en déblai est favorable au niveau acoustique, mais les profils qui sont proposés comprennent l'ensemble des contraintes relatives à ce projet (hydraulique, voiries, emprise, paysage, environnement...) et ne se limite pas à l'unique problématique acoustique.

En l'occurrence, le passage au niveau du chemin du Roy d'Espagne ne peut être réalisé en déblais pour des questions de raccordement aux voiries, aux accès à la résidence du Roy d'Espagne et d'écoulements hydrauliques.

Le surcoût de la création de 2000 ml de mur anti bruit sur 2 m de hauteur, intégrant une végétalisation est de l'ordre de 2,10 M€ (600€ m²).

14. Pouvez-vous apporter des précisions sur les modalités techniques d'isolation acoustique des façades, notamment : isolation des murs porteurs par exemple par pose d'une double paroi (oriel, écran,...) ou remplacement seulement des menuiseries extérieures ; pour les menuiseries double ou triple vitrage (notamment pour les logements présentant une surface vitrée > 50% ; traitement ou non des coffres de volets roulants ; traitement ou non des entrées d'air ; fermeture ou non des balcons,...? Cette liste n'est pas exhaustive, une description précise des techniques envisagées ayant permis d'arriver au chiffrage de 7895000€ serait bienvenue.

L'isolation acoustique de façade pour les projets d'infrastructures consiste à mettre en place des menuiseries acoustiques et à maintenir une ventilation cohérente des logements. En général, les parois des logements sont suffisamment isolantes et ne nécessitent pas d'être renforcées (idem pour les toitures). Les traitements acoustiques se font donc au niveau des points faibles des façades comme les menuiseries, les entrées d'air, les coffres de volet de roulant ou les ventilations en façade.

L'isolation de façade apporte également au logement un gain thermique parfois intéressant (économie de chauffage).

Pour les projets d'infrastructures, l'isolation acoustique de façade se fait généralement sur le principe de la rénovation : une nouvelle menuiserie vient s'insérer dans le dormant rénové de l'ancienne menuiserie. Cela permet de ne faire intervenir pour les travaux qu'un menuisier (et un chauffagiste pour la ventilation). La performance des menuiseries est définie suivant le niveau de bruit calculé en façade avec le projet de BUS sur un horizon à long terme.

L'estimation financière qui a été faite est basée sur les coûts suivants :

- 10 000 € HT en moyenne pour une maison individuelle,
- 700 € en moyenne pour une menuiserie sur un collectif.

Ces chiffres incluent les travaux sur les menuiseries et la ventilation.

Le détail des travaux à réaliser dans chaque logement sera défini ultérieurement ; les propriétaires concernés seront contactés afin qu'une visite du logement soit effectuée ainsi qu'un descriptif précis des travaux à réaliser.

15. Pouvez-vous apporter des précisions sur les modalités pratiques d'isolation acoustique des façades, notamment : isolation uniquement de la façade tournée vers le BUS, indemnisation des propriétaires (ou locataires) après travaux sur présentation de facture,... ?

Pour un projet d'infrastructure les façades à traiter sont la façade principale située face au projet de BUS et les 2 façades latérales, quand il y en a. La façade arrière n'est pas à traiter.

Comme indiqué en réponse à la question n° 14, le détail des travaux à réaliser et les modalités de remboursement des propriétaires ne sont actuellement pas définis. Le maître d'ouvrage se rapprochera des propriétaires concernés lors des phases ultérieures du projet.

16. Le climat local a donné pour habitude aux résidents concernés d'ouvrir fenêtres et portes-fenêtres en été pour que la circulation d'air, surtout en étage, diminue la température ressentie. Envisagez-vous d'indemniser la pose de climatisations pour diminuer la température à l'intérieur des logements lorsque le niveau sonore prévu nécessitera de garder fermées les menuiseries extérieures ?

Les travaux d'isolation acoustiques ne concerneront que les menuiseries et la ventilation. La fermeture des balcons ou la mise en place de climatisation n'est pas prévue.

La Commission d'enquête prend acte des précisions apportées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur les méthodes et hypothèses utilisées pour les études acoustiques, conformes à la fois à la réglementation et à l'état de l'art. Elle prend également acte de la confirmation que des réductions plus ou moins importantes des nuisances sonores peuvent être attendues de certaines mesures techniques telles que la réduction de la vitesse, l'utilisation d'un enrobé acoustique, le remplacement de carrefours à feux par des giratoires,...

Concernant l'isolation acoustique des façades, la Commission d'enquête prend acte des précisions apportées sur les modalités techniques et pratiques de l'opération qui répondent aux questions soulevées par une part importante du public. Elle s'étonne cependant que la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole s'en tienne à une position strictement régle-

mentaire sur leur antériorité, négligeant ainsi à la fois l'avis de l'autorité environnementale et les très nombreuses demandes du public directement concerné.

Concernant la réduction de la vitesse, la Commission d'enquête ne partage pas l'avis de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur le fait que le BUS « n'a pas pour vocation de supporter un trafic à 30 km/h ». Cette justification signifierait que le BUS vient uniquement « compléter le réseau viaire de contournement de l'Est de l'agglomération marseillaise en proposant un premier véritable axe routier structurant ». Or, dans le Tome C2, les effets sur les modalités de déplacements et les flux et mesures envisagées (notamment les effets en terme de rééquilibrage de la hiérarchie viaire et du partage de l'espace public) montrent, au contraire, « la faible utilisation du BUS de bout en bout, au profit d'une logique de quartier à quartier (cabotage), ce qui permet de confirmer que le BUS n'aura pas une fonction de rocade (contournement) mais bien une fonction de desserte des quartiers traversés ». Il semble donc établi que le projet actuel, comme dans les zones 30, « souhaite instaurer un compromis entre circulation et vie locale ». En outre, s'il est vrai qu'autrefois, les précédentes définitions des zones à circulation apaisée prévues par le code général des collectivités territoriales (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes,...) les considéraient comme des zones dérogatoires à la règle générale, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 22 juillet 2015 est venue modifier le code pour sécuriser juridiquement la généralisation des vitesses limites inférieures à 50 km/h à l'ensemble de la voirie d'une commune (cf. fiche n°11 d'octobre du CEREMA).

Concernant l'utilisation d'un revêtement acoustique, la Commission d'enquête partage l'avis de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur le fait que le gain acoustique est d'autant plus fort que le bruit de roulement est important et donc que les vitesses de circulation sont élevées. Les gains que l'on peut attendre d'un changement de revêtement sont de l'ordre de 3 à 6 dB(A) et peuvent aller jusqu'à 9 dB(A) selon les performances acoustiques du revêtement sélectionné, son âge et les conditions de circulation (fluide ou saccadée, vitesse, taux de poids lourds...). D'après la littérature, notamment la base de données « bruit de roulement » gérée par le LRPC de Strasbourg pour le compte des laboratoires des Ponts et Chaussées (LPC), du SETRA et du CERTU, « des gains significatifs de l'ordre de 2 à 5 dB(A) peuvent être obtenus même sur des sections de voirie urbaine avec des vitesses de circulation faibles comprises entre 30 et 50 km/h et un faible taux de poids lourds ». Or une variation de 3 dB(A) reste perceptible à l'oreille. Le choix d'un revêtement acoustique peut donc s'avérer pertinent dans le cas du BUS. Il ne doit cependant pas être guidé uniquement par le gain acoustique initial qu'il permet d'obtenir, mais aussi par la question de la durabilité des performances acoustiques au fil des années. Selon les informations techniques auxquelles la Commission d'enquête a pu avoir accès, les enrobés bitumineux à couche mince ou très mince (BBM et BBTM), les enduits contenant de la résine synthétique comme liant et les revêtements poroélastiques ne semblent pas présenter les inconvénients de perte progressive de leurs bonnes qualités acoustiques initiales, en raison de l'obstruction des pores (colmatage).

Concernant les murs antibruit, la Commission d'enquête s'étonne que l'avis de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole repose essentiellement sur un parti paysager, sur des sentiments « d'ambiance », de « coupure » ou « d'insécurité » induits par ce type d'aménagement. Compte tenu de leur coût relativement modéré (1 million d'euros / km), elle estime que ce type d'aménagement complémentaire peut, au contraire, venir renforcer ponc-

tuellement - c'est-à-dire au droit d'une zone de bâtiments R+1 ou R+2 abritant une population sensible - le caractère « apaisé » du projet.

Questions portant sur la qualité de l'air et la réduction de la pollution atmosphérique

17. La modélisation de la dispersion atmosphérique des émissions présentée dans le dossier et l'évaluation des teneurs en polluant dans l'air ambiant dans la bande d'étude, montrent que la réalisation du projet, à l'horizon 2040, n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude. Pouvez-vous confirmer que cette équivalence, avec ou sans BUS, pour un kilométrage parcouru stable, doit être attribuée essentiellement au renouvellement du parc automobile ? Pouvez-vous également confirmer que pour certains polluants tels que le NO₂, le benzène, les PM₁₀ et PM_{2,5} les simulations conduisent à prévoir des niveaux de pollution à proximité immédiate du BUS égaux ou voisins de ceux prévus au droit de l'A50 ?

Les conclusions du rapport sont confirmées. Dans le cadre de cette étude, les études de trafic montrent que la réalisation du projet à l'horizon 2040 est sans impact sur les niveaux de trafic à l'échelle du réseau routier retenu : le kilométrage parcouru est stable entre la situation actuelle et la situation à l'horizon 2040 avec ou sans réalisation du projet.

De ce fait, les émissions routières varient essentiellement du fait de la sévèrisation des normes à l'émission des véhicules et du renouvellement du parc automobile. Toute chose égale par ailleurs, la réalisation du projet n'a donc pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude. Néanmoins, comme indiqué dans le rapport, il est possible d'observer des évolutions localement.

Pour certains polluants tels que le NO₂, le benzène, les PM₁₀ et PM_{2,5} les simulations montrent des niveaux de pollution au-delà des normes de qualité de l'air en vigueur au carrefour Florian.

18. Le Plan Climat Territorial de Marseille Provence Métropole a pour objectif à l'horizon 2020 de diminuer de 11% les émissions de gaz à effet de serre (GES) sur son territoire (19% sur son patrimoine et dans l'exercice de ses compétences). Peut-on envisager de mettre en œuvre certains aménagements pour que le BUS contribue à atteindre ces objectifs de réduction des GES et plus généralement de la pollution atmosphérique générée par le trafic, plus particulièrement dans les embouteillages, comme par exemple : remplacement de certains carrefours à feux par des carrefours giratoires, diminution du nombre de voies sur certains tronçons (2 x 1 voie au lieu de 2 x 2 voies), passage en trémies couvertes équipées de ventilations et dotées de filtres à particules, mise en place d'épais rideaux végétaux adultes agissant comme filtres à particules,...

Sur la base des quelques études qui ont permis de tester de telles mesures et avec toutes les réserves liées à leur transposition dans un autre contexte :

- les mesures qui permettent de réduire les volumes de trafic (réduction du nombre de voies par exemple) permettent de réduire les émissions et la pollution, sous réserve d'une gestion concertée des éventuels reports de trafic ;
- la végétalisation n'est pas une mesure encore très éprouvée avec une efficacité modérée (effet d'écran essentiellement à l'image d'un merlon ou d'un mur) ;

- les giratoires risquent de créer de la congestion sur les voies transversales avec un impact marginal voir négatif sur les émissions et la qualité de l'air ; en effet, un giratoire ne fonctionne correctement que si tous les flux sont équilibrés. Le BUS étant un axe de trafic prépondérant, les véhicules venant des voies transversales auront plus de difficulté à s'insérer dans le giratoire que dans un carrefour à feux (cf. réponse à la question 61)
- les passages en tranchée couverte avec filtre à particules constituent un investissement conséquent (construction et exploitation), cette technique reste encore en phase expérimentale ; au-delà, tout l'air pollué ne peut être traité par les filtres.

19. Le dossier répertorie 168 établissements à caractère sanitaire et social et 125 sites sensibles dans la bande d'étude, dont 30 établissements à caractère sanitaire et social à moins de 300 mètres du BUS. Or la modélisation prévoit une dégradation de la qualité de l'air au droit du projet lui-même (entre 100 et 200 m de part et d'autre). Peut-on envisager des mesures spécifiques au droit de ces établissements hébergeant des personnes sensibles pour y réduire les impacts liés à la pollution ?

La réglementation n'impose aucune mesure de réduction des impacts pour la pollution atmosphérique dans le cadre des études « air et santé » des infrastructures routières. Ainsi, d'un point de vue strictement réglementaire, aucune mesure de réduction n'est donc à envisager dans le cadre de la réalisation du projet du Boulevard Urbain Sud.

Néanmoins, du fait de la réalisation de ce nouvel axe routier, le Maître d'Ouvrage pourrait mettre en place un suivi régulier de la qualité de l'air au droit des établissements à caractère sanitaire et sensible les plus proches (cf page 57 de l'étude air et santé annexée à la pièce C2 du dossier d'enquête).

20. Pouvez-vous confirmer qu'une erreur s'est glissée dans l'interprétation de la figure 200 du Tome C2 montrant que l'indice ATMO est « très mauvais » à « moyen » (inférieur ou égal à 4), non pas la moitié du temps (42 % de l'année 2013), mais 58% du temps ? Même question pour une erreur signalée pour le dioxyde d'azote dans le tableau des campagnes de mesures de la qualité de l'air.

Une erreur s'est effectivement glissée dans l'interprétation de la figure 200 du Tome C2.

La phrase corrigée est la suivante : Cet indice met en évidence les problèmes chroniques de pollution de l'air marseillais : sur l'agglomération, l'indice Atmo est « très mauvais » à « moyen » (supérieur ou égal à 4) **plus de la moitié du temps (57 % de l'année 2013).**

En ce qui concerne le dioxyde d'azote, après vérification du paragraphe associé aux résultats de la campagne de mesure de la qualité de l'air et la figure 205 associée du Tome C2 relative aux teneurs en dioxyde d'azote et en benzène, aucune erreur concernant le dioxyde d'azote n'a été relevée.

La Commission d'enquête prend acte des précisions apportées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur les méthodes et hypothèses utilisées pour les études de dispersion atmosphérique des émissions polluantes, conformes à la fois à la réglementation et aux règles de l'art.

Elle prend également acte de la confirmation que, pour contribuer de manière plus ou moins importante à réduire les émissions de GES, pourraient être envisagés certains aménagements techniques tels que la réduction du volume de trafic, la végétalisation, le remplacement de carrefours à feux par des giratoires, le passage en tranchée couverte,... Elle encourage vive-

ment la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole de ne pas s'en tenir à une position strictement réglementaire et, au moins au droit des 30 établissements à caractère sanitaire et social situés à moins de 300 mètres du BUS, de mettre en place certaines de ces mesures compensatoires à la dégradation prévisible de la qualité de l'air.

Questions portant sur les arbres, les espaces verts, le paysage, la faune et la flore

21. Le bilan du projet est globalement positif en ce qui concerne le nombre d'arbres, puisque sa réalisation augmentera d'un millier environ le nombre total de sujets. Toutefois, au-delà de l'aspect purement comptable, la qualité ressentie par le public n'est pas la même pour un jeune baliveau venant d'être planté sur une avenue, par rapport à celle d'un arbre adulte, souvent qualifié de centenaire, ayant poussé plus ou moins librement, quelquefois vestige d'une ancienne zone naturelle. Pouvez-vous envisager de renforcer l'aspect qualitatif des plantations pour que l'effet compensatoire soit plus important ?

La vaste étendue du Boulevard Urbain Sud et l'ambition du projet de reconstituer un parc linéaire oblige à considérer plusieurs types de réponses quant à la taille des végétaux prescrits :

- planter de jeunes plans et des baliveaux offre de meilleures chances de reprise et assure une meilleure acclimatation des végétaux à leur environnement. Cette utilisation de petits sujets sera privilégiée dans les espaces ayant pour vocation de préfigurer des bosquets et des « masses boisées » occupant de larges surfaces. Ces plantations seront protégées par un double système : une mise en place de ganivelles temporaires de 1,00 m et une barrière basse empêchant le passage de 2 roues.
- les alignements sont généralement constitués d'arbres 20/25 permettant de souligner les grands axes de l'aménagement et de supporter les contraintes liées aux circulations automobile, cycle et piétonne.
- enfin certains lieux de l'aménagement dits emblématiques (place, parvis, aires de jeux...) font l'objet de plantation d'arbres dont l'essence, la taille et le port permettent d'identifier des lieux clés dans l'aménagement.

Outre la campagne de plantation envisagée, les études réalisées dans le cadre du projet du Boulevard Urbain Sud ont recherché le maintien en place du maximum d'arbres matures existants (cèdres du parc de la Mathilde, platane au droit de Florian, cyprès de la maison de retraite du Vallon de Toulouse, boisement de pins proche de l'avenue De Lattre de Tassigny, ...). Les tracés des pistes cyclables et des cheminements piétons ont été positionnés de telle sorte à contourner, si possible, le patrimoine végétal en place. Par ailleurs, l'altimétrie de l'aménagement s'adapte autant que faire se peut au niveau des collets des arbres.

En complément, la conservation d'un maximum d'arbres existants sera optimisée lors de la phase travaux si des possibilités de sauvegarde supplémentaires apparaissent.

De plus, en concertation avec le Service Espaces Verts et Nature (SEVN) de la Ville de Marseille, une série de prescriptions (protection du système racinaire, élagage préventif, mise en place de tuteurs...) sera intégrée au cahier des charges des entreprises titulaires du marché « aménagements paysagers » du Boulevard Urbain Sud de sorte à favoriser la reprise des végétaux plantés.

Enfin, rappelons que certains secteurs sont actuellement dépourvus d'arbres ; de ce fait, la réalisation du Boulevard Urbain Sud permettra l'implantation de nouveaux sujets, améliorant le cadre de vie des habitants comme ce sera le cas dans le quartier de Saint Loup.

22. Le parc de la Moline, réalisé il y a une dizaine d'années sur la L2, est souvent cité en exemple par le public comme une réalisation exemplaire. Il est perçu comme lieu de vie et d'animation du quartier, où se mélangent toutes sortes d'activités et où se côtoient à la fois des espaces aménagés et d'autres laissés plus naturels. Pouvez-vous envisager une ou deux opérations similaires de ce type le long du tracé, ailleurs que sur les 3 trémies couvertes prévues dans la section nord du BUS ?

L'agence Ilex (paysagiste du groupement de maîtrise d'œuvre du BUS) a assuré la maîtrise d'œuvre complète (de la phase études au suivi de chantier) du parc de la Moline.

Les principes mis en œuvre sur le parc de la Moline ont abouti à la réalisation réussie d'un lieu de vie et d'animation de quartier où se mélangent toutes sortes d'activités et où se côtoient à la fois des espaces aménagés et d'autres délaissés plus naturels. Ces principes ont été reconduits par l'agence Ilex sur les trémies couvertes du Boulevard urbain Sud.

L'emprise d'intervention du BUS ne laisse pas suffisamment d'emprise ailleurs que sur ces trémies couvertes pour installer des parcs d'envergure. Cependant tous les espaces à disposition (ou délaissés du BUS) en dehors de la voirie font l'objet d'une attention particulière d'aménagement. Les surlargeurs, les espaces résiduels, les parcs, les zones de boisement ... sont respectés au maximum, enrichis et valorisés.

Par ailleurs, les espaces offrant suffisamment de place sont équipés au regard de leur situation. Ainsi, il est prévu de relocaliser une aire de jeux d'enfants et des jeux de boules existants au niveau du boulevard François Mauriac.

23. Le BUS, une fois réalisé, va probablement révéler des territoires pour l'instant peu visibles et peu fréquentés. Avez-vous envisagé leur traitement paysager et/ou leur mise en valeur paysagère, comme par exemple des masques végétaux au niveau de la déchetterie, une insertion dans le paysage environnant par une géométrie et un choix d'essences appropriés,... ?

La conception du projet résulte d'une analyse paysagère prenant en compte le paysage environnant. Elle vise notamment à mettre en valeur ces espaces aujourd'hui peu ou pas visibles

Ces considérations feront l'objet de précisions dans le cadre des études à venir de la phase PRO.

L'équipe de maîtrise d'œuvre se rend régulièrement sur site afin de confronter son projet à la réalité du terrain et dispose d'outils 3D permettant de simuler l'impact du projet sur l'existant aussi bien que la perception du territoire depuis le projet.

24. La palette d'essences proposées contient des espèces présentant des inconvénients : non adaptation à la sécheresse (frêne commun), enracinement traçant endommageant les revêtements (pins), caractère allergène (cyprès), caractère exotique (platane d'orient),... Inversement, certaines caractéristiques souhaitées (par exemple floraison mellifère) ne semblent pas avoir été pris en compte. Les mêmes observations ont été formulées pour les espèces arbustives. Pouvez-vous présenter une nouvelle palette correspondant mieux à ces critères de biodiversité ?

La palette végétale proposée dans le dossier d'enquête publique a fait l'objet d'une analyse par le Service Espaces Verts et Nature (SEVN) de la Ville de Marseille.

En effet, suite au démarrage des études de la phase PRO, un dialogue a été mis en place et a notamment abouti à un élargissement de la palette végétale initialement proposée, aussi bien pour les arbres que pour les variétés arbustives.

Ainsi, les végétaux finalement retenus à ce jour l'ont été d'une part, suite aux retours d'expérience de SEVN et d'autre part, en fonction d'autres projets mis en œuvre dans la région par la maîtrise d'œuvre.

Les études PRO du Boulevard Urbain Sud sont en cours. La palette végétale mise en œuvre le long du BUS n'est donc pas totalement arrêtée. Selon les sections étudiées, la palette végétale retenue présentera des spécificités liées au site environnant.

25. Les profils en travers présentés dans le dossier montrent des arbres atteignant des dimensions telles qu'ils forment une voûte fermée au-dessus des chaussées, notamment dans les parties à 2 x 1 voie + TCSP. Les questions liées à la sécurité, en particulier la chute des branches par vent fort, peuvent-elles effectivement rendre possible, sur le très long terme, un tel développement des cimes ? Dans l'affirmative, avez-vous envisagé une organisation pratique pour réaliser l'entretien du terre plein central (élagages, débroussaillages, tontes,...) sans perturbation majeure du trafic ?

Les coupes fournies dans le dossier d'enquête publique du Boulevard Urbain Sud sont présentées à titre indicatif afin de permettre au lecteur de visualiser les profils en travers

La mise en place d'une voûte végétale au-dessus de la voirie ne reflète pas l'exactly le projet futur mais contribue à indiquer l'ambiance recherchée. Les arbres seront bien évidemment taillés et entretenus de façon à éviter toute chute de branche sur les voies.

Le terre-plein central, d'une largeur d'environ 4,00 m, est suffisant pour intégrer un chemin en partie centrale, pour permettre l'entretien des massifs plantés et des arbres (tontes, débroussaillages, élagages,...). Ce principe a été validé par le Service Espaces Verts et Nature (SEVN) de la Ville de Marseille.

L'organisation pratique des entretiens sera précisée lors des phases ultérieures des études, toujours en concertation avec SEVN. En particulier, les zones de stationnement des engins d'entretien seront positionnées au plus proche des espaces à entretenir, de sorte à faciliter leur accès tout en évitant de perturber le trafic automobile du BUS.

26. Le PADD en vigueur de la ville de Marseille a pour ambition de "conforter la trame verte et bleue au sein de la ville constituée, intégrer des espaces supports de biodiversité et permettre l'accueil du public". Principes qui se déclinent notamment en : "accroître l'offre en parcs et jardins publics", "préserver dans la ville des espaces verts (parcs, boisements et jardins publics ou privés, végétation en cœur d'îlots, certaines friches et landes boisées...) composant une trame verte à valeur écologique, paysagère et/ou sociale". Le projet actuel ne présente-t-il pas une certaine incompatibilité avec le PADD lorsqu'il empiète sur des espaces verts, des parcs et des jardins, ayant une valeur écologique, paysagère ou sociale significative ?

L'emprise réservée au PLU de la Ville de Marseille pour le projet du Boulevard Urbain Sud a créé un véritable parc linéaire, un corridor écologique dans la partie périphérique de Marseille. Les habitants se sont appropriés cet espace et sa tranquillité. La longue durée de vacance foncière a «naturalisé» et «patrimonialisé» cet espace. Un bout de nature ou de campagne urbaine a subsisté dans l'agglomération.

Le projet d'aménagement végétal du BUS se propose donc de compenser au maximum la perte de cet espace vert intégré à la vie des quartiers qu'il traverse. La réelle incidence du BUS sur cet espace correspond exactement à l'emprise des voies et des trottoirs.

En outre, le projet du BUS crée des nouveaux espaces publics qui doivent être maîtrisés et gérés (contrairement à l'emprise actuelle) puisqu'une des nouvelles vocations du lieu est d'accueillir un boulevard ouvert à la circulation automobile. Ces espaces publics sont de différents types, soit liés directement au projet d'infrastructure (ex : trottoirs, places, carrefours), soit plus éloignés du boulevard et plus apaisés (ex : jardins, parcs, boisements...).

Le végétal vient accompagner le nouveau boulevard mais investit aussi tous les espaces délaissés, donnant une épaisseur à l'espace public. Le végétal ne sert pas de remplissage mais est bien un support du projet apportant confort, esthétique et agrément. Le végétal permet d'intégrer le patrimoine existant comme les bastides, les noyaux villageois, les jardins familiaux, les zones boisées. Cette intégration est possible grâce à un accompagnement discret en continuité avec la végétation existante sur l'espace public ou dans les parcelles privées.

D'un point de vue écologique, les espaces existants ne constituent qu'une trame de fonctionnalité faible. Certains espaces d'enjeu écologique fort, comme le Parc du Roy d'Espagne, ne sont impactés qu'en bordure, sans remise en cause fondamentale de leur rôle de zone refuge.

Cependant, la réalisation du projet et des espaces annexes linéaires pourra créer un axe de déplacement pour les espèces, notamment entre le Roy d'Espagne, connecté à Marseilleveyre, et l'Huveaune, trame bleue.

Rappelons que le projet du BUS s'intègre aux emplacements qui lui sont réservés au PLU ; ces espaces sont donc voués à disparaître. De plus, rappelons que le projet du BUS est identifié dans le PADD du PLU de Marseille comme un vecteur important de développement du réseau actuel.

Le projet du Boulevard Urbain Sud est donc en cohérence avec les objectifs du PADD (cf. chapitre 1.3.4. du Tome F du dossier d'enquête publique ; cf. chapitre 6.1. Tome C - Pièce C2 du dossier d'enquête publique).

27. En termes de surface, on admet généralement que, lorsqu'un espace vert voit sa dimension réduite, si la perte est compensée par un nouvel espace dont la surface est simplement égale à celle perdue, la valeur totale des deux espaces reste inférieure à la valeur initiale du fait du morcellement et des inévitables effets de bordure. Pouvez-vous envisager que pour certains d'entre eux, la compensation soit supérieure au ratio 1/1 ?

La réalisation du Boulevard Urbain Sud consiste à créer une route là où se situent actuellement des terrains en friche. Les emplacements réservés pour le BUS ne sont pas suffisamment larges pour permettre à la fois la réalisation de la voie et la création de parcs. Aussi, une compensation globale de la surface défrichée supérieure au ratio 1/1 n'est pas techniquement réalisable. En revanche, le bilan plantation est largement positif.

Néanmoins, ponctuellement, pour certaines zones impactées par le projet du BUS, comme par exemple pour les jardins familiaux Joseph Aiguier, le Maître d'Ouvrage s'engage à mettre à disposition de l'association des jardins familiaux « des terrains équivalents en surface et en équipements » à ceux qui seront impactés par le projet du BUS, soit à minima une surface de 7600 m² (cf. paragraphe 3.4.7.3. Occupation des sols et biens matériels du Tome C2 du dossier d'enquête publique, pages 344 et 345).

28. Du fait de l'ancienneté du projet, notamment de son inscription de longue date dans les documents d'urbanisme de la ville, beaucoup d'espaces situés à l'intérieur de l'emprise sont utilisés depuis de nombreuses années en tant qu'espaces verts ou lieux d'activités de nature ou de loisirs. Quels sont ceux pour lesquels il est envisagé une relocalisation ?

A ce jour, le projet intègre la relocalisation d'un certain nombre d'espaces verts ou lieux d'activités de nature ou de loisirs :

Section Florian - Claudel:

- l'amicale des boulistes de la Germaine ;
- le stade de la Germaine (par un city stade) ;
- l'amicale des boulistes de St-Tronc.

Section De Lattre de Tassigny - Doize :

- la surface impactée des jardins familiaux pourra être restituée à la demande de la fédération des jardins familiaux ;
- l'aire de jeux située au pied de la résidence Valmante est requalifiée.

Les relocalisations seront précisées au fur et à mesure de l'avancement des études de conception, en concertation avec les acteurs locaux.

29. Le Parc de la Mathilde est signalé comme étant un site pilote d'un projet expérimental mené par la Direction des Parcs et Jardins de la ville visant à proposer aux citoyens des espaces verts écologiquement responsables. Ceci est-il susceptible d'entraîner des difficultés de réalisation ?

Le parc de la Mathilde a effectivement été le site pilote d'une gestion différenciée durable dans les années 2008-2009.

Depuis, le principe de la gestion différenciée a été intégré à plusieurs parcs de la Ville de Marseille.

Par ailleurs, la gestion différenciée a permis à la Ville de Marseille de recevoir une labellisation nationale (ECOJARDIN) pour 7 de ses parcs.

SEVN précise toutefois que même si le parc de la Mathilde est à l'origine de la gestion différenciée, il ne fait pas parti des parcs possédant la labellisation nationale ECOJARDIN à ce jour.

En ce qui concerne le projet du Boulevard Urbain Sud au niveau du parc de la Mathilde, il convient de noter que le tracé retenu reste dans les emprises de l'emplacement réservé inscrit au PLU (il impactera principalement le parc à chiens et une aire en stabilisé).

Au stade actuel des études, le projet prévoit de restituer les espaces de promenade, les grands arbres et les grandes pelouses qui architecturent le parc existant.

Le projet de réaménagement du parc de la Mathilde sera affiné dans le cadre des études ultérieures, en étroite collaboration avec le Service Espaces Verts et Nature de la Ville de Marseille. Cette restructuration respectera les objectifs et les contraintes de façon à permettre d'accéder au label ECOJARDIN.

30. Au niveau de la pinède du Roy d'Espagne, est-il possible d'affirmer que la totalité des arbres hors tracé routier proprement dit sera maintenue ?

Au niveau de la pinède du Roy d'Espagne, les emprises de la voie ont été adaptées afin d'impacter à minima la zone boisée.

Toutefois, les ouvrages de nivellement tels que les talus et les murs nécessiteront parfois l'abattage d'arbres. Le Boulevard Urbain Sud peut se trouver en déblai ou en remblai par rapport au terrain naturel. Ces talus seront revégétalisés.

Les études menées jusqu'à présent ont notamment mis en œuvre des solutions techniques visant à minimiser l'impact du projet sur les arbres.

Ainsi, les cheminements doux (cheminements piétons et pistes cyclables) du secteur de la pinède du Roy d'Espagne ont également intégrés dans cette optique : ils serpenteront entre les principaux sujets, limitant ainsi l'abattage des grands pins.

Ces éléments seront précisés dans les phases ultérieures d'études du projet. En complément, la conservation d'un maximum d'arbres existants sera optimisée lors de la phase travaux si des possibilités de sauvegarde supplémentaires apparaissent.

31. L'emprise du BUS semble tangenter, voire intersecter légèrement, la zone d'adhésion du Parc National des Calanques. Pouvez-vous confirmer ou infirmer cette observation et, dans l'affirmative, indiquer quelles en sont les éventuelles conséquences pour le projet ?

Le projet du BUS se situe en limite de l'aire d'adhésion du Parc National des Calanques, au niveau du Roy d'Espagne.

Le Parc National des Calanques a été consulté par la maîtrise d'œuvre dans le cadre du diagnostic et de l'analyse des contraintes environnementales et réglementaires du projet, en août 2014.

Le Parc National a confirmé que le projet du Boulevard Urbain Sud se situait hors de la zone de cœur ou de l'aire d'adhésion du Parc National des Calanques.

Par ailleurs, aucune observation n'a été émise par le Parc National des Calanques dans le cadre de l'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact du projet du BUS.

De même, lors de la réunion des Personnes et Organismes Associés qui s'est tenue le 11 août 2015, conformément aux articles L123-14-2 et suivants et R123-23-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, le Parc National des Calanques n'a formulé aucune remarque particulière quant à l'emprise du projet du BUS sur le périmètre du parc (zone de cœur ou aire d'adhésion). Le compte rendu de séance est présenté en pièce G2 du dossier d'enquête publique.

32. Les inventaires faune/flore réalisés spécifiquement pour le projet ont permis de recenser quelques espèces animales protégées d'enjeux moyens (écureuil roux, hérisson d'Europe,...). Par ailleurs, le public a signalé, d'une part que certaines espèces animales recensées étaient également présentes sur d'autres parties du tracé (écureuil roux à Saint-Tronc), d'autre part que des rapaces nocturnes (hibou moyen duc et chouette hulotte) avaient été observés dans les jardins Joseph Aiguier et à proximité (résidence Michelet Saint-Jacques). Compte-tenu de l'inscription de certaines d'entre elles sur la liste rouge des espèces protégées en France et des conséquences qui en découlent pour la réalisation du projet, avez-vous la possibilité de vérifier l'existence de données attestant de leur présence dans les secteurs qui semblent ne pas avoir été prospectés afin de confirmer ou infirmer leur présence effective ?

L'analyse de l'état initial du site a consisté tout d'abord en une recherche bibliographique auprès de l'Etat, des associations locales, des institutions et universités : sites internet spécialisés (DREAL, ..), inventaires, études antérieures, guides et atlas, travaux universitaires ... Cette phase de recherche bibliographique est indispensable et déterminante. Elle permet de recueillir une somme importante d'informations orientant par la suite les prospections de terrain.

L'analyse bibliographique a ensuite été complétée par des prospections de terrain sur un cycle annuel. Toutes les périodes favorables pour cerner les enjeux faunistique et floristique ont pu être couvertes.

Ainsi les inventaires faune/flore réalisés spécifiquement pour le projet du BUS ont permis de recenser quelques espèces animales protégées d'enjeux moyens (écureuil roux, hérisson d'Europe,...).

Par ailleurs, les représentants du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre ont rencontré l'association locale des jardins familiaux le 13 novembre 2014. Lors de cette réunion, ils ont été informés du fait qu'un écologue devait s'installer sur le site Joseph Aiguier et ont demandé à ce que ses coordonnées leur soient communiquées pour leur permettre d'en savoir davantage sur la faune et la flore présentes dans le secteur. En dépit de plusieurs relances par mail, l'écologue n'a pu être contacté.

En outre, les écologues mandatés par le maître d'œuvre n'ont pu accéder aux jardins Joseph Aiguier, faute d'autorisation de la part de l'association locale des jardins familiaux. La présence de rapaces nocturnes (hibou moyen duc et chouette hulotte) dans les jardins Joseph Aiguier et à proximité (résidence Michelet Saint-Jacques) n'a pu être vérifiée.

Cependant, dans le cadre des inventaires de terrains, des observations et des écoutes ont été menées autour et dans les jardins Joseph Aiguier depuis leur périphérie et ces espèces, notamment les rapaces nocturnes, n'ont pas été contactées.

Dès que le maître d'ouvrage aura obtenu les autorisations nécessaires, il procédera aux inventaires faune – flore complémentaires

De plus, leur signalement sera communiqué au service biodiversité de la DREAL qui se positionnera sur la possibilité d'intégrer ces espèces dans une éventuelle procédure de dérogation à la protection des espèces (procédure dite CNPN).

La Commission d'enquête prend acte des nombreuses précisions apportées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur les questions techniques liées au végétal, sur l'étroite collaboration avec le SEVN de Marseille, sur l'intention de s'inspirer de l'exemple du Parc de la Moline chaque fois que cela sera possible et sur la nécessaire attente de la phase projet pour préciser certains détails.

Elle prend également note de la cohérence du BUS avec les objectifs du PADD en termes de trame verte, le « corridor écologique » de l'emprise s'étant naturellement constitué pendant la longue phase d'élaboration du projet. Toujours au sein de l'emprise, elle prend également note que les relocalisations d'espaces verts ou de lieux d'activités de nature et de loisirs seront également précisées, lors de la phase projet, en concertation avec les usagers.

Concernant les inventaires faune/flore, en l'absence d'information sur la présence avérée de certaines espèces de rapaces, la Commission d'enquête encourage vivement la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole à engager rapidement une démarche officielle auprès de la fédération des jardins familiaux afin de lever tout obstacle à la réalisation des inventaires complémentaires à l'intérieur des jardins Joseph Aiguier.

Concernant les mesures compensatoires, la Commission d'enquête encourage vivement la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole à ne pas s'en tenir à une position strictement réglementaire et, au moins pour le Parc de la Mathilde et les jardins Joseph Aiguier, aller plus loin que la surface équivalente, en prenant en compte l'effet « morcellement ».

Questions sur la pollution des eaux, les risques d'inondation et d'incendie

33. En matière de qualité des eaux superficielles et marines, le projet engendrera deux rejets dans le milieu aquatique (dans la mer et dans l'Huveaune). Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter au public ayant exprimé sa crainte de dysfonctionnement, en cas de forte pluie, des ouvrages de décantation prévus, notamment du fait de l'importance de la surface imperméabilisée supplémentaire ?

Rappelons que seulement deux impluviums de la plate-forme routière voient leur rejet d'eau pluviale orientés vers un milieu aquatique :

Impluvium	Surface de plate-forme du BUS	Bassin	Exutoire
1 : du giratoire parangon au collège du Roy d'Espagne	3,35 ha	Bassin de décantation Parangon – traitement qualitatif	Mer
9 : du Nord de la trémie à l'échangeur Florian	4,67 ha	Bassin BR4 Huveaune – traitement qualitatif	Huveaune

Le réseau de collecte de la plate-forme du BUS et les ouvrages de rétention sont dimensionnés pour une occurrence décennale.

Rappelons également que le lessivage de la chaussée se fait dans les premières pluies. Celles-ci récoltent la majorité des éléments polluants des chaussées (particules fines, hydrocarbures, macro-déchets, ...). Les eaux polluées sont donc celles des premières pluies. Celles-ci seront récoltées en premier dans les ouvrages de traitement.

Pour une occurrence inférieure à 10 ans, les eaux pluviales seront gérées par les ouvrages du BUS. Une grande part des eaux sont envoyées vers le réseau pluvial communal. Au niveau des deux extrémités de la plate-forme du BUS, les eaux sont traitées par les ouvrages de dépollution avant rejet dans l'Huveaune ou dans la mer.

Au-delà de cette occurrence, le réseau de collecte de la plate-forme et les bassins de rétention/dépollution seront saturés. Les eaux pluviales vont donc ruisseler sur la plateforme routière. Les eaux s'évacueront progressivement vers les ouvrages de traitement au fur et à mesure qu'ils se vidangeront.

En outre, une supervision des ouvrages de dépollution sera mise en place afin de prévenir tout dysfonctionnement. Les services de la SERAMM sont habilités à intervenir rapidement sur une station de dépollution afin de parer à tout problème.

34. Un réseau de galeries souterraines, alimentant plusieurs puits dans les propriétés traversées, est signalé chemin Joseph Aiguier. Ces galeries romaines ou moyenâgeuses, semble-t-il mentionnées dans un ouvrage de l'abbé GANAY préfacé par Mr. JC GAUDIN "La poétique histoire de Mazargues", pourraient être endommagées par les travaux du BUS au niveau des jardins familiaux, notamment par un passage en souterrain. Quelles mesures pensez-vous pouvoir adopter face à ce risque potentiel ?

Il n'est pas prévu de passer en ouvrage souterrain dans ce secteur.

Les investigations nécessaires seront réalisées dès lors que le maître d'ouvrage aura accès au site puis déterminera les mesures conservatoires à prendre. Si ces galeries venaient à être endommagées ou supprimées et dans la mesure où elles ont encore une fonction, celle-ci sera restituée dans le cadre des travaux du BUS.

En outre, il est précisé au chapitre 3.4.2. de la Pièce A2 du dossier d'enquête publique que dans le cadre de la consultation du Service Régional de l'Archéologie, la prescription d'un diagnostic archéologique a été notifiée en date du 16 février 2015. L'arrêté préfectoral portant prescription de diagnostic archéologique a été établi le 17 février 2015.

Ce diagnostic archéologique sera réalisé sur les emprises du BUS par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (INRAP).

Si le diagnostic met en évidence une sensibilité vis-à-vis du patrimoine archéologique, des fouilles pourront être prescrites par le Préfet de Région.

De plus, en cas de découverte fortuite de vestiges lors des travaux, des mesures spécifiques seront prises en collaboration avec le Service Régional de l'Archéologie.

35. En matière d'inondation, le principe retenu est celui de la neutralité hydraulique pour une occurrence décennale (centennale pour la Gouffonne), c'est-à-dire la non aggravation du risque pour les personnes actuellement exposées. Par ailleurs, le projet a été élaboré de manière à ce que la voirie soit insubmersible pour une occurrence décennale. Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter au public ayant exprimé sa crainte générale d'amplification des risques liée aux perspectives de changement climatique ? Ponctuellement, au niveau de la Gouffonne, secteur où les caves semblent régulièrement inondées, quels éléments de réponse pouvez-vous apporter au public ayant exprimé son insatisfaction devant le fait que le projet n'a pas prévu d'améliorer certains ouvrages sous-dimensionnés (débit annuel ou biennal) ?

Le dimensionnement du réseau d'eaux pluviales est basé sur les données pluviométriques recommandées par la CUMPM et par la DDTM.

Fonctionnement des ouvrages de franchissement

Les réseaux de transparence hydraulique sont dimensionnés pour une occurrence décennale (et centennale pour la Gouffonne) et la voirie est insubmersible jusqu'à une occurrence de 10 ans.

Sur la totalité du linéaire du projet BUS, les réseaux pluviaux transversaux amont et aval sont très souvent sous-dimensionnés pour un évènement décennal. La reprise totale des réseaux à l'échelle des bassins versants dépasse le périmètre du projet, néanmoins, des solutions alternatives sont envisagées :

- côté amont, il s'agit de permettre un bon engouffrement des eaux vers les ouvrages de franchissement,
- côté aval, il s'agit de ne pas aggraver la situation hydraulique avec les rejets du réseau pluvial sous plateforme (concentration possible des écoulements, rejet sur voirie aval en l'absence de réseau pluvial...).

Ainsi, en amont de la plate-forme du BUS, des branches de réseau récolteront les eaux du bassin versant amont. Ces réseaux amont seront positionnés de manière à intercepter tous les écoulements avant qu'ils ne s'écoulent sur la plate-forme. Ces eaux vont s'engouffrer en amont de la plate-forme du BUS par des puits d'engouffrement dans le réseau de franchissement de la plate-forme. En sortie de ce réseau, les eaux rejoindront le réseau aval. En cas de saturation de ce réseau, les eaux s'évacueront par des puits de sortie qui seront positionnés sur la branche principale ou sur des branches secondaires, plus éloignées de la chaussée du BUS. Ils permettront de déverser les eaux (en aval du BUS) à une distance suffisante pour ne pas risquer de mettre en eau la plateforme routière).

La position des grilles, avaloirs et puits, est ajustée en fonction de la topographie du secteur. L'emplacement est établi par rapport au point bas de la chaussée, dans le but d'optimiser l'engouffrement des eaux de surface. Les pentes des chaussées sont orientées vers les grilles pour faciliter l'engouffrement des eaux.

Concernant la Gouffonne

Le projet ne modifie pas significativement la zone inondable de la Gouffonne. Les débordements sont dus à l'insuffisance des réseaux amont et aval à la plate-forme du BUS. Le projet ne prévoit la reprise des réseaux qu'au niveau du projet BUS. Le projet n'a pas vocation à reprendre l'ensemble des réseaux du bassin versant.

Plusieurs éléments permettent de ne pas aggraver le risque d'inondation :

- mise en place d'un cadre d'une capacité centennale pour le franchissement de la plate-forme du BUS de la Gouffonne,
- la mise en place de grilles d'engouffrement en amont de ce franchissement et d'ouvrages de surverse du réseau en aval,
- la compensation à volume équivalent des 900 m³ de remblais créés par le BUS par la création d'une capacité équivalente de rétention
- la mise en place d'une zone de ralentissement des eaux au niveau du carrefour entre la plate-forme du BUS et l'avenue De Lattre de Tassigny.

Ainsi, le projet n'aggrave pas le risque d'inondation par rapport à la situation actuelle. Le risque reste équivalent.

A noter qu'en zone inondable, les caves ou les parkings souterrains constituant un point bas sont les premiers espaces immergés lors d'une crue. Il s'agit d'enjeu du fait de la présence biens (voitures...) mais il ne s'agit pas de zone habitée.

36. Bien que situé dans une zone d'aléa fort, l'impact du projet est jugé faible pour le risque d'incendie de forêts. L'étude d'impact indique d'ailleurs qu'aucun incendie n'est recensé sur l'aire d'étude au niveau de la base de données Prométhée (affirmation à nuancer car, avant la mise en œuvre des GPS, le repérage des feux n'étant effectué que grossièrement à l'intérieur d'un "carré DFCI" de 2 km de côté, certains feux recensés peuvent avoir effectivement démarré dans la zone ou à proximité immédiate). Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter au public ayant exprimé sa crainte d'une augmentation du nombre de départs liés à des imprudences le long du BUS (notamment jets de mégots d'automobilistes), le débroussaillage prévu des abords des voiries permettra-t-il réellement d'éviter tout départ de feu ?

Comme précisé dans le dossier d'enquête (p. 90 Tome C), le Boulevard Urbain Sud jouxte des secteurs où le risque est jugé fort : au Sud du tracé, au niveau de la traverse Parangon et en bordure du massif de Marseilleveyre (pinède du Roy d'Espagne) et à l'Est au niveau du quartier Mazargues.

La conception du Boulevard Urbain Sud respecte la réglementation en vigueur concernant ce risque. Les équipements seront précisés dans le cadre des études ultérieures de conception, en collaboration avec les services du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille. D'ores et déjà, des poteaux incendies seront mis en place tout le long du tracé.

Une zone de prescriptions liée au risque de feux de forêts est identifiée au Plan Local d'Urbanisme de Marseille dans le secteur du Roy d'Espagne. Les prescriptions concernent en particulier les constructions d'immeubles, lesquelles doivent notamment bénéficier d'infrastructures suffisantes indis-

pensable à l'intervention des secours. En ce sens le projet du BUS améliore ainsi l'accessibilité par les services de secours au secteur Sud de la commune.

Il est précisé dans le dossier d'enquête qu'en phase d'exploitation, l'entretien régulier des abords des voiries (débroussaillement) pour éviter tout départ de feu. Le débroussaillement sera conforme à l'arrêté n°163 relatif au débroussaillement et au maintien en état débroussaillé des espaces sensibles aux incendies de forêt (préfecture des Bouches-du-Rhône). En zone d'aléa fort, aux abords des routes (autres qu'autoroute, nationales et départementales), le débroussaillement se fait sur une largeur minimale 10 m de part et d'autre de l'emprise technique de la voie.

De la même façon, il est précisé dans le dossier d'enquête que les travaux respecteront la réglementation applicable dans ces secteurs : emploi du feu, débroussaillement des abords du chantier...

D'autres moyens de réduction du risque de départ de feu pourront être étudiés dans les phases ultérieures de conception :

- Le débroussaillement aux abords de la voie (prévention permettant de limiter les départs de feu mais aussi sa propagation),
- Des panneaux de sensibilisation pour les automobilistes et piéton à proximité des zones à risque (prévention),

A noter que le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille a déjà été consulté dans le cadre de la concertation inter administrative.

Il est convenu que l'ensemble des plans issus de la conception détaillée réalisée en phase PRO seront communiqués à la Division Prévention du BMPM, pour avis et échanges. De plus, la division Prévention du BMPM sera associée à la réflexion sur le phasage des travaux, avant le démarrage de ces derniers et pendant toute la durée du chantier.

La Commission d'enquête prend acte des précisions apportées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole en matière de traitement des eaux superficielles et de prise en compte des risques naturels (inondation et incendie), le projet étant conforme à la réglementation et à l'état de l'art.

Elle prend également acte des précautions qui seront prises lors des travaux pour préserver les éventuelles galeries souterraines présentes autour du chemin Joseph Aiguier.

Questions portant sur le coût, le financement et le planning

37. De très nombreuses personnes ont demandé de prévoir un plus grand nombre de tranchées couvertes pour réduire certaines nuisances, argumentant souvent que, si elles avaient été écartées pour des questions financières, le projet pouvait être de différé jusqu'à disposer des financements nécessaires. L'estimation des travaux par poste fait apparaître un coût des 3 tranchées couvertes voisin de cent million d'euros HT, soit près de la moitié du coût total hors expropriation. Pouvez-vous confirmer ce chiffre d'environ 30 million d'euros HT par trémie couverte d'environ 300m ? En corollaire, différents chiffres contradictoires circulent sur le coût de la L2, Nord et Est, prise souvent en exemple. Pouvez-vous clarifier le débat en rappelant son coût prévisionnel et son coût réel ?

Le projet du BUS intègre une section en tranchées couvertes entre l'échangeur Florian et la rue Verdillon. Cette section, située au débouché de la L2 a pour objectif d'écouler le trafic de la façon

la plus fluide possible vers le sud. En outre, cette section du BUS traverse le noyau villageois de St Loup au niveau de la future place de l'Octroi. A cet endroit, le BUS intercepte le boulevard de Pont de Vivaux, le boulevard de St Loup, le Boulevard Romain Rolland, qui sont des axes transversaux très chargés. De plus, actuellement, une partie du trafic emprunte l'autopont de St Loup. Le passage en tranchée couvertes du BUS répond donc à plusieurs enjeux majeurs du secteur : assurer un débouché fluide à l'échangeur Florian, faire passer le flux de véhicules non plus sur un ouvrage aérien mais souterrain, maintenir une circulation en surface fluide avec une gestion des intersection des trois axes principaux au niveau de la place de l'Octroi. Cette solution enterrée permet donc à la fois d'améliorer fortement la circulation des véhicules du nord au sud et d'est en ouest, d'apaiser la circulation en surface, de créer une place urbaine et accueillante et de requalifier le noyau villageois de Saint Loup. Cette situation est unique et ne se rencontre à aucun autre endroit du BUS. Elle justifie pleinement l'investissement de plus de 100 M€ (hors équipements et hors aménagements de surface).

Multiplier le nombre de sections en tranchée couverte sur le BUS aurait comme conséquence immédiate une augmentation très importante du coût du projet (le ratio de 30 M€ pour 300 m de tranchées est confirmé) et ne répondrait, a priori, qu'à un seul objectif : l'intégration de la voie dans son environnement. Or, la création de tranchées couvertes n'est pas sans impact sur l'environnement immédiat : il faut tout d'abord démolir l'existant (notamment les arbres) avant de creuser les tranchées puis de les recouvrir et de réaménager la couverture. Les tranchées couvertes nécessitent de plus la réalisation de trémies d'accès plus ou moins longues selon la topographie du site (pouvant atteindre 100 m de long).

Le ratio mentionné ci-dessus ne peut en aucun cas être comparé avec ceux de la L2 car les deux infrastructures ont des caractéristiques différentes (la L2 est à 2 x 3 voies avec des échangeurs dénivelés). Il faut donc être très prudent dans la comparaison des chiffres.

Comme précisé dans le dossier d'enquête (page 152 Tome B Pièce B4), le coût global de la tranchée couverte est évalué à 97 000 000 euros.

Les études en cours préciseront ce coût.

A noter que la réalisation de tranchées couvertes présente des contraintes fortes en termes d'emprises foncières et d'insertion urbaine. En effet, pour assurer les échanges avec la voirie de surface, il est nécessaire de réaliser des bretelles d'entrée et de sortie, très consommatrices d'espace, contrairement à la réalisation de carrefours plans. Ces ouvrages posent également des problèmes d'insertion urbaine puisque les trémies d'accès confèrent à l'aménagement, une connotation largement routière, elles constituent des coupures urbaines et sont souvent sources de bruit, qu'il convient d'atténuer par l'installation de dispositifs spécifiques (parements acoustiques).

De plus, elles ne dispensent pas de réaliser des voiries de surface pour restituer la desserte locale.

Enfin, suivant les longueurs des ouvrages souterrains, des dispositifs de traitement de l'air peuvent être nécessaires.

La solution d'attente, qui consisterait à reporter la réalisation du BUS en attendant de disposer des crédits nécessaires à la réalisation de tranchées couvertes supplémentaires, n'est pas compatible avec la volonté de la maîtrise d'ouvrage, qui souhaite mettre en service cette infrastructure dans un délai de 5 ans, afin d'apporter au plus tôt, une solution aux difficultés de circulation dans ce secteur de la ville, d'améliorer la desserte en transports en commun et le développement des modes doux. De plus, il n'est pas d'usage, dans les collectivités, de capitaliser pour un projet spécifique. Les investissements non réalisés pour le BUS seront réaffectés à d'autres opérations majeures.

38. De très nombreuses personnes ont demandé la réduction du nombre de voies sur certains tronçons (2 x 1 voie + TCSP au lieu de 2 x 2 voies + TCSP), mettant en avant que l'économie ainsi réalisée pouvait être réaffectée à d'autres postes. L'estimation des travaux par poste fait apparaître un coût total de la plate-forme voirie de 35 millions d'euros HT. Sur cette base, peut-on estimer grossièrement à environ 2 million d'euros HT l'économie réalisée pour chaque kilomètre dont le gabarit serait réduit ?

D'après les estimations du maître d'œuvre, la réduction du profil de 2 x 2 à 2x1 voie permet une économie de 1,2 M€ HT / km. En effet, il est des coûts fixes et incompressibles par conséquent, les économies ne sont pas proportionnelles aux mètres carrés de surface non réalisés.

La suppression d'une voie de circulation entraîne une réduction de la largeur du profil de voirie de 4,6 m, soit environ 13% de la largeur totale du profil en travers.

La longueur du tronçon situé entre le chemin de la Colline St Joseph et le boulevard Paul Claudel est d'environ 1,7 km ; l'économie ainsi réalisée serait de 2,04 M €HT, elle n'est pas significative, eu égard à l'investissement global du projet ; l'économie réalisée ne permettrait en aucun cas de financer des sections en tranchées couvertes supplémentaires. En outre, le maître d'ouvrage rappelle que le choix d'une section à 2 x 2 voies ou à 2 x 1 voies ne découle pas d'un arbitrage financier, mais uniquement des prévisions de trafic. Il est ainsi rappelé que les résultats des modélisations de trafic mettent en évidence que le passage à 2 x 2 voies de la section comprise entre le boulevard Ste Marguerite et le boulevard Paul Claudel est pleinement justifié pour répondre à l'ensemble de la demande en déplacement et délester au mieux les voies transversales.

La modélisation de trafic réalisée en 2014 dans le cadre des études de conception montre l'utilité du passage à 2x2 voies du tronçon St Joseph / Ste Marguerite. En effet, passer à 2 x 1 voie dans la section comprise entre le chemin de la Colline St Joseph et Paul Claudel reviendrait à saturer cette section du BUS aux heures de pointe (matin et soir), dès sa mise en service. Outre cette saturation, il s'opèrerait également un report de la circulation sur les voies parallèles au BUS.

L'un des principaux objectifs du BUS ne serait alors pas atteint.

Les coûts annoncés sont basés sur l'expérience des professionnels (bureaux d'études, maître d'ouvrage), qui réalisent ce type de projet dans l'aire marseillaise depuis des dizaines d'années, tant en voirie urbaine qu'en ouvrages souterrains.

Se reporter également à la réponse à la question 49.

39. Plusieurs observations portent sur le coût du projet jugé très élevé et citent en comparaison des projets moins onéreux situés dans d'autres régions, y compris pour des transports en site propres, tramway,... Pouvez-vous nous fournir une grille de prix moyens de réalisation de tels projets permettant d'offrir au public des éléments de comparaison sur des bases objectives ?

Le coût de la tranchée couverte, évalué à 97 M€, participe grandement au coût total du projet. Celui-ci peut également apparaître élevé dans l'absolu, mais il dépend aussi fortement de la longueur du projet (7,9 km) particulièrement élevée.

La comparaison avec les coûts de projets de TCSP ne nous paraît pas pertinente (les projets de TCSP sont très souvent en réhabilitation de voie et non en projet neuf ; de façon générale, ils présentent des emprises de travaux moindres).

Pour information, le ratio du Boulevard Urbain Sud, hors tranchées couverte et hors ouvrages d'art sur Huveaune s'élève à 14,3 M €HT / km.

40. Le dossier mis à l'enquête indique que "dans le cadre du nouveau contrat de plan État Région 2014-2020, la Communauté urbaine va proposer un plan de financement prévisionnel aux partenaires institutionnels". Le BUS semble finalement ne pas avoir été retenu au CPER 2015-2020. Dès la concertation initiée il y a près de deux ans, le recours éventuel à une procédure de contrat de PPP est évoqué comme autre possibilité en cours d'étude. Face aux inquiétudes manifestées par le public sur l'impact du projet sur les finances locales et, par répercussion, sur les impôts locaux, pouvez-vous apporter des éléments de réponse supplémentaires sur l'état des réflexions conduites depuis cette époque, notamment eu égard au transfert vers la future Métropole ?

Le plan de financement du BUS n'est à ce jour pas définitivement arrêté.

MPM a sollicité les principales collectivités, qui pourraient, au regard de l'envergure du projet du Boulevard Urbain Sud, ouvrir un financement exceptionnel comme cela a été le cas pour d'autres opérations : « Projet Vieux port » ou l' « Axe littoral ».

En outre, le maître d'ouvrage a souhaité étudier l'ensemble des modalités de réalisation de cette opération, comme par exemple le contrat de partenariat.

C'est pour cela que MPM a lancé, courant 2015, un marché d'études technique, juridique et financière pour la réalisation d'une évaluation préalable à un contrat de partenariat. Cette étude, fondée sur une analyse comparative de différents scénarios de montage opérationnel, permettra de vérifier la pertinence d'un recours à un contrat de partenariat (complexité, urgence, bilan favorable coûts/avantages).

Les conclusions de ce rapport ne sont à ce jour pas définitives. Il appartiendra ensuite à l'assemblée délibérante d'arrêter, au regard des conclusions de cette étude, le mode de réalisation du BUS.

Par ailleurs, à compter du 1er avril 2016, la réglementation imposera à tous les maîtres d'ouvrage de réaliser une évaluation préalable pour toutes les opérations d'un montant supérieur à 100 M€. Le BUS entrera dans ce cadre et devra faire l'objet d'une évaluation préalable.

En ce qui concerne le transfert vers la future Métropole, au 1er janvier 2016, MPM fusionnera avec 5 autres EPCI. Chaque EPCI transférera ses opérations en cours. La Métropole assurera la maîtrise d'ouvrage du Boulevard Urbain Sud.

41. Le dossier n'évoque pas la clause figurant dans la convention passée avec l'exploitant des tunnels du Prado qui prévoit l'impossibilité de la mise en service du BUS avant 2026. Pouvez-vous indiquer quelles sont les différentes possibilités à votre disposition pour que le projet puisse se réaliser selon le planning figurant dans le dossier, et quelles en seraient les éventuelles répercussions financières ?

Le contrat de Délégation de Service Public du Tunnel Prado Sud, qui lie MPM au concessionnaire est fondé sur des études permettant de définir les niveaux de trafics à compter de la mise en service du tunnel.

Dans le cas présent, les hypothèses dont le concessionnaire a tenu compte pour ses études de trafic sont : mise en service de la L2 Est en 2012 et mise en service du Boulevard Urbain Sud (BUS) dans sa totalité à partir du 1er janvier 2026.

En outre, le contrat de DSP intègre une clause de revoyure :

« Il est précisé que le financement du service concédé a été établi en tenant compte de la réalisation à une date déterminée des ouvrages visés au paragraphe 2 de l'annexe 7 (i.e. Ouvrages ci-dessus). En conséquence, si la Collectivité ou une autre personne publique réalisait un ouvrage autre que

ceux visés au paragraphe 2 de cette annexe, ou si les ouvrages visés au paragraphe 2 de cette annexe étaient réalisés à une autre date que celle visée à ce paragraphe, et s'il en résulte des effets négatifs sur la fréquentation de l'ouvrage faisant l'objet du service concédé, la Collectivité et le Concessionnaire conviennent de se rapprocher en vue d'examiner les moyens à mettre en œuvre pour compenser lesdits effets négatifs pour le Concessionnaire, de sorte que l'équilibre économique de la concession reposant sur les prévisions initiales de fréquentation ne se trouve pas modifié. »

Si la fréquentation dans l'ouvrage venait à être inférieure aux prévisions du fait d'une mise en service du BUS avant 2026, alors le contrat prévoit que le délégataire et MPM se rapprocheraient pour en examiner les conséquences. Cette clause ne constitue en aucun cas un engagement de MPM sur une date de mise en service.

42. Le calcul économique détaillé figurant dans le dossier met en application l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport. Avec les hypothèses retenues, il aboutit à un bénéfice net actualisé important, voisin de 2 milliards d'euros, en très grande partie lié aux gains de temps pour les usagers. Parmi les observations du public, figure une étude économique comparant le bénéfice de la solution retenue à une solution alternative dans laquelle une plus grande partie du BUS serait en souterrain. Par la suppression de nombreux carrefours, cette solution générerait des gains de temps importants pour les usagers, qui sur une base sensiblement équivalente de bénéfice par heure économisée (9,50€), aboutirait à un bénéfice net supplémentaire de l'ordre de 10M€/an (hors actualisation). Pouvez-vous prendre en compte cette observation ?

L'étude économique porte sur un projet du BUS s'inscrivant en majeure partie à niveau et est établie sur la base des études de trafic réalisées (gestion des conflits entre les véhicules sur le BUS et les voiries sécantes par carrefour à feux en surface). Le projet n'a pas été étudié avec « une plus grande partie en souterrain » ; de ce fait, cette hypothèse n'a pas été prise en compte dans les calculs.

Rappelons que la réalisation de tranchées couvertes présente des contraintes fortes en termes d'emprises foncières et d'insertion urbaine. En effet, pour assurer les échanges avec la voirie de surface, la réalisation de tranchées couvertes impose la réalisation de bretelles d'entrée et de sortie très consommatrices d'espace, contrairement à la réalisation de carrefours plans. En outre, ces ouvrages engendrent également des coupures urbaines.

La création d'échanges dénivelés avec des bretelles d'accès aux tranchées couvertes est donc beaucoup plus impactante que des carrefours plans. En outre, si ces bretelles ne sont pas créées, certes le gain de temps d'un véhicule engagé dans un tuyau routier entre la Pointe rouge et l'échangeur Florian sera très important, néanmoins, le nombre de véhicules qui bénéficieront de ce gain de temps sera très faible. Seules les personnes souhaitant faire la totalité du parcours emprunteront le BUS ; les autres usagers continueront à emprunter des axes secondaires. Or, la conception du BUS ne peut se fonder sur ce scénario qui consisterait à créer un entonnoir au sud, un entonnoir au nord et à priver de desserte structurante l'ensemble des quartiers qui longent le BUS. A noter que dans ce scénario la desserte en transports en commun serait également très dégradée, les lignes de bus ne desservant aucun arrêt en surface, la clientèle serait donc très faible.

Or, l'avantage socioéconomique d'un projet est d'autant plus élevé que le nombre d'usagers (de véhicules ou de transports en commun) qui bénéficient d'un gain, est important.

43. Plusieurs personnes ont demandé des précisions supplémentaires sur le calendrier, notamment pour la phase suivante d'enquête parcellaire. Avez-vous des informations supplémentaires par rapport à celles figurant déjà dans le dossier ?

A l'issue de l'enquête publique, la Commission d'enquête rend un rapport accompagné de conclusions. A l'appui de ce rapport et des conclusions, le maître d'ouvrage se prononce sur l'intérêt général du projet et approuve la déclaration de projet. Celle-ci est ensuite transmise à la Préfecture qui prend alors l'arrêté de DUP.

Le maître d'ouvrage fait ensuite élaborer le dossier parcellaire qui sera présenté lors de l'enquête parcellaire. Quinze jours avant le démarrage de l'enquête parcellaire, les propriétaires concernés seront contactés par courrier RAR et invités à se prononcer sur ce document.

Par la suite, une phase d'acquisition amiable débutera. Si aucun accord amiable n'est trouvé, une phase juridique sera engagée pour les expropriations.

44. Plusieurs personnes ont manifesté leurs inquiétudes sur le phasage entre la réalisation du BUS et l'autorisation de la ZAC Régný. Elles redoutent que l'engagement municipal de ne pas accorder des permis de construire sur la ZAC Régný tant que le BUS n'est pas créé ne puisse pas être parfaitement respecté pour différentes raisons (création de la Métropole, planning prévisionnel difficile à respecter,...) et demandent, en conséquence, qu'une règle écrite soit inscrite. Pouvez-vous apporter des éléments complémentaires au dossier à ce sujet ?

Dans le cadre de la création de la Métropole, un certain nombre de compétences restent affectées aux communes. L'attribution des permis de construire fait partie des compétences qui resteront de la compétence de la Ville de Marseille. Par conséquent, la mairie de secteur pourra toujours veiller à l'application de cette volonté.

En outre, l'aménagement du futur quartier Vallon Regny fait actuellement l'objet d'une nouvelle réflexion, souhaitée par les Elus. Un nouveau calendrier prévisionnel de l'opération affiche des ventes de terrains à bâtir au plus tôt entre 2018 et 2020 et donc des livraisons de constructions entre 2020 et 2022, c'est-à-dire dans un délai compatible avec la réalisation du BUS.

Une nouvelle enquête publique devrait avoir lieu prochainement.

La Commission d'enquête prend acte des précisions apportées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur le montant des travaux, les financements, le calcul des coûts et le calendrier, répondant ainsi à plusieurs observations du public.

Elle prend également acte des difficultés techniques et des conséquences financières liées à la mise en œuvre de certaines propositions du public, telles que la création de tranchées couvertes supplémentaires (coupe des arbres, trémies, emprises pour les bretelles, coût voisin de 100 millions d'euros TTC / km,...) ou encore la réduction de 2 x 2 voies à 2 x 1 voie (pour la section chemin de la Colline St Joseph / Paul Claudel, risque de saturation aux HPSM et HPS, économie de 1,5 millions d'euros TTC /km,...).

Concernant les délais de réalisation, la Commission d'enquête considère que la « volonté de la maîtrise d'ouvrage, qui souhaite mettre en service cette infrastructure dans un délai de 5 ans » n'est pas un impératif absolu à prendre en compte, d'une part, du fait de l'ancienneté du projet, d'autre part, de toutes les incertitudes qui pèsent encore sur le projet (plan de fi-

nancement, contraintes supplémentaires liées au transfert à la future Métropole,...), sans oublier les retards inévitables que connaissent systématiquement ce type de grand projet (à l'exemple des 25 ans de la L2).

Concernant le contrat de DSP du Tunnel Prado Sud, la Commission d'enquête prend acte des termes de la clause de revoyure.

Questions portant sur le PLU et les aspects fonciers

Les questions ponctuelles spécifiques à des propriétés (au nombre de 16) ont été regroupées en une seule.

45. Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, la modification proposée du règlement de la zone UV2 prévoit simplement d'ajouter "les travaux nécessaires à la réalisation du BUS". Pour une compatibilité totale, ne faut-il pas également prévoir le BUS parmi les "occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières" (de la même façon que, pour les constructions et installations autorisées en zone UV, sont autorisés "les exhaussements et affouillements" qu'elles nécessitent) ?

La mise en compatibilité du projet du Boulevard Urbain Sud avec le PLU de la Ville de Marseille prévoit une modification du règlement de la zone UV et non pas uniquement de celui de la zone UV2. Ceci est explicitement précisé au paragraphe 4.1 du Tome F (cf. page 52).

En conséquence, le paragraphe 2.5 introduit à l'article 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières » du règlement de la zone UV est entièrement compatible avec la réalisation de l'ensemble des travaux nécessaires à la réalisation du Boulevard Urbain Sud.

Le maître d'ouvrage souhaite également préciser que la mise en compatibilité du projet du BUS avec le PLU de Marseille a fait l'objet de réunions de travail avec la Direction de la Planification, de l'Urbanisme, de l'Aménagement et du Foncier de MPM et avec le service urbanisme de la Ville de Marseille.

De même, plusieurs organismes ont été consultés par la Préfecture des Bouches-du-Rhône lors de la concertation inter administrative qui s'est déroulée du 11 février 2015 au 15 avril 2015 ; en particulier, le Service Territorial Sud de la DDTM13 précise en conclusion de son avis que le projet du BUS répond aux objectifs des documents de planification.

Enfin, conformément aux articles L123-14-2 et suivants et R123-23-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, la mise en compatibilité du projet du BUS avec le PLU de la commune de Marseille a été étudiée lors de la réunion d'examen par les Personnes Publiques Associées qui s'est déroulée le 11 août 2015. Le compte rendu de séance est présenté en pièce G2 du dossier d'enquête publique ; aucune remarque particulière n'a été formulée par les participants.

46. De nombreuses personnes évoquent une perte de valeur de leur logement lorsque le BUS sera en service. Disposez-vous d'éléments d'information objectifs à ce sujet, éventuellement pris sur des cas comparables ?

Lors de l'acquisition d'un bien immobilier impacté par une réservation de voirie, le notaire a l'obligation d'indiquer à son client l'existence d'emplacements réservés pour la création de voies.

L'intéressé peut donc essayer de faire baisser le prix de vente dudit bien immobilier qui l'intéresse en avançant par exemple des arguments tels que de futures nuisances sonores ou visuelles à venir lorsque le BUS sera réalisé.

Par ailleurs, le BUS améliorera la desserte des VL, des transports en commun et des cheminements piétons et cyclistes sécurisés. Cela peut être recherché par une certaine catégorie d'acheteurs qui souhaitent bénéficier de trajets plus courts, d'un accès rapide à l'autoroute.

L'attractivité d'un bien immobilier dépendant fortement de l'attente des acheteurs (absence de bruit ou desserte efficace), il est donc très difficile de se prononcer sur la dévaluation immobilière des biens situés en bordure du BUS.

47. Bien que concernant souvent l'enquête parcellaire et la procédure d'expropriation, pouvez-vous dès à présent apporter des premiers éléments de réponse aux demandes suivantes :

- Plusieurs syndics de copropriétés demandent des précisions sur le tracé, notamment l'emprise du BUS sur la copropriété, et quelle procédure est prévue (préemption, expropriation,...)

Le plan général des travaux du Boulevard Urbain Sud figure dans le Tome B2 du dossier d'enquête publique.

Les impacts du BUS sur le bâti et sur les parcelles privées ont été minimisés. En effet, le projet s'intègre sur les parcelles des emplacements réservés inscrits au PLU pour le projet du BUS. La plupart de ces parcelles sont des secteurs en friche (délaissés fonciers).

Néanmoins, la réalisation du BUS nécessite la démolition de plusieurs bâtiments sur des parcelles publiques et privées. Ces dernières ont été recensées au paragraphe 3.3.9.1. Occupation des sols et biens matériels du Tome C2 du dossier d'enquête publique.

Les études de détails à venir permettront de définir plus précisément les surfaces de parcelles à effectivement acquérir pour la réalisation du Boulevard Urbain Sud. Ce travail sera réalisé dans le cadre de l'enquête parcellaire. Les propriétaires concernés seront rencontrés à ce moment-là pour prendre connaissance de l'impact du projet sur leur propriété.

Les acquisitions nécessaires au projet pourront se faire par voie amiable ou par expropriation.

La priorité est donnée par le Maître d'ouvrage aux accords amiables aussi bien pour les acquisitions foncières que pour les occupations temporaires pendant les travaux.

Les procédures d'expropriation ne seront engagées que si aucun accord amiable n'est trouvé.

- La DGFP demande le remplacement de l'accès supprimé par un nouvel accès répondant aux mêmes exigences (signalisation, gabarit des semi-remorques,...)

Les services de la DGFP ont été rencontrés une première fois le 2 juin 2015. L'objectif de cette réunion était de leur présenter le projet du Boulevard Urbain Sud et de s'assurer que le projet était compatible avec leurs contraintes fonctionnelles.

Suite à cette rencontre, les plans d'études ont été repris de sorte à permettre l'accessibilité au centre des impôts de la DGFP pour des camions de gabarit 38 tonnes.

Le principe retenu est une gestion à feux de la sortie du centre, avec une phase de feux « repos » où les feux seront verts sur les deux sens de la rue Fauvière et le feu au rouge sur la sortie du centre. Le feu en sortie du centre passerait au vert uniquement sur appel, grâce à une boucle de

détection des véhicules sortant du centre. Les lignes de feux seront suffisamment espacées pour tenir compte des manœuvres des semis sur la rue Fauvière (cf. extrait de plan ci-après).

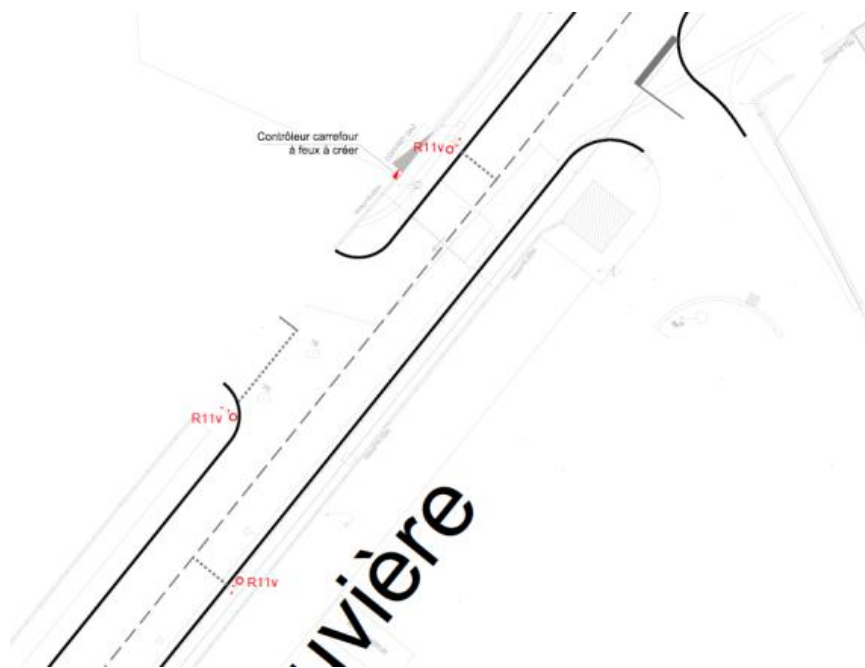
La position du portail d'accès au centre des impôts de la rue Fauvière sera étudiée en concertation avec la DGFP afin qu'elle permette aux semis d'attendre l'ouverture du portail sans entraver la circulation rue Fauvière.

D'après les études de trafic réalisées et au vu du nombre de véhicules indiqué par la DGFP (80/100 VL), l'impact du feu créé sur le trafic de la rue Fauvière sera faible, y compris aux horaires de sortie du travail des salariés venant en véhicules légers.

La proposition de phasage à feux avec une détection des véhicules sortants (et non un phasage avec des cycles complets sur le « carrefour ») répond à la sécurisation des manœuvres de semi-remorques et n'impacte pas le trafic du quartier.

Il a été convenu que les sorties des camions se feraient vers l'Octroi uniquement avec un retournement au niveau de l'Octroi pour les semis qui doivent aller vers le Sud et l'Est de Marseille, (ce qui en aucun cas ne perturberait leur fonctionnement actuel).

Une seconde réunion de travail avec les services de la DGFP a eu lieu le 2 octobre 2015 pour évoquer les modalités d'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation du Boulevard Urbain Sud au niveau de la rue Fauvière.



- Mr. Marcel ORDAN (parcelle N°21, section K, 18 boulevard des amis) souhaite être entièrement exproprié et ne pas conserver une petite villa contiguë au BUS

Monsieur ORDAN Marcel est propriétaire de la parcelle cadastrée n°208845K0021 d'une surface d'environ 1977 m².

Il a contacté le Maître d'Ouvrage par téléphone le 18 septembre 2015 pour lui faire part de son souhait d'être entièrement exproprié.

Cette demande sera étudiée dans le cadre de l'enquête parcellaire à venir (cf. réponse, ci-dessus, relative aux procédures d'acquisition).

A noter que Monsieur ORDAN Marcel loue la parcelle cadastrée n°208845K0021 à la famille ODDORERO qu'a rencontrée le Maître d'Ouvrage le 17 octobre 2014. La famille ODDORERO est également propriétaire d'un fonds de commerce (activité de garage automobile) sur cette parcelle.

En conséquence, le Maître d'Ouvrage a également prévu de rencontrer la famille ODDORERO durant l'enquête parcellaire à venir.

- Mr. et Mme. Gabriel FALZI (23 boulevard des amis) s'interrogent sur le devenir de leur propriété, privée de stationnement, d'accès et d'eau d'arrosage, ainsi que sur la forme irrégulière de l'emprise

La propriété de Mr. et Mme FALZI sise au 23 Boulevard des Amis (parcelle cadastrée n°208845I0060) est effectivement impactée par le projet du Boulevard Urbain Sud.

Comme précisé au paragraphe 3.3.9.1. Occupation des sols et biens matériels du Tome C2 du dossier d'enquête publique, les garages existants leur appartenant devront être démolis.

Le Maître d'Ouvrage se rapprochera de Mr. et Mme FALZI durant l'enquête parcellaire pour leur présenter en détail le projet du Boulevard Urbain Sud et évoquer avec eux les modalités d'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation du projet.

La question de l'emprise restante sera évoquée à ce moment-là.

Un accès VL sera restitué à la propriété de Mr. et Mme FALZI. De même, les réseaux d'arrosage impactés par le projet seront rétablis.

- Mr. Jean et Joseph BRIGNONE (25 boulevard des amis) souhaitent une diminution de l'impact du projet sur leur propriété côté sud et un retour à ce qui avait été prévu antérieurement

Par courrier en date du 20 octobre 2015, Madame Laure-Agnès CARADEC, Adjointe au Maire déléguée à l'Urbanisme, au Projet Métropolitain, au Patrimoine Municipal et Foncier et au Droit des Sols a attiré l'attention du Maître d'Ouvrage sur la propriété des Messieurs BRIGNONE située au 25 Bd des Amis 13 008 Marseille (parcelle cadastrée 208845I0003).

Dans ce courrier, était évoqué uniquement la création d'un accès supplémentaire pour pouvoir desservir la parcelle la plus au Sud a été demandée.

En réponse, le Maître d'Ouvrage a précisé que la propriété des Messieurs BRIGNONE était effectivement impactée par le projet du BUS. Toutefois, seuls les abris de jardins étaient voués à disparaître, l'habitation principale étant conservée.

Par ailleurs, il a été indiqué que la parcelle cadastrée 208845I0003 allait être partagée en deux par le BUS et que de ce fait, Messieurs BRIGNONE allaient être propriétaires de deux terrains :

- Sur le 1^{er}, d'une surface d'environ 668 m², demeurerait leur habitation principale ;
- Le 2^{ème}, situé de l'autre côté du B.U.S., côté Sud, aurait une superficie d'environ 752 m².

Le projet du Boulevard Urbain Sud prévoit actuellement la restitution d'un accès VL pour permettre à Messieurs BRIGNONE de rejoindre le Boulevard des Amis, depuis leur habitation principale.

Pour ce qui est de la 2ème partie de 752 m², côté Sud, il a été précisé, dans le courrier de réponse, qu'un accès depuis la contre-allée du Boulevard Urbain Sud était envisageable. Les ser-

vices du Maître d'Ouvrage vont étudier cette possibilité et ils reprendront contact avec Messieurs BRIGNONE une fois cette étude finalisée.

- Mr. Stéphane COUTURIER (23 rue Musso) souhaite une diminution de l'impact du projet sur sa propriété

Aucune parcelle cadastrée appartenant à Monsieur Stéphane COUTURIER résidant au 23, rue Musso 13 008 Marseille n'a à ce jour été recensée comme étant impactée par le projet du Boulevard Urbain Sud.

L'enquête parcellaire permettra de préciser si la propriété de Monsieur Stéphane COUTURIER est concernée par le projet du BUS. Le cas échéant, la possibilité d'une diminution de l'impact du projet sur sa propriété sera analysée avant de prendre rendez-vous avec lui pour lui présenter le projet du Boulevard Urbain Sud et évoquer les modalités d'acquisition du foncier nécessaire à sa réalisation.

- Mr. Pierre et Mmes. Josette, Laurence et Patricia GUGLIELMO (propriétaires à la Germaine) souhaitent la suppression de l'emplacement réservé (75U9), la création d'une fenêtre au sein de l'EBC pour déplacer les bâtiments qui seront détruits, ainsi que la confirmation que la chapelle ne sera pas détruite. Mme. Michèle ROGER (petite-fille de Mme. Andrée SOURIGUES propriétaire à la Germaine) observe une contradiction entre la planche du PLU A75 et le tracé du BUS figurant sur la planche 12 du tome B pour ce qui concerne la chapelle se trouvant dans la propriété. Demande à ce que la chapelle soit sortie de l'emprise et rattachée à la Bastide, protégée. Souhaite pouvoir reconstruire les bâtiments détruits par le BUS.

Le Maître d'Ouvrage a rencontré à plusieurs reprises les copropriétaires de la Bastide La Germaine (famille GUGLIELMO et SOURIGUES).

La famille GUGLIELMO avait déjà sollicité MPM dans le cadre de l'enquête publique portant sur la modification n°2 du Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Marseille afin de supprimer l'emplacement réservé (75U9) et de créer une fenêtre au sein de l'EBC pour déplacer les bâtiments qui seront détruits dans le cadre de la réalisation du Boulevard Urbain Sud.

Par courrier en date du 21 août 2015, MPM avait apporté un certain nombre de réponses.

Depuis, la demande de suppression de l'emplacement réservé (n° 75V59) a pu être intégrée à la modification n° 2 du PLU de Marseille qui a été approuvée par MPM en décembre 2015.

De ce fait, seule la demande de création d'une fenêtre au sein de l'EBC demeure. Comme précisé dans le courrier, adressé le 21/08/2015, elle sera étudiée dans le cadre de l'élaboration du PLU.

Les familles GUGLIELMO et SOURIGUES s'interrogent également sur la conservation de la chapelle existante sur leur propriété.

Par courrier en date du 20 octobre 2015, le Maître d'Ouvrage a répondu à Madame Michèle ROGER (petite fille de Mme Andrée SOURIGUES) à ce sujet que « la chapelle de votre propriété n'est désormais plus impactée par l'opération et elle sera préservée. Ceci est indiqué dans le Dossier d'Enquête Publique du Boulevard Urbain Sud (cf. notamment pièce B2 Plan général des travaux), projet pour lequel l'enquête publique est actuellement en cours depuis le 7 octobre 2015 et jusqu'au 6 novembre 2015. »

Enfin, le Maître d'Ouvrage étudie actuellement des solutions pour permettre aux familles GUGLIELMO et SOURIGUES de reconstruire les abris de jardins impactés par le projet du Boulevard Urbain Sud.

- Mme. Marinette FAVIER, Mr. Michel RABATTU, Mr. Alain ROCH (copropriété SOLVERT) s'interrogent sur le devenir de la clôture et des piliers d'entrée, souhaitent la prise en charge totale de l'avenue Solvert par la CUMPM, se demandent comment sera défini le type de clôture séparative au niveau du carrefour avenue de la Grande Bastide / chemin de Cassis (plan joint)

Les piliers d'entrée seront déposés et repositionnés en limite de la parcelle reconfigurée.

Le devenir des clôtures sera précisé dans les phases ultérieures de conception lors des études de PROJET, en concertation avec les copropriétés concernées.

Enfin, l'avenue Solvert demeurant une voie privée, MPM n'a pas vocation à prendre en charge son entretien.

- Mr. Jacques LEROUX (Conseil Syndical Parc privé de Beauvallon) demande une réduction de l'emprise au niveau de l'entrée située au 105 chemin de Morgiou, de manière à pouvoir implanter une clôture et un portail englobant les deux propriétés les plus proches du BUS

La demande de Monsieur Jacques LEROUX, représentant du Conseil Syndical du Parc privé de Beauvallon, sera étudiée dans le cadre des études de détails à venir.

Le Maître d'Ouvrage se rapprochera des représentants du Conseil Syndical du Parc privé de Beauvallon durant l'enquête parcellaire pour leur présenter en détail le projet du Boulevard Urbain Sud et évoquer avec eux les modalités d'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation du projet.

- Mme Stéphanie ESTOR (résidence le jardin des Hespérides) s'interroge sur le devenir de la servitude de passage le long de la résidence (accès à Mazargues)

En l'absence de documents précis, le Maître d'Ouvrage ne peut pas se prononcer sur le devenir de la servitude de passage de la résidence « Le Jardin des Hespérides » (parcelle cadastrée n°209849I0036) évoquée par Madame Stéphanie ESTOR.

Le Maître d'Ouvrage se rapprochera des représentants du Conseil Syndical de la résidence à ce sujet, pendant l'enquête parcellaire.

- Familles KOZOULA et CATALA (2 impasse de la Gouffonne) demandent que le tracé soit le plus éloigné possible de leur propriété située à l'angle avec le 83 avenue Delattre de Tassigny) et souhaitent acquérir le futur délaissé les séparant de l'avenue

Le tracé du BUS au voisinage de la propriété des familles KOZOULA et CATALA figure dans le Tome B2 (plan général des travaux) du dossier d'enquête publique.

La propriété située à l'angle avec le 83, avenue De Lattre de Tassigny n'est a priori pas impactée par le projet du Boulevard Urbain Sud. Cela sera confirmé par courrier à l'issue des études de détail de ce secteur.

- Mr. VIGUIER (Syndic Roy d'Espagne tranche 1) attire l'attention sur les problèmes de stabilité des bâtiments 23-25-27 ayant nécessité dans le passé la pose de pieux, suite à un arrêté de mise en péril ; précise que des dispositifs seront mis place pour mesurer l'évolution des fissures sur les bâtiments dont les résultats seront communiqués à la CUMPM et demande, inversement, la confirmation qu'un référé préventif sera effectué en amont des travaux

Le Maître d'Ouvrage confirme qu'un référé préventif sera effectué pour les bâtiments les plus proches du BUS de la résidence du Roy d'Espagne avant le démarrage des travaux du Boulevard Urbain Sud.

A cette occasion, les données relatives à la pose antérieure de pieux sur les bâtiments 23-25-27 de la résidence du Roy d'Espagne ainsi que les données relatives à l'évolution des fissures de ces bâtiments seront demandées au conseil syndical.

- **Mr. Paul COMBET (Foyer Aloïs Provence Alzheimer)** Attire l'attention sur la disparition de l'espace boisé, mitoyen de la clinique l'Émeraude, dans lequel l'association a mis en place un ensemble d'activités de plein air profitables aux malades. Demande à être orienté vers d'autres locaux ou terrains aménageables pour pouvoir continuer l'activité d'accueil de jour des personnes atteintes de la maladie

Les locaux de l'association « Foyer Aloïs Provence Alzheimer » appartiennent à la Ville de Marseille. Ils font l'objet d'une Autorisation d'Occupation Temporaire, renouvelable annuellement.

Ces locaux étant situés sur les emplacements réservés du Boulevard Urbain Sud, la Ville de Marseille interroge chaque année MPM afin de savoir si elle peut reconduire l'AOT de l'association.

Les services de la Ville de Marseille ont été associés aux études du Boulevard urbain Sud. Ils ont en particulier été informés du calendrier de réalisation de l'opération.

Les services de la Ville de Marseille sont également informés de la nécessité de trouver de nouveaux locaux ou terrains aménageables pour pouvoir continuer l'activité d'accueil de jour des personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer.

- **Mr. Franck MENOTTI (copropriété Bois Fleury)** considère que le parking de la résidence va être réduit de moitié et demande la rétrocession à la copropriété des délaissés le long de la rue François Mauriac et du futur BUS

Le Maître d'Ouvrage a rencontré les représentants de la copropriété Bois Fleury le 20 novembre 2014, suite à la concertation préalable du projet du Boulevard Urbain Sud.

Lors de cette réunion, il a été convenu que MPM modifiait l'emprise du Boulevard Urbain Sud au niveau du parking visiteur qu'évoque Monsieur Franck MENOTTI de sorte à limiter les aménagements aux stricts besoins du BUS et de ses accessoires. Il a également été précisé que le foncier non impacté serait laissé en l'état et demeurerait propriété de la Ville de Marseille.

Enfin, il a été indiqué, qu'après la réalisation du Boulevard Urbain Sud, la copropriété Bois Fleury pourra se rapprocher des services de la Ville de Marseille en charge du foncier pour décider du devenir du terrain sur lequel se trouve ce parking.

Depuis la réunion du 20/11/2014, l'aménagement du Boulevard Urbain Sud au niveau de la copropriété Bois Fleury a été revu conformément aux attentes de la copropriété et les plans actualisés ont été intégrés au dossier d'enquête publique du projet.

- **Mr. Michaël FULCHIRON et Mr. P. VENTRE (Conseil Syndical résidence Marsanges)** demandent quel est le devenir d'un délaissé triangulaire situé entre le BUS et la copropriété située 130 chemin de Morgiou, notamment si elle sera expropriée ; et savoir comment sera traitée la clôture définitive

Les surfaces expropriées seront précisées dans le cadre de l'enquête parcellaire.

Les clôtures seront précisées dans les phases ultérieures de conception lors des études de projet, en concertation avec les copropriétés concernées.

De façon générale, les traitements des limites entre la nouvelle voie et les parcelles publiques ou privées s'adapteront à l'existant et seront définis selon l'ambiance des secteurs traversés.

- Mme. Annie LACOSTE (résidence Château Sec) s'interroge sur le devenir du dépôt à bennes à ordures, géré par la CUMPM, et le parking à bateaux, situés à proximité de la résidence

L'impact du projet du Boulevard Urbain Sud sur les locaux de la Direction de la Propreté Urbaine gérés par MPM et sur le parking à bateaux limitrophes situés à proximité du Chemin de la Colline Saint Joseph figure sur la planche n°7 du plan général des travaux (pièce B2 du dossier d'enquête publique). Ces deux espaces sont impactés par le projet du BUS et le prolongement du tramway, il semble donc qu'ils soient voués à disparaître.

La Commission d'enquête prend acte que la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole considère que l'ajout d'un article autorisant en zone UV « les travaux nécessaires à la réalisation du Boulevard Urbain Sud » au règlement du PLU de Marseille est suffisant pour sa mise en compatibilité.

Elle prend également acte de la difficulté à se prononcer sur la dépréciation éventuelle d'un bien immobilier situé en bordure du BUS

Elle prend enfin acte que la plupart des questions précises posées par les propriétaires, syndicats de copropriété et autres riverains du BUS seront réglées ultérieurement lors de l'enquête parcellaire et des études de détail, en établissant au besoin un contact direct avec les intéressés.

Questions portant sur le trafic

48. La section du BUS entre Paragon et Roy d'Espagne est celle qui dont la réalisation est prévue en dernier. Une partie du public estime que, dans ce secteur, les voies actuelles sont suffisantes pour absorber le trafic, en s'appuyant notamment sur les cartes 167 et 267 du tome C2, montrant la quasi absence de saturation du réseau viaire. Est redouté, en outre, que le débouché du BUS sur la Pointe Rouge, via le boulevard Mireille Jourdan Barry, facilitant l'accès aux plages, attire plus de véhicules et accentue les bouchons déjà très nombreux en été sur les voies littorales. Pouvez-vous préciser quelles seraient les conséquences sur le projet d'une section non réalisée ou pour le moins différée ?

Le projet a pour objectif d'absorber le trafic sur les voiries de desserte locale, avec report des flux sur le BUS : apaisement des circulations aux alentours et gain en qualité de vie des habitants de ces voiries.

Le BUS va offrir d'une part, une voie (2 x 1 voie du chemin de la colline St Joseph jusqu'à la Vieille Chapelle), d'autre part, des espaces protégés pour les modes doux (piétons, vélos) et des voies en site propre pour les transports en commun. Par conséquent, il offre le choix d'accéder par trois moyens de déplacement : les modes doux, les transports en commun, les véhicules.

L'arrivée de cette infrastructure doit s'accompagner d'une réflexion globale sur la desserte de la Pointe Rouge (aménagement de parkings en amont, renforcement de la desserte TC, ...) pour qu'elle joue pleinement son rôle de désenclavement.

Le fait de ne pas réaliser cette partie du BUS ne permettra pas d'offrir une desserte supplémentaire et accentuera le phénomène de congestion du secteur, les marseillais et les touristes souhaitant toujours se rendre dans cette partie très attractive de la ville.

49. De très nombreuses personnes ont demandé la réduction du nombre de voies sur certains tronçons (2 x 1 voie + TCSP au lieu de 2 x 2 voies + TCSP), convaincues que le gabarit réduit était suffisant pour absorber le trafic. Pouvez-vous préciser quelle est la valeur charnière du trafic ayant conduit à doubler le nombre de voies pour les véhicules ?

En préambule, il est rappelé que le projet, tel que présenté à l'enquête publique, a été conçu à l'appui de nombreuses études de trafic réalisées entre les années 2011 et 2015. Elles sont indispensables car il n'est pas possible de définir « à l'œil nu », au vu des conditions de circulation actuelles, quel serait le secteur dans lequel seules 2 voies de circulation suffiraient à écouler le trafic.

Le point de passage de 2 x 1 à 2 x 2 voies a été déterminé à l'appui de résultats de simulation de trafic pour les horizons de mise en service et au-delà. L'infrastructure se doit d'être suffisamment dimensionnée pour écouler le trafic d'aujourd'hui mais aussi le trafic futur. Sans quoi l'investissement serait jugé inutile.

Plusieurs scénarios de passage à 2 x 2 voies ont été étudiés (ils sont présentés au chapitre 2 du tome B1 page 23). Il en ressort que le passage à 2 x 2 voies au niveau du chemin de la Colline St Joseph permet d'offrir une fluidité du trafic sur le BUS et de diminuer de façon significative la circulation sur les axes secondaires. C'est le scénario qui permet au BUS de remplir au mieux ses objectifs et de justifier au mieux l'investissement.

La modification d'un secteur à 2 x 2 en 2 x 1 voie (entre le chemin de la colline St Joseph et le boulevard Paul Claudel) s'accompagnera, d'une part d'une saturation du BUS qui ne jouera plus son rôle d'axe de transit fluide et d'autre part d'un engorgement des voiries secondaires voire un report sur d'autres itinéraires des quartiers sud et est. Le BUS ne remplissant alors plus sa fonction première.

En outre, le seuil de la demande d'une 2X2 voies est estimé entre 25 000 et 30 000 uvp/jour (seuil communément utilisé dans les études de trafic).

Le Tome C2 indique en page 348 que le BUS supportera des volumes de trafic allant de 13 000 à 50 000 UVP / jour selon les tronçons :

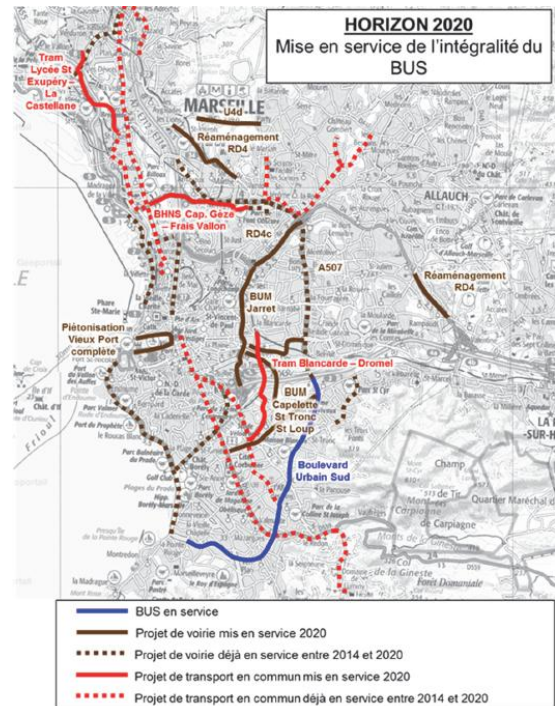
- 50 000 uvp/jour pour la section en tranchée couverte et les échanges dénivelés entre l'échangeur Florian et la Rue François Mauriac,
- entre 33 000 et 45 000 uvp/jour pour la section à 2x2 voies entre la Rue François Mauriac et le Chemin de la Colline Saint Joseph,
- entre 18 000 et 22 000 uvp/jour pour la section à 2x1 voies entre le Chemin de la Colline Saint Joseph et l'Avenue De Lattre de Tassigny,
- entre 20 000 et 22 000 uvp/jour sur la section à 2x1 voies entre l'Avenue De Lattre de Tassigny et l'Avenue de la Soude,
- entre 13 000 et 15 000 uvp/jour sur la section à 2x1 voie entre l'Avenue de la Soude et la Pointe Rouge.

50. La simulation du futur trafic en HP intègre-t-elle toutes les réalisations en cours et tous les projets inscrits au PLU ? Sont notamment cités par le public : U424, U429, U430, U504, U522, U560, la requalification de la traverse de la Gouffonne,...

La nouvelle offre viaire sur le territoire marseillais d'ici 2020 prise en compte dans les études de trafic, se base sur l'analyse des documents de planification. Elle intègre (cf. TOME C2 pages 223/224/225) :

- la création de nouvelles voiries : U104 (nouvelle voie de desserte à 2x1 voies du Vallon de Malpassé) ; U430 (requalification / nouvelle voie déviation de St Loup à 2x1 voies) ; U4d (nouvelle voie à 2x1 voies entre Normandie Niemen et St Joseph) ; L2 / A507 (nouvel axe autoroutier à 2 x 3 voies entre Arnavaux et Florian via Frais Vallon) ; LINEA ;
- la requalification d'axes en BUM ;
- la requalification d'axes induite par des projets de TC ;
- d'autres axes requalifiés : réaménagement de la RD4 en 2x2 voies sur Peintre Roux et 2x1 voies entre Raimu et Le Châtelier ; piétonisation du Vieux-port : fermeture du Quai de la Fraternité.

Seules les créations des voies U424 et U430 sont aujourd'hui programmées. Les autres opérations citées ne sont à ce jour pas programmées.



51. Le long du tracé, il existe de nombreux projets immobiliers ou d'aménagement de grande envergure (PAE de Saint-Loup, programme IMMOCHAN, ZAC Régny, ZAC de la Jarre, Hôpital Sainte-Marguerite, projet portuaire de la Pointe Rouge,...). Leur concentration relative à proximité immédiate du tracé est-elle en mesure d'avoir un impact significatif sur les simulations du trafic qui, semble-t-il, ont pris en compte l'urbanisation future en s'appuyant uniquement sur les prévisions de l'AGAM en matière d'évolution de la population (totale et active) sur le territoire de l'agglomération marseillaise ?

L'ensemble des projets cités a bien été pris en compte dans les prévisions de développement de l'Agam excepté le projet immobilier d'Immochan tel que défini en 2012. Il a néanmoins été pris en compte (voir plus loin).

Il n'y a pas eu de création de générateurs spécifiques pour ces projets dans le modèle macroscopique de trafic. Toutefois, ces projets ont été intégrés dans le modèle sur la base d'un découpage géographique fourni par l'AGAM et représentés par les augmentations population/emplois inhérentes.

En outre, les types de déplacements pris en compte sont donc les suivants :

- Domicile – Travail et Travail – Domicile ;
- Domicile – Études et Études – Domicile avec accompagnements inclus ;
- Domicile – Université et Université – Domicile ;
- Domicile – Achats (hors hypermarchés) double sens ;
- Les déplacements liés aux hypermarchés en origine et en destination ;
- Domicile – Autres motifs et Autres motifs – Domicile ;

- Déplacements secondaires (non liés au domicile ni en origine ni en destination) hors hypermarchés.

Les trafics générés par les huit plus importants hypermarchés de Marseille ainsi que les huit plus importants pôles d'études supérieures ont été considérés de façon particulière (affectation plus fine) dans le modèle.

L'hypermarché Auchan St Loup (implanté sur notre zone d'étude) est l'un des huit hypermarchés traités spécifiquement.

La problématique liée à la prise en compte du projet Auchan - Immochan a été développée dans la réponse à la question n° 6.

52. La proximité des carrefours à feux, parfois éloignés d'à peine plus d'une centaine de mètres, fait redouter des embouteillages et une saturation supérieure à celle, importante, déjà annoncée. Est notamment cité le groupe Mauriac/Claudel/Toulouse, mais aussi Parangon/Musso/Pourrière. Pouvez-vous confirmer que ces proximités ont été prises en compte dans les simulations (remontées de files de voiture d'un carrefour à l'autre) ?

La proximité des carrefours à feux a été prise en compte lors de la conception de l'infrastructure.

La mise en place d'une coordination de la gestion des carrefours est préconisée dans le cas de carrefours proches (effet « onde verte » : ouverture du vert sur le linéaire de carrefours proches).

Tous les carrefours du BUS seront équipés de boucles de détection de véhicules (en pied de feux et plus éloignées) et reliés par une fibre optique, qui permettra aux contrôleurs de feux d'échanger des informations entre eux, notamment sur les longueurs de remontées de files.

Ce système, couplé à une vidéosurveillance, permettra d'adapter en temps réel les cycles de feux au trafic et de limiter ainsi les congestions. A noter que si ces carrefours fonctionnaient en giratoire, il n'y aurait pas de possibilité de contrôler et de maîtriser une éventuelle saturation de la section du BUS entre les deux carrefours, du fait de l'absence d'équipements en feu tricolore.

Le passage d'un BHNS bénéficiant d'une priorité aux feux est compatible avec l'effet onde verte.

Les dossiers de carrefours élaborés pendant les phases d'études ultérieures permettront de définir finement les cycles de fonctionnement de ces carrefours.

53. Une des hypothèses retenues pour modéliser le futur trafic est sa relative stabilisation : augmentation de 0,4% entre 2013 et 2020 sur les zones périphériques (stagnation du trafic sur le secteur impacté par le BUS) ; augmentation de trafic de 0,2% entre 2020 et 2030 sur les zones périphériques. Ces hypothèses sont-elles compatibles avec le PADD de la ville qui prévoit une "réduction du trafic automobile de façon à limiter l'impact des nuisances urbaines", tendance semble-t-il observée dans plusieurs grandes villes européennes ?

Rappel des éléments du Plan de Déplacements Urbains de MPM :

Lors de l'Enquête Ménages Déplacements de 2009, il avait été recensé 1 944 239 déplacements en mode individuel (VP conducteur, VP passager et 2 roues motorisés) sur le territoire de MPM. L'objectif visé par le PDU est de réduire le volume de ces déplacements de 8 % entre 2009 et 2023, soit 152 000 déplacements en moins sur le territoire de MPM. Le modèle de Marseille ne couvrant que le territoire communal, l'objectif de -8 % ne peut pas être pris en compte tel quel.

Cependant, le PDU définit 5 grands types de déplacements (les « marchés ») sur le territoire de MPM :

- Les déplacements internes au centre-ville de Marseille
- Les accès au centre-ville de Marseille
- Les déplacements internes aux quartiers périphériques de Marseille
- Les déplacements internes aux autres communes de MPM
- Les déplacements autres.

Dans le cadre des études réalisées pour la Rcade L2, un second scénario prospectif a été étudié. Il consiste à stabiliser les trafics à leur niveau de 2013. Ce scénario a été demandé par l'Etat. Il correspond à une hypothèse plus conservatrice, dans lequel on considère que la répartition modale sur les marchés 1, 2 et 3 n'évolue pas au-delà de 2013, tandis que le marché 5 conserve l'évolution prévue au PDU → « scénario stabilisation ». C'est ce scénario qui a également été retenu dans le cadre des études du Boulevard Urbain Sud, dans un souci d'homogénéisation des hypothèses.

A horizon 2030 (horizon modélisé le plus lointain), le scénario pris en compte est également celui d'une « stabilisation » du trafic (augmentation de trafic de l'ordre de 0,2% entre 2020 et 2030, concentrée sur les zones périphériques).

Les études de trafic sur dimensionnent légèrement les hypothèses (reports modaux non pris compte) afin de bénéficier d'une réserve de capacité au cas où les hypothèses du PDU ne seraient pas vérifiées ou vérifiées à plus long terme. Par conséquent, si les hypothèses du PDU se vérifient dès la mise en service du BUS, le fonctionnement de l'axe sera moins contraint.

54. Le dossier indique "qu'un report significatif de la voiture vers les modes alternatifs à celle-ci devrait pouvoir être observé avec la mise en service du BUS sur l'ensemble des quartiers Sud" (report potentiel de +14% sur les TC et de +4% sur les modes doux). Pouvez-vous confirmer que ce "report de trafic attendu de la voiture vers les TC et les modes doux" n'a pour l'instant pas été pris en compte dans les simulations ?

Les reports des VL vers des modes alternatifs n'ont pas été pris en compte dans les modélisations du projet, le modèle utilisé étant un modèle monomodal. En outre, l'étude de restructuration détaillée des transport en commun n'est à ce jour pas stabilisée.

A noter que la situation de référence prend en compte une stabilité des trafics routiers (lié en partie au report modal, aux changements de comportement, au futur projet de TCSP).

55. Pouvez-vous préciser si ont été pris en compte dans les simulations de trafic, certaines données ponctuelles pouvant avoir une influence significative comme les appels piétons, les encombrements liés aux stationnements illicites lors des entrées/sorties des établissements scolaires (chemin Joseph Aiguier, avenue de la Grande Bastide,...) ?

Ces éléments non pas été pris en compte dans la modélisation macroscopique de trafic. Seules des simulations dynamiques de trafic pourraient répondre à ces questionnements, mais elles n'ont pas été réalisées à ce stade des études.

Les traversées piétonnes ont toutefois été pris en compte dans le dimensionnement des carrefours (temps de dégagement des piétons pris en compte dans les études statiques des carrefours).

56. Une des remarques de l'autorité environnementale porte sur le niveau de charge très élevé de certains carrefours dès la mise en service compromettant l'atteinte de l'objectif de suppression des dysfonctionnements routiers et de désenclavement des quartiers sud-est. Pouvez-vous apporter des éléments complémentaires aux personnes ayant manifesté leur insa-

tisfaction à la réponse figurant dans le dossier, en particulier sur le report attendu sur le réseau viaire ?

Les niveaux de charge des carrefours ont été évalués sur la base des modélisations macroscopiques de trafic prenant en compte les différents reports engendrés par la mise en place du projet du BUS. Certains axes voient leur volume de trafic augmenter et d'autres diminuer. Mais globalement, les reports se portent majoritairement sur la voirie du BUS en délestant les flux sur les autres voiries alentours.

Cf. carte 267 – Tome C2

Axe en vert : diminution de trafic / situation actuelle
Axe en rouge : augmentation de trafic / situation actuelle

Il est précisé dans le chapitre 2.9.2 de la pièce C2 « Caractéristiques des déplacements » que la part des modes alternatifs à la voiture est réduite mais présente un fort potentiel de report vers les TC (transports en commun) et les modes doux (vélos et piétons).

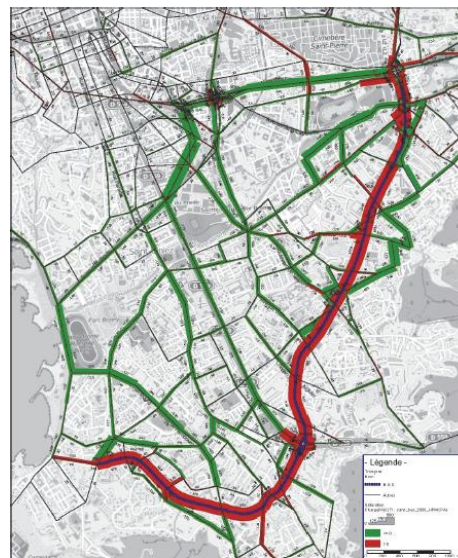


Figure 266 - Evolution des trafics en HPS 2020 avec et sans le BUS (Source : Modèle de trafic de Marseille - Réalisation Egis France)

L'essentiel des carrefours, dont le niveau de charge est supérieur à 85%, se situe dans la moitié Nord de l'itinéraire du BUS :

- C1 Florian et C2 Octroi
- C4bis traversée piétonne Lycée, C5 Mauriac, C6 Claudel, C7 Toulouse, C8 Régny
- C10 sainte Marguerite, C11 Saint Joseph.

Il est nécessaire de préciser que les niveaux de charge sont calculés pour les heures de pointe. En dehors de ces heures de pointe, on peut s'attendre à de meilleures conditions de circulation au niveau des carrefours. En complément, au vu du maillage viaire, les reports de trafic se feront à la marge car les voiries secondaires sont souvent dimensionnées pour de la desserte locale. Les usagers essaieront de trouver le meilleur itinéraire possible (minimisation des temps de parcours) et in fine, un équilibre va s'opérer sur le réseau viaire.

En outre, comme indiqué dans la réponse à la question n° 53 les hypothèses prises en compte pour les modélisations macroscopiques sont légèrement sur dimensionnées. On peut donc raisonnablement s'attendre à ce que la charge des carrefours soit moins importante que ce qui est annoncé dans le dossier DUP. Sur la base de la réflexion engagée sur la configuration des carrefours. Certaines propositions d'optimisation de carrefour pourront être étudiées pour améliorer le fonctionnement des carrefours.

En outre, le maître d'ouvrage confirme donc que, s'agissant d'un projet de niveau AVP, le niveau de charge sera plus finement analysé dans un souci d'optimisation du fonctionnement des carrefours, lors des phases d'études ultérieures avec notamment la mise en place de boucles de détection pour un fonctionnement coordonné des carrefours C5, C6, C7.

Par ailleurs, il convient de souligner que ces saturations confirment bien la nécessité de maintenir le BUS à 2 x 2 voies dans ces sections.

57. Une erreur sur le trafic HPS 2013 est soulignée boulevards du Cabot et de la Gaye, estimé fluide à environ 500 véhicules/heure, alors qu'il devrait être estimé très saturé/bloqué, les faibles débits correspondant à un bouchon généralisé dans les deux sens. Erreur pouvant

conduire à augmenter les chiffres obtenus par simulation à la mise en service du BUS au niveau du futur carrefour. Pouvez-vous confirmer ou infirmer cette erreur ?

Les modélisations macroscopiques de trafic ne prennent pas en compte les hyper-pointes mais une heure de pointe classique de fonctionnement, d'où le biais de compréhension à ce sujet.

Seuls les éléments aux horizons futurs avec la prise en compte du BUS ont été présentés et montrent effectivement une gestion fluide de ce carrefour aux horizons futurs avec le projet BUS. Lors des études PRO, une attention particulière sera portée sur cette intersection pour prendre en compte tous les paramètres circulatoires.

La Commission d'enquête prend acte des précisions apportées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur le fait que la mise en service du dernier tronçon (colline Saint-Joseph / Vieille Chapelle) sera accompagnée des indispensables mesures destinées à éviter d'aggraver l'engorgement de la Pointe Rouge (parkings, TC,...).

Elle prend également acte des méthodes utilisées dans la modélisation macroscopique de trafic. Elle s'étonne cependant qu'aient été retenues les deux hypothèses suivantes, dont la conséquence est de surestimer d'environ 20% le trafic que l'on peut attendre à la mise en service du BUS. (1) La stabilisation du trafic au-delà de 2013 sur certains marchés : si ce scénario « demandé par l'État » se justifiait pour une rocade autoroutière reliant deux autoroutes « nationales », il apparaît extrêmement conservateur - et non justifiable par un « un souci d'homogénéisation des hypothèses » - pour des questions pour un boulevard urbain situé entièrement dans une ville dont le PDU prévoit « de réduire le volume de ces déplacements de 8 % entre 2009 et 2023 ». (2) La totale non prise en compte de report modal (BHNS, modes doux) : cette hypothèse apparaît en contradiction avec l'un des objectifs du projet qui est de « rééquilibrer au profit des modes doux les différents modes de déplacement en mettant fin au monopole de la voiture », d'autant que ce report potentiel est estimé à de 14% sur les TC et de 4% sur les modes doux.

Concernant le dimensionnement des voies, la Commission d'enquête partage l'avis de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur le fait que « l'infrastructure se doit d'être suffisamment dimensionnée pour écouler le trafic d'aujourd'hui mais aussi le trafic futur ». Elle partage aussi le constat que le trafic entre le chemin de la colline Saint-Joseph et l'avenue de Sainte-Marguerite est en limite de seuil de demande d'une 2 x 2 voies (dans les hypothèses de trafic du dossier mis à l'enquête). Néanmoins, au vu des résultats de la simulation HPS 2020, elle considère qu'il serait acceptable que le trafic sur ce tronçon qualifié de « Normal » pour un gabarit à 2 x 2 voies, devienne « Chargé », comme sur les tronçons qui l'encadrent au nord et au sud, si le gabarit était réduit à 2 x 1 voie. Cinq éléments peuvent en effet être pris en considération. (1) Il s'agit d'un trafic de pointe et, comme il est indiqué dans la réponse à la question n°6, « il n'est pas d'usage de concevoir les ouvrages de voirie pour des situations maximales, mais bien pour des conditions moyennes de circulation ». (2) Il s'agit de l'HPS, les cartes de niveau de charge des carrefours démontrant que l'HPM est inférieur d'environ 4%. (3) Les estimations de trafic ont été globalement surévaluées d'environ 20% sur l'ensemble du projet (voir ci-dessus). (4) Le report de trafic à la marge sur le réseau viaire secondaire, où le trafic est « Fluide » ou « Normal » serait tout-à-fait acceptable, comme le dossier l'envisage par ailleurs pour les carrefours saturés. (5) Les avantages d'une réduction de gabarit seraient très importants en termes d'impact environnemental sur ce tronçon.

Concernant la saturation de certains carrefours, la Commission d'enquête ne partage pas l'avis de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur le fait que « les carrefours présentant une saturation pourront faire l'objet d'études spécifiques afin d'optimiser leur fonctionnement lors des études PROJET », considérant que la prévention est toujours préférable au traitement. Elle s'étonne que la solution au problème puisse venir du fait « que la part des modes alternatifs à la voiture est réduite mais présente un fort potentiel de report vers les TC et les modes doux ». Elle considère que les études techniques présentées dans le dossier mis à l'enquête, malgré leur qualité et leur précision, présentent un défaut de cohérence pour ce qui concerne les hypothèses de trafic, avec un risque d'inadéquation pour les dimensionnements qui en résultent.

Questions portant sur les aspects techniques et les variantes du projet

58. Le projet ne présente pas d'alternative du fait de son inscription sur les plans d'urbanisme depuis 1933 et de la réservation des emprises depuis 1981. Une grande partie du public a néanmoins exprimé son insatisfaction de n'avoir vu dans le dossier que des "micro variantes", regrettant que d'autres solutions n'aient pas été étudiées à l'intérieur de l'emprise, comme par exemple : le passage souterrain sur une plus grande longueur avec les liaisons nécessaires avec le trafic local (à l'image de la L2 très souvent citée comme exemplaire), le passage sur d'autres emprises foncières existantes inscrites au PLU (notamment entre Parangon et Sainte-Marguerite, le boulevard de la Gaye), d'autres profils en travers, d'autres types de carrefours, le trajet Michelet/Prado Sud pour relier le littoral à l'A50,...

Tout d'abord, il est nécessaire de préciser que la L2 et le BUS des infrastructures routières aux caractéristiques différentes. En effet, la L2 consiste en la création d'un barreau autoroutier (future A507), visant à assurer le contournement du centre de Marseille en reliant l'A7 (autoroute Nord vers Lyon puis l'A51) et l'A50 (autoroute Est vers Aubagne et Toulon) sur 9,7km.

Le Boulevard Urbain Sud n'a pas une fonction autoroutière. Le tracé du Boulevard Urbain Sud est figé depuis 1981 (emplacements réservés au PLU) et le concept de boulevard urbain est retenu depuis 1996.

De nombreuses études ont permis la définition du programme, à savoir un boulevard urbain apaisé. Le présent dossier n'a pas vocation à remettre en cause ce choix déjà présenté à la population lors des phases de concertations.

De plus, il est important de rappeler que ce projet, tel que présenté, est également inscrit dans les documents de planification à l'échelle intercommunale (PDU, SCOT), en tant que projet structurant.

En outre, il apparaît étonnant de citer la L2 en exemple, dans la mesure où elle illustre l'extrême difficulté à réaliser un grand projet d'infrastructures. Rappelons que les premiers ouvrages de la L2 Est ont été achevés en 1993 (viaduc de Frais Vallon). Ces difficultés proviennent essentiellement de son coût d'investissement, qui n'a cessé d'augmenter au fur et à mesure que des sections souterraines étaient rajoutées. Le coût d'une section en tunnel étant 5 à 8 fois supérieure à celui d'une section au sol, il n'est pas étonnant que les financeurs aient rapidement été confrontés à la problématique de son financement. Finalement, le recours au contrat de partenariat a été adopté pour achever la rocade L2, dont la mise en service interviendra plus de 25 ans après le 1er coup de pioche !

La réalisation de passages en souterrains supplémentaires n'est pas compatible avec les objectifs du BUS (absence de points de raccordement aux voiries de surface). Les emprises actuelles ne permettent pas la réalisation de tels types d'ouvrage tranchées couvertes et bretelle de raccordement au réseau routier existant. Le BUS, dans sa conception actuelle, nécessite un investissement important ; tout renchérissement du projet pourrait compromettre sa réalisation dans des délais raisonnables. Accentuant ainsi le retard dans la réalisation des infrastructures dont l'agglomération a fortement besoin.

Ne pas faire le BUS et proposer un itinéraire empruntant le boulevard Michelet et le tunnel Prado Sud pour relier le littoral à l'A50 va à l'encontre des objectifs recherchés et n'est pas envisageable pour deux raisons majeures : le trafic de transit serait reporté vers le centre-ville (alors que l'on cherche à l'évacuer) et cela imposerait un itinéraire à péage aux usagers, ce qui n'est pas concevable. En outre, il est notoire que les automobilistes cherchent à éviter les trajets payants donc emprunteraient, comme c'est le cas à l'heure actuelle les voiries de surface.

59. De très nombreuses personnes indiquent que, lors de l'acquisition de leur bien immobilier ou de la délivrance du permis de construire, le projet était prévu à 2 x 1 voie, observation, entre autres, faite quasi systématiquement par les résidents de la Justine, Donatello, Pavillon du Parc et vallon de Toulouse (dans ce cas précis, observation qui semble corroborée par le bilan de la concertation de 2002 figurant dans le dossier pour le tronçon Régnypélissier). Pouvez-vous confirmer que cette modification du projet initial résulte principalement, comme l'indique le dossier, des modèles macroscopiques effectués par le CETE et des études de carrefour menées par EGIS en 2011 ? Cette question permettant également d'expliquer pourquoi le tronçon à 2 x 2 voies s'arrête désormais au chemin de la colline Saint-Joseph et ne va pas jusqu'au carrefour multimodal de Delattre de Tassigny, comme le font remarquer d'autres personnes.

Il apparaît sur les plans présentés à la concertation publique en 2002, que le tronçon du BUS entre l'avenue De Lattre de Tassigny et la rue Verdillon était en profil mixte : 2 x 1 voie avec passage à 2 x 2 voies en amont des carrefours. Ce profil était complété de deux contre allées.

Cette solution avait été envisagée lors des études de faisabilité du BUS, sans toutefois se fonder sur des études de trafic précises.

En phase AVP, et lors de la constitution du dossier DUP, les études de circulation ont été affinées d'une part par le CEREMA (ex CETE), d'autre part, par le maître d'œuvre, sur la base de comptages réalisés en 2011 et 2014 et sur la base de l'enquête ménage de 2009.

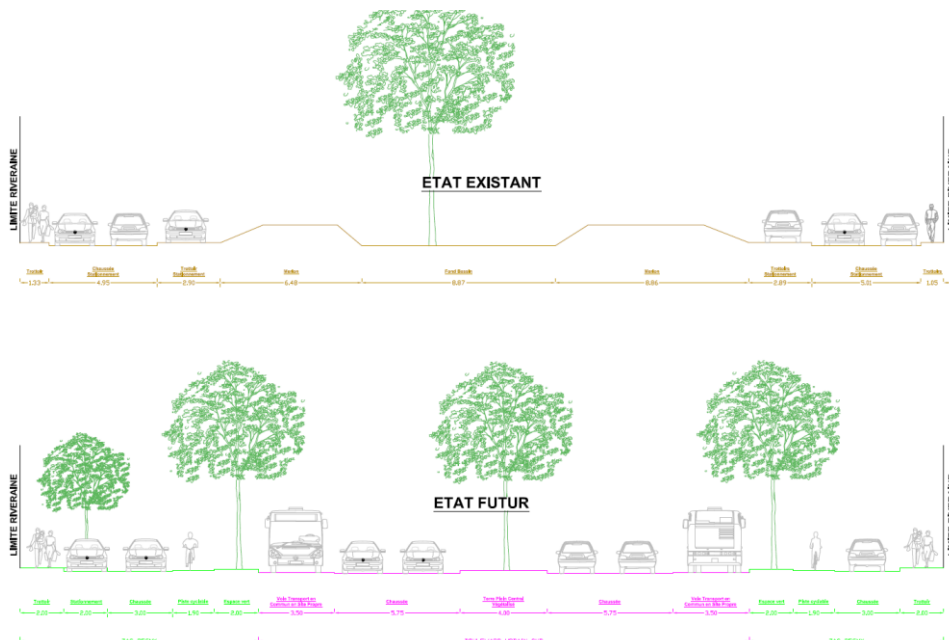
Ces études ont mis en évidence qu'une section à 2 x 1 était suffisante pour permettre un écoulement fluide du trafic entre l'avenue De Lattre de Tassigny et le chemin de la colline St Joseph, mais qu'au-delà une section à 2 x 2 voies était nécessaire.

Se reporter à la réponse à la question n° 49.

60. Pouvez-vous fournir plus d'information sur le profil en travers des tronçons allant de l'avenue de la Grande Bastide au chemin du vallon de Toulouse ? Le dossier indique seulement que "l'aménagement du BUS est limité aux deux bordures extérieures de la voie de TCSP" et que "les contre-allées seront réalisées dans le cadre de l'aménagement de la ZAC". Par contre, les schémas fournis ne faisant pas apparaître les modes doux, quelles dispositions sont prévues pour garantir leur continuité ? Dans le cas particulier des 4 résidences proches du chemin du vallon de Toulouse, l'étroitesse de l'espace disponible

n'oblige-t-elle pas à envisager une modification du profil en travers (réduction à 2 x 1 voie) ou la réalisation d'une trémie couverte réservée à la circulation automobile ?

Dans la ZAC Régný, les pistes cyclables sont intégrées dans les contre allées. La largeur de la réservation entre les bâtiments est suffisante pour insérer le profil à 2 x 2 voies et les contre allées. La réduction du profil ou le passage en tranchée couverte n'est pas nécessaire comme cela est indiqué dans le profil en travers ci-dessous - Coupe au droit de la ZAC Régný (état existant et état futur).



61. La grande majorité des carrefours prévus sont des carrefours à feux. Mis à part le carrefour Delattre de Tassigny pour lequel une solution d'aménagement en giratoire a été étudiée, les autres carrefours ne semblent pas avoir fait l'objet de recherche d'alternatives. Le public se prononce majoritairement pour un plus grand mix (carrefours à feux, carrefours giratoires, trémies couvertes supprimant le carrefour,...). Sans attendre d'éventuelles études ultérieures susceptibles de résoudre les dysfonctionnements attendus, est-il possible d'envisager une évolution ponctuelle du projet, notamment lorsque les carrefours prévus sont extrêmement rapprochés les uns des autres ou quand une solution alternative pourrait permettre de résoudre d'autres problèmes que ceux directement liés la circulation ?

Sur un linéaire aussi long, il est préférable de proposer une gestion homogène afin de permettre une régulation optimisée par une coordination des carrefours à feux, permettant un écoulement plus fluide des véhicules.

Par ailleurs, le fonctionnement d'un giratoire est optimal si les flux entrant sur le giratoire sont équilibrés.

Les niveaux de trafic attendus sur les carrefours du secteur sont très élevés : 4 600 à 4 800 véh/h sur le carrefour Mauriac, 5 100 à 5 300 sur le carrefour Claudel. Ils se caractérisent également par des mouvements tout-droit importants sur le BUS, qui représentent plus de la moitié du flux total géré par le carrefour. Dans le cas d'un aménagement en giratoire, cela se traduirait par une grande difficulté d'insertion pour les usagers venant des voies transversales (Mauriac, Claudel), générant des queues importantes sur ces voiries. De plus, au vu du volume de trafic, les traversées piétonnes sur le BUS devraient être sécurisées par feux, ce qui ajouterait une gêne supplémentaire à l'écoulement des flux et donc au fonctionnement circulatoire global du quartier. Enfin, au vu des niveaux de tra-

fic attendus, un éventuel aménagement en giratoire de ces carrefours nécessiterait des emprises considérables (giratoire de l'ordre de 40 m de diamètre), incompatibles avec les emprises disponibles.

Par ailleurs l'insertion d'un TCSP, avec priorité, dans un giratoire nécessite également une gestion par feux tricolores.

Un fonctionnement par carrefours à feux est donc préconisé, pour le BUS.

62. Pouvez-vous envisager de prendre en compte les suggestions techniques suivantes faites par le public :

- supprimer ou réduire la largeur du TPC, dont l'entretien est souvent problématique, de manière à diminuer l'emprise totale du projet, tout en lui conservant ses caractéristiques essentielles de boulevard urbain, bien qu'aménagé sans arbre de grande hauteur ?

Le parti d'aménagement retenu est un boulevard urbain qui s'insère au mieux dans son environnement paysager et patrimonial. Le végétal vient accompagner le nouveau boulevard mais investit aussi tous les espaces délaissés, donnant une nouvelle épaisseur à l'espace public. Le végétal ne sert pas de remplissage mais est bien un support du projet apportant confort, esthétique et agrément.

La suppression ou la réduction de la largeur du TPC pose des problèmes d'insertions urbaine et paysagère. Le profil en travers du BUS sans TPC planté ferait plutôt référence à un boulevard type Bd du jarret de conception très ancienne. En outre, diminuer la largeur du TPC tout en conservant des plantations (de moindre hauteur) pose néanmoins la question de l'entretien et de la tenue des végétaux dans le temps. Un espace vert réduit a tendance à se dégrader plus rapidement et à devenir un délaissé dans lequel les plantations ont du mal à se développer. Cela contribue à donner une image dégradée de l'aménagement.

- mettre le TCSP en partie centrale de l'emprise, à l'image des lignes de tram ou de ce qui se fait ailleurs, avec un système leur permettant d'aller tout droit dans les carrefours giratoires ?

L'insertion des TCSP en partie centrale est habituellement retenue dans les centres villes car elle laisse la possibilité d'aménager, en partie latérale, des zones pour le stationnement et les livraisons.

Ce type d'insertion pose des problèmes d'emprise et de sécurité des piétons (traversées des piétons vers la partie centrale multipliées). Le contexte urbain du Boulevard Urbain Sud et les trafics prévisionnels qui y seront pratiqués ne permettent pas de retenir un tel profil.

Il est également rappelé qu'il n'y pas de carrefours giratoires sur le BUS et que ce type d'aménagement n'est pas préconisé (cf. réponse à la question n°61).

- rendre piéton l'ouvrage d'art de l'avenue de la Soude, compte tenu de l'extrême proximité des 2 carrefours qui l'encadrent (chemin de Morgiou et Antoine Fortuné Marion), transformant ainsi l'avenue de la Soude en 2 impasses

Il n'est pas possible de répondre à cette suggestion sans une étude détaillée définissant notamment une nouvelle trame circulatoire du secteur. En outre la création de deux impasses ne paraît pas pertinente au regard des contraintes d'accès et de retournement des services de secours d'une part et pour des questions d'entretien (MPM n'étant pas compétente pour l'entretien des impasses).

- supprimer le carrefour avec la traverse Jules Rimet (simplement créée pour accéder à la ferme pédagogique, aujourd'hui en impasse et ne figurant pas au PLU comme voie à aménager)

Le carrefour avec la traverse de la rue Jules Rimet répond à un besoin de desserte, pas uniquement de la ferme pédagogique mais également de la propriété privée située à l'arrière de la ferme, de la résidence du Roy d'Espagne et du stade Lerda Paola, qui sera accessible via une contre allée.

Néanmoins, l'utilité de ces accès sera vérifiée lors des phases d'études ultérieures.

- supprimer la contre-allée correspondant à l'actuelle traverse Le Mée, dont l'intérêt n'est pas perçu par les riverains

Cette contre allée a été prévue pour répondre à un besoin de desserte d'une propriété privée. Son utilité sera vérifiée lors des phases ultérieures d'études.

- installer un passage protégé à proximité de chaque établissement scolaire afin d'augmenter la sécurité des piétons

Ce point sera précisé dans le cadre des études de PROJET.

- supprimer le concept de parkway jugé totalement inadapté à un petit espace urbain, et clôturer la partie du parc de la Mathilde conservée pour en assurer la sécurité et la sérénité des usagers

Le parkway est un parti pris par le maître d'ouvrage qui a préféré gérer une transition paysagère entre la voirie et le parc plutôt que d'opérer une coupure nette entre, d'un côté, une voie très routière et, de l'autre, un parc clôturé.

En outre, la mise en place d'une clôture le long du BUS n'est à ce jour pas arrêtée. Une concertation avec l'ensemble des acteurs (institution, associations et service gestionnaire) sera menée dans les phases d'études ultérieures.

- résoudre les difficultés d'entrées/sorties des nombreuses copropriétés pour lesquelles les résidents pressentent des problèmes (Michelet Saint-Jacques, les Hespérides, villa Seigneurie, la Bruyère, Val Marie, les Eaux Vives, Château Sec,...)

Tous les accès impactés seront rétablis par le projet.

Les modalités d'accès aux résidences longeant le BUS seront précisées dans le cadre des études de PROJET.

Il est à noter qu'aujourd'hui, peu de résidences sortent du côté du BUS. Certains accès ne seront donc pas modifiés comme par exemple les résidences Michelet St Jacques et jardins des Hespérides dont l'accès sur la rue Joseph Aiguier sera conservé.

- prévoir un profil en travers dissymétrique dans la partie nord du BUS, une seule voie descendante pour deux montantes, de manière à dissuader le flux entrant et favoriser le flux sortant

Les trafics existant ne permettent pas la réalisation d'un tel profil. En effet, 2 voies sont nécessaires.

Les études de trafic ne mettent pas en évidence un sens de circulation prédominant par rapport l'autre (aucun effet pendulaire observé). Aucun sens de circulation n'est donc privilégié.

- prévoir une flèche orange au carrefour Paul Claudel pour permettre l'accès aux écoles pour les véhicules circulant dans le sens Est-Ouest de Paul Claudel

Dans le sens Est-Ouest, l'accès aux écoles fonctionnera comme actuellement. Les feux seront décalés au droit de l'intersection.

- prévoir le déplacement du portail de la Mathilde

A l'heure actuelle, il n'est pas prévu de déplacer le portail. Son emplacement est tout à fait compatible avec l'aménagement du BUS.

- anticiper le futur tramway par la pose de caniveaux techniques de manière à ne pas être amené à ré-ouvrir la voie

Les réservations nécessaires au passage du tramway au niveau de l'intersection du chemin de la colline Saint Joseph seront étudiées lors des phases d'études ultérieures, en concertation avec les services en charge du prolongement du tramway. Elles seront ensuite intégrées aux travaux du BUS.

A noter que la coordination pour tous les futurs projets de transports est assurée par MPM, maître d'ouvrage de l'ensemble de ces opérations.

- trouver une solution alternative pour le GR2013, dont le tracé chevauche le BUS entre la colline Saint-Joseph et Sainte-Marguerite (et l'intersecte deux fois)

Le projet assurera la continuité de l'itinéraire dans le parc de la Mathilde, et plus largement, sur toute la section du BUS qui intercepte le GR2013.

63. Pouvez-vous confirmer qu'il s'agit d'une erreur lorsqu'il est écrit "à partir du boulevard François Mauriac, le BUS est à 2x2 voies" ou "de l'échangeur de Florian et jusqu'à la rue Mauriac, qui est en tranchée couverte sur sa majeure partie" ?

Il est précisé page 24 de la Pièce B1 que le programme issu des études préalables (2002) présente un projet à 2x2 voies à partir du boulevard François Mauriac. Les études de conception ultérieures (2011) ont permis de préciser le profil en travers du BUS. Il est précisé page 28 de la Pièce B1 que la mise à 2x2 voies a donc été retenue entre le chemin de la colline Saint Joseph et l'échangeur Florian.

Il est précisé page 28 de la Pièce B1 que, pour la modélisation macroscopique de trafic, trois parties distinctes ont été identifiées sur l'infrastructure routière, en fonction de la configuration des échanges et du nombre de voies par sens. La première partie s'étend entre l'échangeur Florian et la rue François Mauriac. Dans ce secteur, nous confirmons que le BUS est en tranchée couverte sur sa majeure partie :

- rue François Mauriac – rue Verdillon : BUS en surface sur un linéaire de 380 m
- rue Verdillon - échangeur Florian : tranchée couverte sur un linéaire de 900 m.

La Commission d'enquête prend acte des précisions apportées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur les aspects techniques du projet et notamment le fait que la plupart des questions précises posées par les syndics de copropriété et riverains du BUS seront réglées ultérieurement lors de la phase PROJET, en établissant au besoin un contact direct avec les intéressés.

La Commission d'enquête ne partage pas l'avis de l'autorité environnementale qui « considère qu'aucune solution alternative au projet ne peut être envisagée en dehors de la solution sans aménagement ». En effet, si de fortes contraintes urbaines caractérisent indubitablement le projet, de nombreuses solutions alternatives ont été proposées par le public au cours de l'enquête, très souvent peu compatibles avec le parti pris par le maître d'ouvrage, mais démontrant cependant l'existence d'alternatives. La multiplication - voire la généralisation - des micro-variantes présentes dans le dossier mis à l'enquête, aurait consisté en une solution alternative. Dans le cas particulier des trémies couvertes, très souvent préférées par les personnes au cours des permanences, la Commission d'enquête ne considère pas que le surcoût et le délai de réalisation supplémentaire soient suffisants pour les écarter dès le stade de l'étude.

Concernant le terre-plein central (TPC), la Commission d'enquête ne partage pas l'avis de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur l'absolue nécessité de prévoir, sur la totalité du linéaire, des chaussées séparées d'environ 4,00 m (largeur nécessaire pour qu'il soit à la fois arboré et d'entretien relativement facile). L'avantage du TPC, clairement indiqué dans le dossier mis à l'enquête, est de permettre « notamment d'intégrer des surlargeurs au niveau des carrefours pour les mouvements tournant » et d'adapter le « profil en travers à la topographie naturelle et à la végétation existante ». Son inconvénient principal est la consommation d'espace, notamment dans les tronçons où l'emprise est resserrée, ainsi que la charge ultérieure d'entretien. Sur l'aspect paysager, la Commission d'enquête partage l'avis de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur l'obligation de ne pas reproduire, comme sur le Jarret certaines erreurs du passé (le boulevard Sakakini a d'ailleurs été cité de multiples fois comme contre exemple par le public). Mais, dans la partie sud du Jarret, le boulevard Jean Moulin, sans être un exemple à reproduire à l'identique, montre d'autres possibilités que l'on retrouve dans d'autres villes de France avec une largeur réduite et un choix bien pensé d'espèces arbustives.



Concernant le projet de parkway, la Commission d'enquête ne partage pas l'avis de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole qui considère, avec la totalité du public qui s'est exprimé, que le concept n'est adapté ni à l'objectif du BUS, ni à la configuration du Parc de la Mathilde. Ce concept d'origine nord américaine est né pour rendre la conduite agréable et le paysage plus aménagé sur les autoroutes interurbaines traversant les grands parcs. Sur ce tronçon d'à peine plus de 200m de long, l'objectif, au contraire, doit être de préserver le plus possible le calme recherché par les usagers, et non de favoriser la vision de l'automobiliste. La Commission d'enquête considère donc que le projet doit évoluer pour, ponctuellement, bien séparer le BUS de l'environnement. La réalisation d'une clôture, ayant si possible aussi un effet antibruit, paraît hautement souhaitable.

Pour les résidences la Justine, Donatello, Pavillon du Parc et vallon de Toulouse, la Commission d'enquête s'interroge sur la nécessité absolue de maintenir le gabarit à 2 x 2 voies, compte tenu de la surestimation du trafic évoquée précédemment. En cas de maintien, elle considère qu'il serait légitime que la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole prévoie les aménagements nécessaires - dont le passage en trémie couverte fait partie - pour réduire l'impact du projet au niveau des résidences dont une grande partie a été construite après 2002, c'est-à-dire après l'annonce officielle au cours de la concertation d'un profil à 2 x1 voie.

Pour la ZAC Régny la Commission d'enquête s'étonne que le schéma fourni par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole fasse apparaître un « état existant », alors qu'aucune construction n'existe à ce jour. Elle fait l'hypothèse qu'il s'agit d'un schéma relatif aux 4 résidences citées ci-dessus. Elle s'étonne également de lire que « la largeur de la réservation entre les bâtiments est suffisante pour insérer le profil à 2 x 2 voies et les contre allées », alors que la largeur de l'emprise correspond exactement à la partie en rouge du schéma (TPC + 2 x 2 voies + 2 TCSP), ce qui semble signifier que les espaces verts et les voies pour les modes doux seront situés hors emprise, de même que les contre-allées et les stationnements (sur un seul côté)

Questions portant sur les TC, les modes doux et le stationnement

Transports en commun

64. En matière d'organisation des transports collectifs, le dossier mis à l'enquête souligne que la demande en TC est orientée vers le centre de Marseille et non sur des lignes transversales. Néanmoins, nombreuses sont les personnes estimant que la priorité donnée aux TC à l'intérieur de l'emprise du BUS n'était pas suffisamment marquée pour désenclaver les quartiers périphériques en réalisant une desserte "maillée". Quels éléments de réponse pouvez-vous apporter au public ayant formulé les suggestions suivantes pour privilégier les TC : faire des TCSP les voies principales du BUS, remplacer les 2 TCSP par un tramway (moins bruyant, moins polluant, moins consommateur d'espace), citant en exemple le cours Joseph Thierry jugé apaisé, ne garder que les TC et les modes doux entre le chemin du Roy d'Espagne et la Pointe Rouge,...?

Le dossier d'enquête publique du Boulevard Urbain Sud souligne effectivement que la demande en transports en commun (TC) est orientée vers le centre de Marseille et non sur des lignes transversales.

Toutefois, le BUS est un Boulevard Urbain Multimodal qui prend en compte l'ensemble des modes de déplacements : VL, bus (BHNS) et modes doux (piétons et cycles). Cette ligne structurante de grande capacité offrira aux usagers gain de temps et confort. Les bus circulent dans des couloirs en site propre, ils bénéficient d'une priorité aux carrefours, les fréquences sont plus élevées que sur les lignes de bus classique et les horaires sont étendus en lien avec ceux du tramway et du métro ; le temps d'attente est affiché en station.

Cette ligne sera connectée à l'offre TC transversale : lignes du bus puis tramway et à terme métro.

En ce qui concerne les diverses suggestions formulées, il convient de rappeler que le Boulevard Urbain Sud est un projet d'infrastructure routière destiné à désenclaver des quartiers aujourd'hui mal desservis en voirie et de les connecter aux grandes infrastructures de l'aire marseillaise que sont la rocade L2 et l'autoroute A 50. Mais il constitue également un projet de TCSP tel que défini au PDU. Les modes véhicules, TC et déplacements doux sont pris en compte de la même façon sur l'ensemble du linéaire. Il n'est pas envisageable de privilégier un mode de déplacement au détriment d'un autre. En outre, ne faire circuler que les TC entre le chemin du Roy d'Espagne et la pointe rouge priverait ce secteur d'une desserte viaire efficace et nécessaire au vu des trafics attendus sur cette section.

Pour ce qui est de remplacer le BHNS prévu sur le BUS par un tramway, les études de déplacement menées dans le périmètre d'intervention du BUS montre qu'un tramway serait surdimensionné par rapport au nombre d'usagers potentiel. En outre, les coûts d'investissement et d'entretien sont nettement supérieurs à ceux d'une voirie équipée d'un BHNS.

Le projet du BUS respecte en tout point les orientations définies dans les documents de planification (SCOT, PLU, PDU). C'est sur la base d'études de déplacement que le développement des infrastructures routières et de transport ont été définis. Remettre en question les caractéristiques du BUS entraînerait une remise en question profonde des orientations prises.

65. Le dossier indique qu'"il n'y a que peu de visibilité à ce jour sur l'évolution de l'offre en transport en commun, hormis la réalisation d'un BHNS entre Castellane et Luminy en cours, ainsi que le prolongement de certaines lignes existantes de tramway et de métro". Regrettant une certaine absence de coordination avec la RTM, de nombreuses personnes se sont inquiétées sur le devenir des 2 voies de TCSP qui, si le calendrier est respecté, resteront inutilisées pendant de nombreuses années après la réalisation du BUS (sans citer de source, le chiffre de 10 ans est indiqué). Quelles mesures pouvez-vous envisager pour éviter les dégradations et les stationnements sauvages aujourd'hui constatés sur le boulevard Mireille Jourdan Barry ?

La Direction de la MObilité et des Déplacements de MPM (DMOD) a lancé des études de restructuration du réseau de transports en commun de la RTM sur plusieurs secteurs de Marseille, consécutivement à l'arrivée future de plusieurs projets structurants de déplacement. En outre, la RTM est pleinement associée au projet du BUS.

Parmi les secteurs étudiés, figure notamment le secteur « Huveaune - Saint Loup - Boulevard Urbain Sud » avec la création de la ligne de BHNS amenée à circuler sur le BUS, de la Pointe Rouge à Frais Vallon.

Les hypothèses de restructuration du réseau TC aux alentours du BUS sont en cours d'examen. Le travail de modélisation des scénarios de restructuration des lignes de bus devrait démarrer en janvier 2016. Plusieurs horizons correspondant à différentes phases de restructuration (ex : mise en service

du BUS, du métro à St Loup, du tramway sur le Chemin de la Colline St Joseph,...) seront modélisés.

A ce jour, la mise en service de la ligne de BHNS devant circuler sur le BUS n'est effectivement envisagée que lorsque le Boulevard Urbain Sud sera réalisé de bout en bout, de la traverse Parangon à l'échangeur Florian. Toutefois, le Conseil Départemental s'est montré très intéressé pour également utiliser les sites propres du BUS pour y faire circuler sa ligne de cars inter urbain. Se faisant, des sections de sites propres pourraient être utilisées par le Département au fur et à mesure de leur livraison.

En outre, il est possible d'envisager des mises en service ou des adaptation d'itinéraire de lignes de bus existante au fur et à mesure de la livraison des différents tronçon afin de bénéficier sans délais de ces sites propre. Une étude spécifique devra être engagée spécifiquement.

66. En matière de correspondances, pouvez-vous apporter des précisions aux demandes du public concernant la ligne 23 au carrefour avec le chemin du Roy d'Espagne, la ligne 21 conduisant au métro, la ligne 44

Les correspondances entre le BHNS du Boulevard Urbain Sud et les lignes de bus transversales n°23, 21 et 44 sont intégrées aux divers scénarios de restructuration du réseau RTM actuellement étudiées dans le cadre de l'étude pilotée par la Direction de la MObilité et des Déplacements de MPM (cf. réponse, ci-dessus).

Modes doux

67. Plusieurs personnes relèvent l'aspect positif des pistes cyclables prévues. Pouvez-vous leur confirmer qu'elles seront continues sur l'ensemble du tracé, y compris dans les carrefours ? Est-il possible de ne pas les arrêter avant l'échangeur Florian ?

Les pistes cyclables sont actuellement prévues tout le long du tracé du Boulevard Urbain Sud, avec des aménagements spécifiques au droit de chaque carrefour du projet et jusqu'à l'échangeur Florian.

Les pistes cyclables du BUS sont connectées aux pistes cyclables de la rocade L2 au niveau de l'échangeur Florian, constituant un itinéraire continu entre les deux axes.

Les études à venir (études de niveau projet PRO) permettront d'affiner en détail leur tracé, notamment au niveau de toutes les intersections.

68. Quelle réponse pouvez-vous apporter au CIQ Saint-Loup demandant la séparation des pistes cyclables et des voies piétonnes pour éviter les accidents entre piétons et cyclistes ?

L'espace dévolu aux piétons n'est pas conçu comme un trottoir classique. Il s'agit d'un espace de 3,30 m de largeur minimale, séparé de la voie TCSP par une bande plantée, et qui accueille d'un côté les piétons et de l'autre les vélos.

Pour différencier les modes doux amenés à circuler sur les cheminements piétons et les pistes cyclables, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- les matériaux de revêtement des cheminements piétons et des pistes cyclables seront différents ;
- les flux seront séparés par une bordure arasée ;
- un marquage délimitera les sens de circulation des cycles quand la piste est à double sens et des pictogrammes permettant d'identifier la piste cyclable seront peints tous les 20/25m.

La séparation physique des cheminements piétons et des pistes cyclables a été écartée car elle aurait nécessité l'insertion d'un dispositif pour séparer les flux (ex : muret ou bande plantée). Ces solutions ne sont pas envisageables car elles représentent un danger et une surconsommation d'espace.

69. Pouvez-vous fournir un plan des tracés secondaires, visualisant notamment les "chemins d'écoliers" c'est-à-dire des cheminements piétons pouvant intersecter le BUS, répondant notamment aux craintes de coupure dans les quartiers formulées par plusieurs personnes, en particulier autour de Mazargues vers l'obélisque ? Sans refaire un GR2013 bis, est-il envisageable de prévoir des cheminements piétons reliant les différents espaces verts entre eux ?

La prise en compte des tracés secondaires comme par exemple l'existence de chemins d'écoliers fait partie des éléments qui seront étudiés dans le cadre des études de détails de niveau projet (PRO). Certains sont d'ores et déjà intégrés au projet comme par exemple le cheminement piéton du collège du Roy d'Espagne, celui de la ZAC de la Jarre.

Ce travail a déjà été réalisé sur la section « Florian / Paul Claudel » du Boulevard Urbain Sud en associant les services de la Ville de Marseille et ceux de la mairie du 5ème secteur à des réunions de travail. L'avis des services gestionnaires des espaces de proximités existants (ex : crèches, boulo-dromes, écoles, jeux d'enfants,...) est essentiel pour définir les aménagements.

Ces réunions de travail se poursuivront sur les autres sections du BUS. L'objectif étant de connecter entre eux les quartiers situés de part et d'autre du BUS.

En ce qui concerne la remarque relative au GR 2013, il sera restitué le long des cheminements piétons créés le long du BUS.

Stationnement

70. Pouvez-vous préciser si le parc relais "Rond-point du Prado : P+R clôturé et surveillé de 340 places" indiqué comme situé dans l'aire d'étude est supprimé ou simplement fermé en raison du chantier du Stade Vélodrome ?

Le parc relais « Rond-point du Prado » qui existait au niveau du stade Vélodrome a été supprimé dans le cadre des travaux d'aménagement du Grand Stade.

Le parking relais a été reconstruit sous le stade Vélodrome. Il est constitué de plusieurs niveaux et devrait être mis en service en 2016. Comme tout parking relais, il sera clôturé, gardienné et accessible via la carte Transpass.

71. Pouvez-vous indiquer aux habitants des résidences la Justine, Donatello, Pavillon du Parc et vallon de Toulouse si les aires de stationnement actuelles le long des contre-allées seront maintenues ?

Les aires de stationnement actuelles qui existent le long des contre-allées des résidences la Justine, Donatello, Pavillon du Parc et Vallon de Toulouse seront maintenues.

La Commission d'enquête prend acte de toutes les précisions apportées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur les réflexions en cours sur la réorganisation du réseau de TC, sur la continuité des pistes cyclables et les cheminements piétons.

Concernant les aires de stationnement existant le long des contre-allées des résidences la Justine, Donatello, Pavillon du Parc et Vallon de Toulouse, elle s'étonne du maintien annoncé alors que le schéma fourni à l'appui de la question 60 fait apparaître leur maintien sur un seul côté.

Questions issues des courriers reçus postérieurement à la clôture de l'enquête

72. Pouvez-vous nous confirmer que la Commission nationale du débat public ne devait pas être saisie de droit sur ce projet, en vertu de l'article R121-2 du code de l'environnement pris en application de l'article L121-8 du même code ?

Le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public pris en application de la loi n° 2002-27 du 27 février 2002 (démocratie de proximité) a renforcé le rôle de la CNDP, initialement créée par la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement (dite loi "Barnier"), puisque depuis ces modifications, celle-ci est obligatoirement saisie sur l'opportunité et l'organisation d'un débat public sur les grande! opérations d'intérêt national.

Lors de la première phase de concertation sur le Boulevard Urbain Sud, qui s'est déroulée du 2 décembre 2002 au 17 janvier 2003, le projet présenté à la population était estimé à 220 M€ HT soit 263 M€ TTC. Or, le seuil au-delà duquel la saisine de la CNDP est obligatoire est de 300 M€.

Par conséquent, le maître d'ouvrage n'était pas tenu de saisir la CNDP.

En outre, comme cela est indiqué dans le bilan de la concertation approuvé par le Conseil du Communauté en séance du 9 octobre 2014, le boulevard Urbain Sud n'entre pas dans le champ de cette saisine. En effet, le BUS constitue une opération de liaison inter-quartier; il s'agit d'un projet de boulevard urbain à l'échelle de l'agglomération marseillaise et en aucun cas d'un projet d'intérêt national.

73. Pouvez-vous nous confirmer que le projet est compatible avec le SCoT, eu égard à la liste des prescriptions ou recommandations considérées comme non respectées par le Collectif 13ENCOLAIR ?

Le projet BUS répond pleinement au Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT. En effet, restructurer durablement l'armature urbaine du territoire passe nécessairement par la réalisation d'un réseau viaire hiérarchisé et durable.

Le BUS est inscrit au DOG du SCOT en tant que grand projet à mettre en œuvre (cf carte ci-après).

Il est également inscrit en « territoire de projet » au DOG du SCOT, au chapitre 6. Les Approches territoriales (territoires de projets et centralités) P150-151 : Le Boulevard Urbain Sud, remailler et organiser la ville autour d'un axe structurant. Cf carte ci-après.

Il est également cohérent avec les orientations définies au Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT où il est identifié comme un grand axe de déplacement à créer où les transports en commun doivent être renforcés (cf carte ci-après).

Le BUS deviendra la liaison structurante entre les portes métropolitaines Sud et Est de Marseille. Il figure dans les différents documents de planification communaux et supracommunaux : la Directive Territoriale d'Aménagement, le Schéma de Cohérence Territoriale, le Plan Local d'Urbanisme et le Plan de Déplacements Urbains.

SCOT - DOG	Remarques du collectif 13encolair	Réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
<p>1. Être la tête de pont d'un territoire métropolitain à vocation euro-méditerranéenne 1. Assurer au territoire métropolitain une accessibilité complète b) Renforcer les liaisons au sein du territoire métropolitain</p>		
<p>Page 13 – P1 Réserver les espaces nécessaires à la réalisation de ces différentes infrastructures autoroutières et routières et de leurs échangeurs. Les projets devront être étudiés au cas par cas et motivés par la résorption de problèmes de sécurité routière et de nuisances. Ils préciseront les conditions garantissant la non augmentation des trafics automobiles, en particulier locaux, sur des axes autoroutiers ayant une fonction de liaisons interurbaines, ainsi que la non diffusion de l'urbanisation ;</p>	<p>NON Non motivé par la diminution des nuisances (air notamment) mais par une diminution du trafic routier et un gain de temps</p>	<p>Le BUS présente déjà des espaces réservés au PLU depuis 1981. Il est inscrit dans les documents d'urbanisme et de planification communaux et métropolitains. Le projet du BUS induit une diminution de trafic sur les voiries de desserte locale (réseau secondaire) qui supportent aujourd'hui un trafic important (report des flux sur le BUS). Cf carte p349 de la pièce C2. Précisons que le projet induit également des gains en terme de Veh-km ; ces gains sont liés au fait que les usagers VP effectuent des trajets plus courts avec la mise en service du BUS. De plus, le projet BUS va permettre d'offrir des espaces protégés pour les modes actifs (piétons, vélos) afin de sécuriser leurs déplacements et de permettre une accessibilité optimisée à l'offre TC. Comme précisé dans l'étude d'impact (chap 3.4.11.2. de la pièce C2), l'analyse comparative des émissions polluantes à l'horizon 2040, avec et sans la réalisation du projet de Boulevard Urbain Sud, ne permet pas de mettre en évidence d'évolution des émissions routières à l'échelle du réseau étudié, quel que soit le polluant. Néanmoins, la réalisation du projet induit une diminution significative des émissions sur les axes bordant le BUS (axes de desserte secondaire desservant les noyaux villageois). De plus, le projet du BUS intègre des protections acoustiques pour les ayants-droit (bâtiment implanté avant 1981) le long du tracé du BUS (cf. chap 3.4.11.3. de la pièce C2). La réalisation du projet, par diminution des trafics, résorption des points de congestion sur les axes secondaires réduit de fait les nuisances acoustiques sur ces axes. Le BUS, en permettant une meilleure répartition des flux sur les différents niveaux de la hiérarchie viaire, contribuera à diminuer le risque accidentogène. En effet, lorsque les volumes de trafic sont en adéquation avec la nature des voies qui les supportent, le facteur « risque » diminue. On peut donc s'attendre à une diminution des accidents sur les voies du secteur d'étude déchargées par le BUS. De plus, comme précisé au Tome D (chap 4.4.4), les reports de trafic depuis les secteurs apaisés vers le BUS s'accompagneront d'une redistribution de l'espace public au profit des usagers des modes actifs. Ceux-ci seront donc moins exposés aux risques d'accidents. Si le gain en terme de sécurité routière est difficilement quantifiable, dans un secteur urbain où les zones d'accidents sont diffuses et les causes multiples, la valorisation et la mise en valeur des circulations douces, la préservation des zones résidentielles, ainsi que l'adéquation entre la nature des voies et les volumes de trafic supportés permettront de diminuer le risque d'accidents sur le territoire impacté par le BUS.</p>
<p>Page 13 – P2 Prévoir pour les infrastructures routières les éléments contribuant à leur insertion urbaine et à l'intermodalité, notamment les parkings ;</p>	<p>NON Aucun parking prévu</p>	<p>Le parti d'aménagement retenu vise à favoriser les échanges et les fonctions urbaines : création d'espaces publics, aménagements paysagers, liens avec la voirie existante... Il favorise l'intermodalité avec la création d'une voie de TCSP, connecté avec d'autres lignes fortes du secteur : - le BHNS de Luminy, - la ligne 2 de tramway (prolongé jusqu'à la Gaye), la ligne 2 de métro (prolongé jusqu'à Saint Loup). Le BUS prévoit la création d'une offre de stationnement de surface tout le long du tracé (cf chap 3.2.4. Stationnement Pièce B1). Se reporter à la réponse à la question 3. De plus, il se connectera à terme avec les futurs P+R prévus au PDU de MPM (cf. page 221 du Tome C2) : P+R « Valmante », au niveau de l'intersection entre l'avenue de Lattre de Tassi-</p>

SCOT - DOG	Remarques du collectif 13encolair	Réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
		gny et le BUS ; P+R La Gaye, dans le cadre du prolongement du tramway ; P+R Saint-Loup, en intermodalité avec le métro.
Page 13 – R1 Elaborer un plan d'actions partagé entre les différentes Autorités Organisatrices des Transports (Etat, Conseils Régional et General, EPCI) afin de rattraper l'important retard en infrastructures du territoire et d'assurer le fonctionnement des différents trafics aux niveaux national, régional et local ;	NON Aucun plan d'action n'est prévu.	Cette mesure sort du champ du projet.
<p>3. Promouvoir un rapport exemplaire entre ville et nature</p> <p>3.1. Construire une trame écologique</p>		
a) Préserver les cœurs de nature	p45 – les prescriptions se rapportent aux zones déjà protégées (Natura 2000 et ZNIEFF) Donc prescriptions sans ambition, car déjà contraignantes par d'autres règlements. Un parc, un jardin partagé... ne sont pas des cœurs de nature au sens du SCOT.	Les « cœurs de nature » sont des zones vitales pour la faune et la flore, véritables réservoirs de biodiversité. Ils sont définis sur la carte « Construire une trame écologique » page 50 (cf ci-après). Aucun cœur de nature recensé n'est impacté par le projet et les espaces intra urbains ne sont pas considérés comme tel mais leur préservation est de nature à favoriser le maintien de la nature ordinaire. Le BUS se situe en dehors de ces cœurs de nature et n'est donc pas concerné par ces recommandations et prescriptions issus de cette orientation. D'un point de vue écologique, les espaces existants ne constituent qu'une trame de fonctionnalité faible. Certains espaces d'enjeu écologique, comme le Parc du Roy d'Espagne, ne sont que très faiblement impactés en bordure, sans remise en cause de leur rôle de zone refuge.
b) Maintenir des liaisons écologiques Prescriptions relatives aux liaisons locales (p47) P47 colonne de droite - P1 Prendre en compte dans les aménage-	NON pour la trame bleue (Huveaune)	La réalisation du projet, et des espaces annexes linéaires, pourra créer un axe de déplacement pour les espèces, notamment entre le Roy d'Espagne, connecté à Marseilleveyre, et l'Huveaune, trame bleue avec objectif de remise en état grâce à la plantation de nombreux arbres de hautes tiges. Le maintien des liaisons écologiques et notamment la trame bleue que représente l'Huveaune restera assuré. Le projet n'a pas vocation à restaurer des fonctionnalités dégradées mais certaines

SCOT - DOG	Remarques du collectif 13encolair	Réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
ments la fonctionnalité écologique de ces liaisons locales telles que figurant sur la carte « Construire une trame écologique » ;		des actions comme la remise en état peuvent avoir une action positive. A noter que la conception de l'ouvrage d'art sur l'Huveaune sera précisée ultérieurement. Elle sera en accord avec le projet d'aménagement de cheminements le long de l'Huveaune. Une étude de faisabilité pour l'aménagement de cheminements doux le long des berges de l'Huveaune sur les secteurs de la Valentine et de Saint-Loup est prévue (hors projet BUS). A noter que les travaux du BUS feront l'objet d'un suivi écologique.
P47 colonne de droite - P2 Maintenir et restaurer les éléments linéaires : ripisylves, talwegs au caractère naturel affirmé...	NON pour la trame bleue (Huveaune)	La restauration du fonctionnement naturel des cours d'eau ne peut être assurée par le projet seul. Cette mesure est hors cadre du BUS. Néanmoins, les travaux viseront à perturber le moins possible les écosystèmes existants (df. Réponse ci-dessus).
c) Restaurer le fonctionnement naturel des cours d'eau		
P49 –P2 Mettre en œuvre dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme les objectifs et les orientations fondamentales du SDAGE.	NON (Huveaune)	Cette mesure sort du champ du projet.La compatibilité du projet avec le SDAGE est démontrée au chapitre 6.2.1. de la Pièce C2 et au chapitre 5.2.1. du Tome E.
3.2. Valoriser le cadre de vie		
b) Faire pénétrer la nature en ville p55 - P1 Préserver les parcs et jardins en milieu urbain tout en permettant l'évolution de leurs aménagements et des activités de loisirs connexes ;	NON	Se reporter à la réponse à la question 26. A noter que le projet ne sort pas des emprises de l'emplacement réservé au PLU.
P55 – P1 Protéger les boisements significatifs en milieu urbain ;	NON	Le projet du BUS répond à cet enjeu. Au niveau du Parc de la Mathilde, le projet prévoit de restituer les espaces de promenade et les grandes pelouses qui architecturent le parc existant. Le projet de réaménagement du Parc de la Mathilde dans le cadre de la réalisation du BUS, sera affiné dans le cadre des études ultérieures. Au niveau de la pinède du Roy d'Espagne, les emprises routières ont été optimisées. Toutes les solutions techniques seront mises en œuvre pour minimiser l'impact du projet sur les grands arbres. Ainsi, les cheminements doux (cheminement piéton/piste cycle) seront intégrés dans cette optique. Ces éléments seront précisés dans les phases ultérieures du projet. Outre la campagne de plantation, le projet vise le maintien en place du maximum d'arbres matures (cèdres du parc de la Mathilde, platane au droit de Florian, cyprès de la maison de retraite du vallon de Toulouse, boisement de pins de Delattre de Tassigny, ...).

SCOT - DOG	Remarques du collectif 13encolair	Réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
		<p>Le tracé des pistes cycles et des cheminements piétons contournera si possible le patrimoine végétal existant. L'altimétrie de l'aménagement s'adaptera autant se faire que peut au niveau des collets des arbres et une série de prescriptions (protection du système racinaire, élagage préventif, mise en place de tuteurs...) sera intégrée au cahier des charges des entreprises titulaires du marché aménagement paysagers.</p> <p>La conservation des arbres existants sera optimisée lors de la phase travaux si des possibilités de sauvegarde supplémentaires apparaissent.</p> <p>De plus, rappelons que certains secteurs sont actuellement dépourvus d'arbres, le projet permettra l'implantation de différents individus, améliorant le cadre de vie (quartier Saint Loup par exemple).</p>
<p>4. Restructurer durablement l'armature urbaine 4.1. Gérer de façon dynamique et équilibrée le développement c) Maitriser les risques et les nuisances en milieu urbain</p>		
<p>P72 - P1 Appliquer les mesures inscrites aux Plans de Prévention des Risques (PPR) approuvés ;</p>	<p>NON PPRI et PPRn Risques aggravés</p>	<p>Aucun PPRi n'est en vigueur sur la commune de Marseille. Les dernières études (EGIS Eau, Etude hydrologique et hydraulique sur le bassin versant de l'Huveaune, mars 2014) relatives au risque d'inondation de l'Huveaune ont été prises en compte dans l'analyse des impacts du projet.</p> <p>Un PPR feu de forêt a été prescrit le 8 avril 2005 mais n'est pas approuvé à ce jour.</p> <p>Le Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles relatifs aux mouvements différentiels de terrain (phénomène de retrait / gonflement des argiles) a été approuvé par arrêté préfectoral le 27 juin 2012.</p> <p>Le projet de création du Boulevard Urbain Sud traverse des secteurs moyennement à faiblement exposés à cet aléa. (B2 et B3).</p> <p>Le règlement de ce PPR s'applique spécifiquement aux projets de construction de bâtiments et de maisons individuelles.</p> <p>La construction du Boulevard Urbain Sud applique les règles de construction et limite de fait les effets induits par cet aléa. Plusieurs études géotechniques ont déjà été réalisées sur le tracé projeté. Le projet respecte les dispositions définies dans le règlement du PPR « Argiles ».</p> <p>Un PPR Mouvement de terrain concernant les affaissements et effondrements a été adopté en 2002. Les zones soumises à ce risque se situent au Sud (falaises route de Cassis), au centre-Est (Carrière de gypse) et au Nord-Ouest (Anciennes carrières d'argile de Saumaty). Elles ne concernent pas l'aire d'étude.</p> <p>Le projet est conforme aux PPRn en vigueur sur la commune de Marseille.</p>
<p>En matière d'inondation, il est important de favoriser la collecte des eaux pluviales et de limiter l'imperméabilisation des sols.</p> <p>p73 – P1 En l'absence de Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) ap-</p>		<p>Le projet prévoit des ouvrages de collecte des eaux pluviales, d'écroulement et de traitement. Des espaces verts, non imperméabilisés seront créés dans le cadre du projet. La plate-forme du BUS est obligatoirement imperméabilisée de manière à collecter et traiter les eaux pluviales. Une plate-forme non imperméabilisée ne permettrait pas un bon traitement des eaux et pourrait engendrer une contamination des eaux souterraines, notamment en cas d'accident.</p> <p>En zone inondable différentes cartographies du risque d'inondation ont été prises en compte :</p> <p>La cartographie des zones inondables du PLU, La cartographie issue des études d'EGIS Eau (EGIS Eau, Etude hydrologique et hydraulique sur le bassin versant de l'Huveaune, mars 2014 + cartographies complémentaires dans le bassin versant de la Gouffonne) sur le bassin versant de l'Huveaune.</p>

SCOT - DOG	Remarques du collectif 13encolair	Réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
<p>prouves, définir les mesures adaptées à la gestion du risque à partir d'une cartographie des aléas et des enjeux, et d'une réglementation adaptée concernant d'une part les zones inondables et d'autre part les zones d'écoulement de surface (ruisseaux et vallons). Harmoniser les règlements entre des communes contiguës ;</p>		<p>Les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet permettent :</p> <ul style="list-style-type: none"> De ne pas présenter d'impact significatif sur la zone inondable de l'Huveaune. De ne pas modifier pas significativement la zone inondable de la Gouffonne. <p>Plusieurs éléments permettent de ne pas aggraver le risque d'inondation :</p> <ul style="list-style-type: none"> mise en place d'un cadre d'une capacité centennale pour le franchissement de la plate-forme du BUS de la Gouffonne, la mise en place de grilles d'engouffrement en amont de ce franchissement et d'ouvrages de surverse du réseau en aval, la compensation à volume équivalent des 900 m³ de remblais créés par le BUS par 450 m³ de déblais au niveau de la plate-forme du BUS et par 450 m³ dans le bassin de rétention Beauchêne (par mise en place d'un muret périphérique), la mise en place d'une zone de ralentissement des eaux au niveau du carrefour entre la plate-forme du BUS et l'avenue De Lattre de Tassigny. <p>Ainsi, le projet n'aggrave pas le risque d'inondation par rapport à la situation actuelle. Le risque reste équivalent.</p> <p>D'améliorer la situation au niveau de la zone inondable de Vieille Chapelle en dérivant les écoulements débordants vers le bassin de dissipation et l'ouvrage de rejet en mer. Le projet a un impact positif sur le risque d'inondation de la Vieille Chapelle.</p> <p>Par ailleurs, les réseaux pluviaux de franchissement de la plateforme sont dimensionnés pour occurrence décennale. Malgré un dimensionnement suffisant de ces portions de réseaux, l'insuffisance des réseaux amont et/ou aval peut entraîner des dysfonctionnements. La conception des ouvrages permet un bon engouffrement des eaux sous la plateforme.</p>
<p>p73 – P2 Afin de limiter le risque et de manière préventive : Préserver de toute urbanisation les zones humides, les zones naturelles d'expansion des crues et les zones d'infiltration existantes, Installer, en particulier dans des espaces tampons, des bassins de rétention assurant une fonction de traitement lorsque c'est nécessaire, et associés à des actions conduites en amont du type parc urbain, visant la retenue des écoulements, et ce dans le respect des paysages et des milieux, Réaliser des bassins</p>		<p>Le projet ne porte pas atteinte :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aux zones humides : pas de zone humide identifiée à proximité du BUS, Aux zones d'expansion de crue : le projet est en zone urbaine et aucune zone d'expansion de crue n'est définie aux abords des cours d'eau, Aux zones d'infiltration existantes : aucune zone spécifiquement dédiée à l'infiltration des eaux n'est impactée par le projet de BUS. <p>Le projet prévoit la mise en place d'un réseau de collecte des eaux pluviales et de traitement. Dans le cadre du projet des espaces verts seront aménagés. Cependant, la configuration du projet (aménagement de voirie) ne permet pas de créer de parc urbain permettant la retenue des écoulements.</p> <p>Le projet prévoit la mise en place de bassin de rétention permettant d'écarter les eaux pluviales de la plate-forme du BUS. Le projet prévoit également l'aménagement d'un bassin de dissipation des eaux du ruisseau de la Vieille Chapelle.</p> <p>La gestion des eaux pluviales du projet a été étudiée de façon précise en fonction des impluviums de voirie créés délimités en fonction de la topographie. La gestion des écoulements hors plate-forme a également été étudiée par bassin versant. Les mesures de gestion des eaux ont été définies en amont, lors de la conception du projet en concertation avec les services de la DEA de MPM et de la DDTM.</p>

SCOT - DOG	Remarques du collectif 13encolair	Réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
d'orage, notamment sur le réseau unitaire de Marseille, afin de lutter contre les inondations et les pollutions, Intégrer, en amont de toute opération significative*, les besoins liés à la prévention du risque d'inondation par ruissellement et mettre en place un système de gestion à l'échelle la plus fine possible, en prenant en compte les spécificités des sites ;		
p73 – P3 Afin de limiter les effets des risques, et sur la base des études et cartographies réalisées : Interdire toute construction nouvelle dans les zones de risques les plus forts, sauf les travaux qui, après étude, permettent de réduire l'aléa, Définir des préconisations spécifiques pour les autres zones.		Le projet de BUS n'est pas une construction mais un aménagement de l'espace public. Aucune construction ne sera réalisée dans le cadre du projet. Ainsi, le projet n'accueillera aucune occupation permanente par les populations. Mesures mises en œuvre dans le cadre du projet n'aggravent pas les risques.
P73 – R1 Construire des réseaux d'assainissement séparatifs dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement d'ensemble, et lorsque c'est possible, sur le réseau d'assainissement unitaire existant dans le centre-ville	NON Réseaux non prévus	Le projet prévoit la création de collecte des eaux pluviales de la plate-forme du BUS. Ce réseau est séparatif.

SCOT - DOG	Remarques du collectif 13encolair	Réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
marseillais ;		
<p>P79 – R3 Mettre en place des dispositifs de traitement qualitatif des premières eaux de pluie (séparateurs à hydrocarbures, déboueurs/déshuileurs, bassins de dépollution par exemple) lors de la construction des principales voiries, parkings de surfaces importantes, locaux commerciaux présentant des caractéristiques d'imperméabilité.</p>	NON	<p>Le projet fait également l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau. A ce titre, plusieurs phases de concertation avec les services de la police de l'eau (DDTM13) ont eu lieu. Se reporter au tome E du dossier d'enquête publique.</p> <p>L'étude d'impact (pièce C2 page 312 et suivantes) précise que : Des bassins multifonctions assureront un traitement qualitatif et un écrêtement des débits avant rejets dans le réseau pluvial de la ville de Marseille. Les bassins sont équipés d'un volume mort permettant de prendre en charge la pollution. Un bassin de traitement sera mis en place sous la voirie du BUS, pour traiter les eaux pluviales rejetées vers l'Huveaune. Le bassin de décantation « Parangon » permet un traitement qualitatif des eaux pluviales avant leur rejet en mer.</p>
<p>P76 Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances liées au bruit Le SCOT se fixe comme objectif de diminuer les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, en application des objectifs fixés par l'Union européenne. Il s'inscrit, en ce sens, en cohérence avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Bouches du Rhône, le Plan Régional Santé Environnement et le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) en cours d'élaboration. Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) en cours d'élaboration sur MPM poursuit les mêmes objectifs.</p>	<p>NON Aggrave la pollution de l'air NON Aggrave les nuisances sonores</p>	<p>Comme précisé page 369 de l'étude d'impact, sous réserve des hypothèses de trafic, la réalisation du projet de Boulevard Urbain Sud à Marseille, à l'horizon 2040, n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude. Ceci est également valable à l'échelle du territoire métropolitain. La réalisation du projet induit une diminution significative des émissions sur les axes bordant le BUS (axes de desserte secondaire desservant les noyaux villageois). Le projet du BUS respecte la réglementation en vigueur en ce qui concerne l'acoustique. Il intègre des protections acoustiques pour les ayants-droit (bâtiment implanté avant 1981) le long du tracé du BUS (cf. chap 3.4.11.3. de la pièce C2). La réalisation du projet, par diminution des trafics, résorption des points de congestion sur les axes secondaires réduit de fait les nuisances acoustiques sur ces axes.</p> <p>Le projet du BUS prévoit la réalisation d'une voie de transport en commun en site propre entre Parangon et Verdillon. A terme, il contribuera au report modal vers le réseau de TC, qui limite les émissions polluantes et le bruit dues au trafic automobile et contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et nuisances.</p>

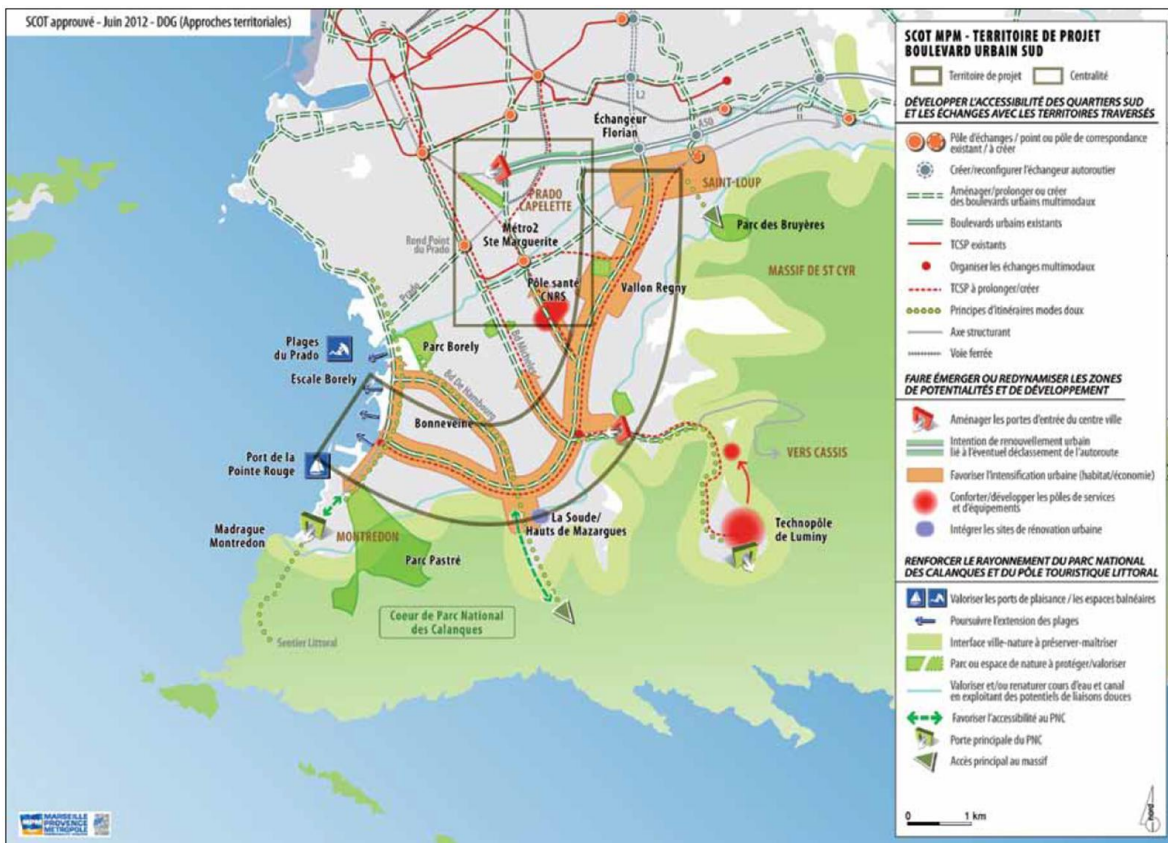
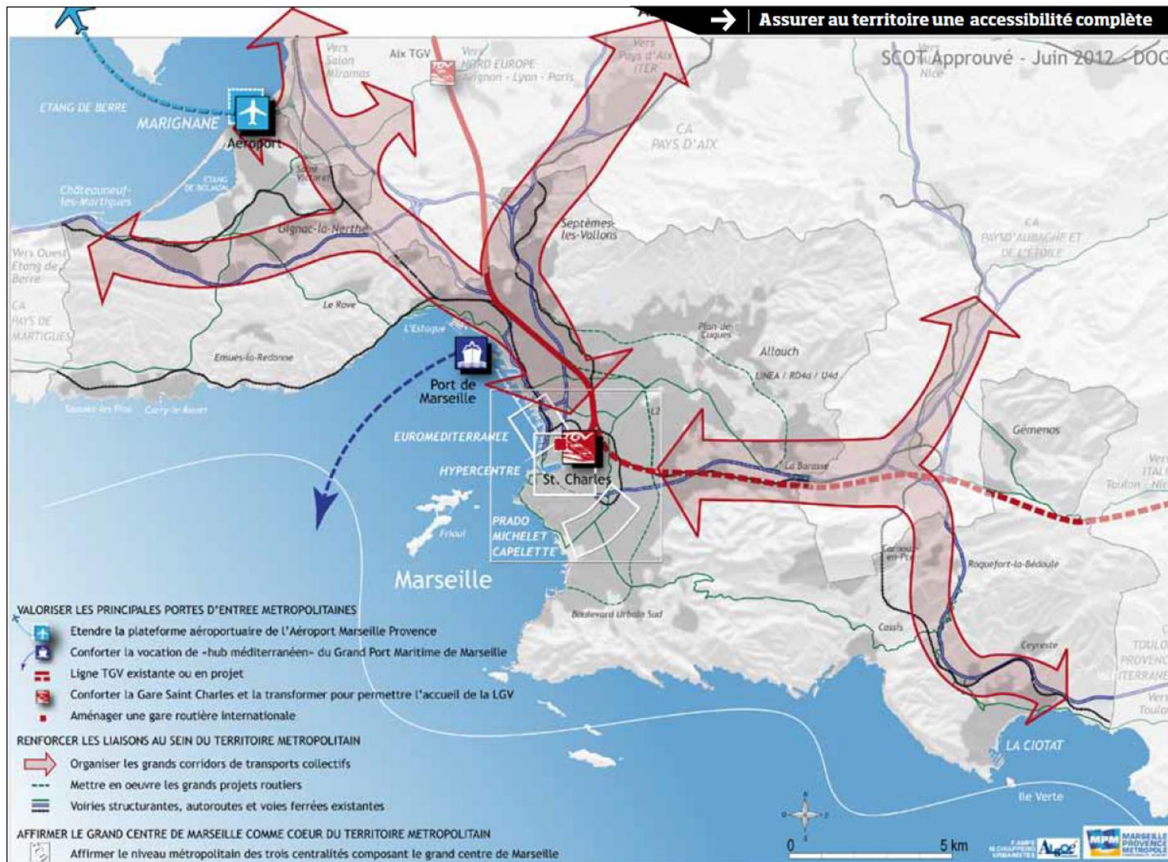
SCOT - DOG	Remarques du collectif 13encolair	Réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
L'ensemble du territoire communal, et plus particulièrement le Grand Centre de Marseille, sont concernés.		
p76 – P2 Développer les modes doux et les transports collectifs en site propre ;	NON Pas de transport prévu	<p>Comme précisé dans le dossier d'enquête publique, le projet prévoit la réalisation d'une voie de transport en commun en site propre en position bilatérale de largeur 3,50 m : elle se raccorde à la voie de TCSP existante sur le boulevard Mireille Jourdan Barry et s'étend depuis le carrefour Parangon jusqu'à la rue Verdillon. Au-delà, les bus sont intégrés à la circulation générale jusqu'à Saint-Loup. Sa vocation est d'accueillir une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Les bus bénéficieront de la priorité aux carrefours, ils circuleront sur des couloirs dédiés. Le confort et l'information des usagers sera amélioré par rapport aux lignes de bus classique (bus de grande capacité, affichage du temps d'attente sur les quais) les horaires seront étendu en lien avec ceux du tramway et du métro et les fréquences augmentées.</p> <p>La création de cette nouvelle infrastructure TC, structurante pour les quartiers Sud de Marseille, comme pour la ville de Marseille dans son ensemble, va entraîner, de fait, une restructuration du réseau TC du secteur, en interaction avec les autres lignes fortes.</p>
P77 – P1 Prendre en compte le Plan d'Exposition au Bruit.	NON Aggrave les nuisances sonores	<p>Le PEB est relatif aux activités de l'aéroport de Marseille-Provence. Ce n'est pas l'objet du Boulevard Urbain Sud.</p> <p>De plus, le projet du BUS intègre des protections acoustiques pour les ayants-droit (bâtiment implanté avant 1981) le long du tracé du BUS (cf. chap 3.4.11.3. de la pièce C2). La réalisation du projet, par diminution des trafics, résorption des points de congestion sur les axes secondaires réduit de fait les nuisances acoustiques sur ces axes.</p>
P77 – R3 Inciter les acteurs de l'aménagement à réaliser des bilans d'efficacité (évaluation de l'impact acoustique) ;	NON	<p>Le projet a fait l'objet d'une étude acoustique spécifique dans le cadre des études de conception. Cette étude a permis d'évaluer l'impact acoustique du projet et de définir les mesures réductrices à mettre en place.</p> <p>De plus, il est précisé dans la pièce C2 (chap 3.7, p395) que l'impact acoustique du chantier et du projet en exploitation seront évalués :</p> <p>Durant le chantier, des mesures des nuisances sonores (mesures acoustiques en façade des habitations riveraines en phase chantier afin de vérifier la conformité des objectifs réglementaires) seront réalisées par l'intermédiaire d'un prestataire qualifié. Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux en cas de dépassement des normes et exigera une mise en conformité immédiate aux entreprises concernées. En exploitation, une étude acoustique sera réalisée après la mise en service afin de vérifier le respect des niveaux acoustiques réglementaires au niveau des habitations riveraines. En fonction des résultats, le maître d'ouvrage pourra apporter les compléments de protections acoustiques si des dépassements sont mesurés après mise en service.</p>
P77 – R4 Actualiser et prendre en compte la carte du bruit sur MPM ainsi que le Plan de Prévention	NON Pas de classement sonore de la voie	<p>La carte du bruit (intégrée au Système d'Information Géographique et consultable sur la carto MPM) sera mise à jour en phase d'exploitation.</p> <p>Le projet prend en compte les actions proposées dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de MPM.</p> <p>Thème 2 : POUR UNE INTEGRATION REFLECHIE DES PROJETS</p>

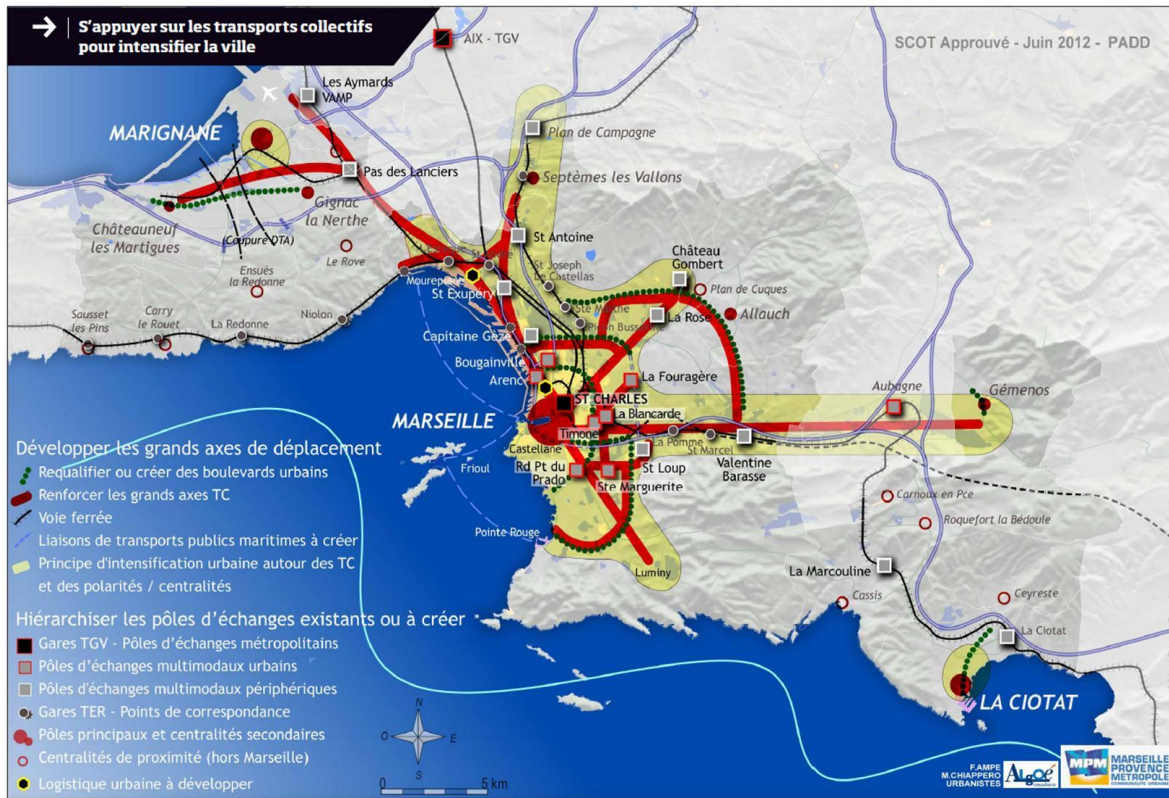
SCOT - DOG	Remarques du collectif 13encolair	Réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole			
du Bruit dans l'Environnement (PPBE).		Domaine	Thème	Actions	Projet BUS
		Infrastructures	Mesures de diminution des nuisances sonores accompagnant la création de nouvelles voies	Murs antibruits Voiries acoustiques Isolations de façades	Le projet intègre des protections acoustiques adaptées, permettant de respecter la réglementation en vigueur : isolations de façade, murs anti-bruit. La vitesse réglementaire est trop faible qu'un revêtement acoustique apporte un gain important.
			Insonorisation des Tunnels	Traitement acoustique des tunnels et de leurs trémies	Le projet met en place des matériaux absorbants au niveau des têtes de tunnel pour éviter l'effet tunnel.
Ces actions ont déjà été intégrées par MPM pour la liaison Parangon – Pointe Rouge entre 2001 et 2005.					
Le BUS (les emplacements réservés au BUS dans le PLU) est classé au classement bruit des infrastructures de transport des Bouches-du-Rhône (arrêtés préfectoraux du 1er mars 2001 et du 1er juillet 2004), conformément à l'article R571-32 du code de l'environnement. Il est classé en catégorie 3 (largeur maximale affectée par le bruit est de 100 m), excepté au niveau de son raccordement avec la L2 ou il est classé en catégorie 2 (largeur maximale affectée par le bruit est de 250 m).					
4.2. Valoriser l'urbanisation au sein de sites stratégiques et autour des axes de transports collectifs					
b) Favoriser l'urbanisation autour d'un réseau de transports collectifs performant					
P87 -P3 Définir les besoins de parkings relais à proximité des lignes TCSP et les prévoir ;	NON Réaliser une des conditions favorables au report modal ne suffit pas à réduire la part de l'auto Aménager des voies favorables à la part modale de l'auto est en contrariété avec sa réduction	La localisation des P+R a été définie à l'échelle du territoire métropolitain (PDU). Le dossier DUP fait allusion à la création de futurs P+R (cf. page 221 du Tome C2) dont certains s'inscrivent sur l'aire d'étude directe du projet du Boulevard Urbain Sud ou de ses abords. Il s'agit du : P+R « Valmante », au niveau de l'intersection entre l'avenue de Lattre de Tassigny et le BUS ; P+R La Gaye, dans le cadre du prolongement du tramway ; P+R Saint-Loup, en intermodalité avec le métro. Cf réponse question 2 en annexe. De plus, une offre de stationnement de surface est disponible tout le long du tracé du BUS à l'étude. Cf réponse question 3 en annexe.			
P87 -P4 Edicter les règles de stationnement cohérentes avec le fonctionnement du ré-		Ce n'est pas l'objet d'un projet tel que le Boulevard Urbain Sud. Les règles de stationnement seront édictées ultérieurement.			

SCOT - DOG	Remarques du collectif 13encolair	Réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
seau transports collectifs et avec les orientations en matière de renouvellement urbain et de densification ;		
P87 –P5 Définir la vocation et l'usage des parkings publics dans les politiques de déplacements ;		Ce n'est pas l'objet d'un projet tel que le Boulevard Urbain Sud.
P87 –P6 Réduire la part modale de l'automobile sur le territoire selon un objectif, une échéance et des moyens à définir précisément.		<p>Le BUS se présente aujourd'hui, suivant son inscription au Plan Local d'Urbanisme (PLU) et au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Marseille, comme un boulevard urbain dont la vocation est, entre autre, de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - contourner le centre-ville, - désenclaver les quartiers sud en les reliant au réseau structurant de l'agglomération marseillaise, - développer le réseau et améliorer l'accessibilité aux transports en commun, - rééquilibrer au profit des modes doux les différents modes de déplacement en mettant fin au monopole de la voiture, - aider au développement de l'économie de ces quartiers, - améliorer la qualité de vie des noyaux villageois et les requalifier. <p>Comme précisé dans l'étude d'impact, le projet prévoit la réalisation d'une voie de transport en commun en site propre entre Parangon et Verdillon.</p> <p>La création de cette nouvelle infrastructure TC, structurante pour les quartiers Sud de Marseille, comme pour la ville de Marseille dans son ensemble, va entraîner, de fait, une restructuration du réseau TC du secteur, en interaction avec les autres lignes fortes.</p> <p>Rappelons que le BHNS supporté par le BUS aura trois points de connexion avec d'autres lignes fortes du secteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> -le BHNS de Luminy, connecté avec le BUS à De Lattre de Tassigny ; -la ligne 2 de tramway (prolongé jusqu'à la Gaye), connecté avec le BUS au niveau du chemin de la Colline Saint Joseph ; -la ligne 2 de métro (prolongé jusqu'à Saint Loup), connecté avec le BUS dans le secteur de la place de l'Octroi. <p>A terme, il contribuera donc au report modal vers le réseau de TC.</p> <p>Rappelons que dans le DOG du SCOT (p13), le BUS est inscrit en tant que projets routiers qui permettra d'améliorer l'accessibilité du territoire de MPM, et participeront à la réduction des trafics de transit dans les zones urbaines, notamment à Marseille.</p>
P87 – R1 Décliner une qualité de service qui rende ces TCSP attractifs par rapport à l'usage de la voiture individuelle : régularité, recherche de cadencement, confort, jalonnement, informations en	NON Création de 2x2 voies auto Pas de TC – pas de service	<p>Comme précisé dans l'étude d'impact (pièce C2 – p346), le projet prévoit la réalisation d'une voie de transport en commun en site propre entre Parangon et Verdillon.</p> <p>De part et d'autre des voies routières, cette voie TCSP accueillera un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Ce BHNS aura une priorité sur les voitures aux différents carrefours à feux du tracé. Il est prévu une fréquence de 5 minutes par sens en heure de pointe et de 8 minutes par sens en heure creuse.</p>

SCOT - DOG	Remarques du collectif 13encolair	Réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
ligne, billettique et tarification ;		
<p>5. Construire une ville des proximités 5. 3. Renouveler les identités locales par la qualité urbaine c) Qualifier les espaces publics</p>		
<p>P111 – R1 Chercher à conserver les boisements intéressants dans les opérations nouvelles ;</p>	<p>NON</p>	<p>Se reporter aux réponses aux questions du thème 5 sur les arbres, espaces verts, faune/flore Le projet recherche le maintien en place du maximum d'arbres matures (cèdres du parc de la Mathilde, platane au droit de Florian, cyprès de la maison de retraite du vallon de Toulouse, boisement de pins de Delattre de Tassigny). Les tracés des pistes cycles et des cheminements piétons contournent si possible le patrimoine végétal existant. L'altimétrie de l'aménagement s'adapte autant se faire que peut au niveau des collets des arbres et une série de prescriptions (protection du système racinaire, élagage préventif, mise en place de tuteurs...) sera intégrée au cahier des charges des entreprises titulaires du marché aménagement paysagers.</p> <p>Comme précisé dans l'étude d'impact, au niveau du parc du Roy d'Espagne, le profil a été réduit, les emprises routières ont été optimisées pour préserver au maximum la pinède. Pour l'insertion les cheminements modes doux, les ouvrages de raccord au nivellement (le Boulevard Urbain Sud peut se trouver en déblai ou en remblai par rapport au terrain naturel) tels que des talus et/ou des murs, toutes les solutions techniques seront mises en œuvre pour minimiser l'impact du projet sur les arbres. Ces éléments seront précisés dans les phases ultérieures du projet.</p> <p>Au niveau du Parc de la Mathilde, à noter que le projet reste dans les limites de l'emplacement réservé au PLU. Au stade actuel des études, le projet prévoit de restituer les espaces de promenade et les grandes pelouses qui architecturent le parc existant.</p> <p>La conservation des arbres existants sera optimisée lors de la phase travaux si des possibilités de sauvegarde supplémentaires apparaissent. De plus, rappelons que certains secteurs sont actuellement dépourvus d'arbres, le projet permettra l'implantation de différents individus, améliorant le cadre de vie (quartier Saint Loup par exemple).</p>
<p>P111 – R5 Porter une attention particulière à la qualité des espaces extérieurs : la distinction entre espace public et espace privé fera l'objet d'une réflexion dans les opérations d'aménagement sous l'angle de la sécurité, du lien social, de l'identification que leur qualité et leur articulation peuvent apporter.</p>		<p>Comme précisé dans la pièce C2 p335, le traitement architectural des limites entre la nouvelle voie BUS et les parcelles publiques ou privées s'adaptent à l'existant. Ils se déclinent selon l'ambiance des secteurs traversés. Les clôtures seront précisées dans les phases ultérieures de conception lors des études de PROJET, en concertation avec les copropriétés concernées.</p>

Extraits du SCOT MPM DOG p13





La Commission d'enquête prend acte des réponses apportées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole aux questions soulevées par le Collectif 13ENCOLAIR à propos de la nécessité de saisie de la commission nationale du débat public et de la possible incompatibilité du projet avec le SCoT.

ANALYSE BILANCIELLE

RAPPEL MÉTHODOLOGIQUE

L'utilité publique du projet doit être prouvée pour qu'il puisse y avoir expropriation. Le Conseil d'État apprécie cette notion d'utilité publique en utilisant la méthode du « bilan coût-avantages ».

Selon le Conseil d'État, « une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs, eu égard à l'intérêt qu'elle présente » (Conseil d'État, assemblée du 28 mai 1971, n°78825, Ville nouvelle Est).

Le bilan doit donc être positif pour que l'utilité publique du projet soit reconnue.

Depuis 1971, la jurisprudence a évolué, de sorte que les critères examinés se sont élargis et affinés. C'est ainsi qu'il convient d'examiner :

- si l'opération présente concrètement un caractère d'intérêt public
- si l'expropriation envisagée est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération
- si le bilan coûts/avantages penche en faveur de l'opération, à savoir :
 - les atteintes à la propriété privée
 - le coût du projet
 - les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics (santé, environnement)
 - les autres critères à examiner (la nécessité du choix des terrains, la compatibilité avec les documents d'urbanisme existants, la justification du projet retenu par rapport à d'autres alternatives)

L'OPÉRATION PRÉSENTE-T-ELLE CONCRÈTEMENT UN CARACTÈRE D'INTÉRÊT PUBLIC ?

Dans la conception française, l'intérêt général (ou l'intérêt public qui représente sa mise en œuvre à travers le droit) est considéré comme une finalité dépassant la simple somme des intérêts individuels.

Maillon fort de la politique d'aménagement du territoire de l'agglomération marseillaise, le projet présenté à l'enquête s'inscrit dans une volonté générale d'améliorer la circulation des quartiers sud. Inscrit dans les documents d'urbanisme de la ville depuis plusieurs décennies, il est passé d'une logique de contournement du centre-ville sous forme de voie rapide urbaine (type L2) à une logique de boulevard urbain, plus conforme aux préoccupations actuelles.

Dans le détail, les objectifs visés par le BUS sont multiples :

- pour ce qui est du réseau routier, créer un contournement du centre-ville et raccorder aux réseaux structurants les quartiers sud de la ville situés près du littoral,
- pour ce qui est du réseau de transports en commun, créer des sites propres et faciliter l'interconnexion multimodale,
- pour ce qui est des modes doux, créer des pistes cyclables et les cheminements piétons pour rééquilibrer les différents modes de déplacement en mettant fin au monopole de la voiture,

- pour ce qui est des quartiers traversés, favoriser leur développement économique et améliorer la qualité de vie des habitants.

L'engagement municipal de n'accorder des permis de construire sur la ZAC Régny tant que le BUS n'était pas créé, a suscité les réserves d'une partie du public qui s'est exprimé, considérant que le projet avait finalement pour but principal de favoriser l'urbanisation future le long du tracé (Saint-Loup, ZAC Régny, Jarre, Hauts de Mazargues, Ponte Rouge,...).

Une autre partie du public a fait remarquer que certains de ces objectifs pouvaient sembler contradictoires, citant par exemple des extraits du dossier tels que « le BUS viendra compléter l'offre viaire de contournement de Marseille... » et « ... le BUS n'aura pas une fonction de rocade (contournement)... ». Ou bien soulignant que la demande prioritaire portait sur les liaisons est/ouest avec le centre-ville alors que le projet de direction nord/sud répondait à un autre besoin.

À l'inverse, une autre partie du public a exprimé ses craintes que le projet pouvait avoir un impact négatif sur l'activité économique et la réalisation d'une opération immobilière, créatrice d'emplois (observations sur le projet Immochan).

Malgré ces quelques points de vue divergents, la majorité du public a souligné l'intérêt public du projet, attendu, voir même parfois « réclamé », même si cette reconnaissance est souvent assortie de réserves relatives à ses impacts, qui l'éloignent partiellement des ses objectifs.

S'il est évident que le projet pourra aussi satisfaire certains intérêts privés, la Commission d'enquête considère que l'opération présente avant tout un caractère d'intérêt public.

L'EXPROPRIATION EST-ELLE NÉCESSAIRE POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION ?

Le projet étant inscrit en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme depuis 1981, une grande partie du tracé se situe sur des emprises publiques, au fur et à mesure des opportunités foncières ayant permis à la ville de Marseille d'acquérir les terrains concernés. Outre la commune de Marseille, les autres propriétaires publics sont la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (ainsi que l'État pour certaines parcelles situées à proximité de l'échangeur Florian).

Mais, si le parcellaire cadastral est majoritairement composé de propriétés publiques, la maîtrise foncière n'est pas assurée sur l'ensemble du tracé, l'emprise du BUS concernant aussi des parcelles privées (dont certaines appartenant à l'office HLM Logirem). Des acquisitions foncières sont donc nécessaires pour la réalisation du projet, soit à l'amiable, soit par le biais d'expropriation. Pour les dépendances domaniales, la maîtrise sera assurée dans le cadre de conventions, avec l'accord des personnes concernées.

Quelques personnes se sont interrogées sur la non utilisation de réserves foncières existant à proximité du tracé. Ces solutions alternatives ont été étudiées par la Commission d'enquête qui s'est déplacée sur le terrain pour le vérifier. Elles ont été jugées ne pas apporter de solutions satisfaisantes, généralement déplaçant les problèmes soulevés et les reposant ailleurs.

À noter que la procédure d'enquête parcellaire fera l'objet d'un dossier distinct et sera réalisée ultérieurement à la présente enquête publique suite à l'avis de la Commission d'enquête et suivant la décision prise par le Préfet.

La Commission d'enquête considère que l'opération nécessitera des expropriations pour que le projet puisse se réaliser, même si les accords amiables sont encore à privilégier, chaque fois qu'ils s'avèreront possibles.

LE BILAN COÛTS/AVANTAGES PENCHE-T-IL EN FAVEUR DE L'OPÉRATION ?

Les atteintes à la propriété privée

Les atteintes à la propriété privée sont évidentes. On doit distinguer les atteintes directes et indirectes.

Les atteintes directes à la propriété privée

D'après les documents graphiques figurant dans le dossier, on peut estimer « visuellement » à environ ¼ la surface de la propriété privée « résiduelle » à l'intérieur de l'emprise (lors de la concertation de 2014 la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole annonçait qu'« un peu plus de 40% des parcelles concernées par le projet était maîtrisé »). Outre les terrains en friche, les travaux nécessitent la démolition de 36 bâtiments de tous types situés sur les parcelles publiques et privées : certains à l'état de ruine, abris de rangement, dépendances, cabanons, hangars,... d'autres sous forme de véritables bâtisses, constructions, R+1,... dont la bastide de la Seigneurie.

Les propriétaires - ou les ayants-droits - de ces terrains, parfois depuis plusieurs générations, qui vont être dessaisis de leur patrimoine et qui se sont exprimés pendant l'enquête, ont eu différents types de réaction correspondant à des préoccupations différentes :

- beaucoup ont demandé qu'on fasse reculer au maximum l'implantation future du BUS (qui ne pourra cependant être précisée qu'au moment des études de niveau projet). Ce recul de l'emprise, parfois minime, est motivé par la nécessité de conserver un espace « suffisant » autour d'une maison individuelle, une ou plusieurs places de stationnement privatif, la possibilité d'entrer/sortir un véhicule, la possibilité de reconstruire une clôture ou un portail,... Certains ont demandé la possibilité de transférer sur une autre partie de leur propriété les bâtiments qui seront détruits (suppression d'un emplacement réservé ou création d'une fenêtre au sein d'un EBC),...
- la Fédération Nationale des Jardins Familiaux, propriétaire des jardins Joseph Aiguier impactés par le BUS, a souligné la menace directe que le projet actuel ferait peser sur la pérennité des jardins. Elle a pointé tous les impacts du projet, y compris sur la vie sociale du quartier, notamment pour les habitants bénéficiant de « cures d'air » occupant près d'un tiers de la surface des jardins (à l'origine pour offrir un espace d'air pur aux personnes atteintes de tuberculose, aujourd'hui utilisés comme cabanons de détente). Elle a donc demandé le passage en souterrain du tracé,
- enfin, d'autres personnes, peu nombreuses, ont souhaité être entièrement expropriés, estimant que la partie résiduelle (actuellement située hors emprise) perdrait toute valeur d'usage, étant donné sa proximité immédiate avec le BUS.

Les atteintes indirectes à la propriété privée

Les atteintes indirectes mises en avant par le public sont moins nombreuses et généralement plus ponctuelles :

- pour des locataires ou ayants-droits, il peut s'agir de la perte d'un fond de commerce ou la simple demande d'être relocalisé dans un lieu permettant la poursuite d'une activité dans des conditions sensiblement équivalentes (exemple du Foyer Aloïs Provence accueillant les personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer),
- le public a parfois souligné la question du devenir de servitudes de passage (ou de chemements d'usage) impactées par le BUS,
- enfin, la perte de valeur du foncier a fait l'objet de très nombreuses observations du public. Si, comme le souligne le dossier « des opportunités sont à attendre sur la valorisation du foncier disponible à proximité du tracé », le public estime unanimement que la réalisation du projet, au moins dans sa version actuelle, va avoir pour conséquence une dévalorisation de son patrimoine immobilier. Cette perte de valeur est confirmée par la jurisprudence pour ce qui concerne le grand éolien. Par contre, elle ne l'est pas pour les artères urbaines où il est difficile de se prononcer avec certitude. Un site Internet d'estimation immobilière de Marseille affirme que « les transports en commun sont aussi un plus et l'accès rapide au futur Boulevard Urbain Sud apportent aussi une plus value », mais ajoute que « les nuisances liées aux B.U.S qui passerait trop près ont un impact négatif sur les prix ».

On notera aussi, qu'inversement, certaines personnes (en général des représentants de copropriété) ont souhaité acquérir, une fois le BUS réalisé, les délaissés fonciers (souvent de petites parcelles d'angle triangulaires), de manière à conforter l'assise de leur propriété.

La Commission d'enquête considère que les atteintes à la propriété privée restent importantes, malgré le nombre déjà très important des acquisitions foncières déjà réalisées.

Le coût du projet

L'estimation initiale est d'environ 300 millions d'euros TTC (valeur 2011), dont 42 millions d'acquisitions foncières. Le linéaire étant de 8 km, le coût moyen s'établit à 37,5 millions d'euros / km.

Ce coût moyen varie beaucoup le long du tracé en fonction notamment de la présence de tranchées couvertes et du nombre de voies de la plateforme. Il est souvent comparé à celui de la L2 (A507) dont le coût moyen est, selon les estimations, égal à plus du triple, du fait de son important linéaire enterré (80%). À comparer aussi au coût d'un tracé routier en milieu urbain, sans tranchée couverte, souvent compris entre 20 et 100 millions d'euros / km (chiffres de la Commission Nationale de débat Public). À comparer enfin au coût moyen d'une ligne de tramway (12 à 40 millions d'euros / km) ou d'un BHNS (1 à 9 millions d'euros / km) (chiffres du Laboratoire Ville Mobilité Transport).

L'estimation contenue dans le dossier mis à l'enquête est donc tout à fait conforme et cohérente avec les coûts constatés sur d'autres projets. On peut néanmoins raisonnablement penser que l'estimation initiale de 2011 a une forte probabilité d'être revue à la hausse 10 ans plus tard, à l'achèvement des travaux.

ESTIMATION DES TRAVAUX PAR POSTE	TOTAL Parangon / Florian
Installations de chantier	7 400 000,00 €
Démolition et libération des emprises	2 350 000,00 €
Ouvrages d'art	14 300 000,00 €
Plate-forme voirie	35 300 000,00 €
Équipement urbains	3 200 000,00 €
Aménagements paysagers	9 500 000,00 €
Eclairage	5 200 000,00 €
Hydraulique et assainissement	19 000 000,00 €
Réseaux	7 100 000,00 €
Tranchée couverte	97 000 000,00 €
Aléas et autres coûts	15 000 000,00 €
Total en € HT	215 350 000,00 €
TVA 20%	43 070 000,00 €
Montant en € TTC	258 420 000,00 €

Le coût de réalisation du projet doit par ailleurs être mis en face des capacités d'investissement de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole. Son budget annuel est inférieur à 2 milliards d'euros (avec un endettement de l'ordre de 75%). Le budget - en équilibre - voté début 2015 s'élève à 1,7 milliards d'euros, dont 460 millions d'euros pour la partie investissement. Le défi consiste à concilier la poursuite des investissements avec la consolidation du redressement de la situation financière, avant le passage à la nouvelle Métropole. Pour préserver sa capacité à investir, il est d'ailleurs prévu une décélération progressive des investissements afin de stabiliser le recours à l'emprunt.

En termes de financement, rien n'est déterminé pour l'instant et toutes les hypothèses restent possibles, y compris le recours à un contrat de partenariat PPP.

Dans tous les cas, la Commission d'enquête considère que le coût du projet est relativement élevé, eu égard au niveau de l'investissement annuel.

Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics

Les inconvénients d'ordre social

Les inconvénients d'ordre social mis en avant au cours des permanences sont les suivants :

- la disparition de terrains de sport, jeux de boules, aires de jeux pour enfants ou autres « terrains en friches » utilisés pour la détente, la promenade des animaux domestiques vivant en appartement,... Tous ces équipements, qu'ils soient publics ou privés, créent du lien social dans les quartiers. On peut citer notamment (liste non exhaustive) le boulo-drome de la Gouffonne, l'aire de jeu de la résidence Valmante, le terrain de foot situé au pied de la résidence la Bruyère, le terrain dévégétalisé situé au sein du Parc de la Mathilde, le terrain de sport situé à l'angle du boulevard de la Gaye et du boulevard Sainte-Marguerite, le boulo-drome du boulevard Paul Claudel, les tennis de la résidence Bois Fleury, le terrain de sport de la rue Pierre Doize,...
- la disparition de cheminements piétons permettant de circuler à pied entre « noyaux villageois » soit pour atteindre les rues commerçantes depuis son domicile, soit tout simplement pour se promener sans avoir à prendre un véhicule ou un transport en commun. Une place à part est à faire pour le GR2013 dont le tracé emprunte entre le boulevard de Sainte-Marguerite et le chemin de la colline Saint-Joseph, et traverse de part en part le Parc de la Mathilde.
- la modification du paysage immédiat pour les futurs riverains du BUS. Outre les pertes d'usage ci-dessus, le remplacement d'un paysage de type « naturel » par un paysage de type « urbain » est perçu de manière très négative par certaines personnes habitant le quartier depuis plusieurs décennies, voire plusieurs générations. Ce futur changement radical de cadre de vie les désolent, affirmant avoir choisi de vivre dans ce quartier pour sa qualité de vie et se demandant si elles ne seront pas amenées à déménager. Entrent dans cette catégorie toutes les résidences ayant au moins une façade faisant face au tracé.
- les inconvénients de la vie courante. Il s'agit essentiellement des conséquences du projet sur les accès en véhicule aux résidences, notamment les entrées/sorties situées à proximité de carrefours, manœuvres rendues difficiles par leur configuration et obligeant parfois les résidents à faire un cheminement particulier pour s'insérer dans le trafic. Semblent concernées, entre autres, les résidences suivantes : Eaux-Vives, la Seigneurie, la Bruyère, Val-Marie, Michelet-Saint-Jacques,...

- les questions liées à la sécurité routière, notamment à proximité des nombreux établissements scolaires. Le dossier soumis à l'enquête montre que le projet va contribuer à renforcer la sécurité routière, à la fois par les reports de trafic, la création de cheminements piétons continus, la création de passages protégés avec feux,... Mais le public a fait part de ses inquiétudes face aux flux importants de scolaires, de tous âges, fréquentant les établissements situés le long du tracé et dont les comportements ne sont pas toujours « maîtrisés ». Par ailleurs, dans plusieurs situations, le BUS va créer une nouvelle coupure dans les quartiers, obligeant les enfants se rendant à l'école à pied à traverser une voie routière de plusieurs dizaines de mètres, toujours plus difficiles à traverser qu'une simple rue.
- les risques naturels. Crainte formulée par de nombreuses personnes qui redoutent une aggravation du risque d'inondation du fait de la surface supplémentaire imperméabilisée. Le dossier soumis à l'enquête démontre que le projet ne va pas atténuer le risque existant, mais ne va pas l'aggraver non plus (neutralité hydraulique).

Au final, on peut remarquer plusieurs de ces inconvénients d'ordre social sont étroitement liés à l'ancienneté du projet et au fait que l'emprise du BUS est un emplacement réservé depuis longtemps dans les documents d'urbanisme. Autrement dit, c'est grâce au projet que les constructions sont absentes dans cette « coulée verte ». Et c'est à cause du laps de temps important qui s'est écoulé depuis l'origine que des occupations du sol provisoires ont pu se développer et être tolérées.

Néanmoins, la Commission d'enquête considère que le projet présente des inconvénients d'ordre social et que des solutions de remplacement ou d'atténuation doivent être recherchées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole chaque fois que c'est techniquement possible : relocalisation de certains lieux de sociabilité, recréation de cheminements piétons, plantations denses permettant d'atténuer l'effet sur le paysage, création de passages piétons en tant que de besoin, sécurisation à proximité des établissements scolaires,...

Les impacts sur la santé publique

Les impacts sur la santé publique sont au nombre de deux :

- le bruit, qui constitue l'une des nuisances les plus fortement ressenties par tous ceux qui vivent en milieu urbain ou à proximité de grandes infrastructures de transport. Selon le Guide du Maire réalisé par le ministère de la santé, « le bruit porte atteinte à la santé de chacun et est un élément perturbateur de la vie publique ». En dehors de son importance pour la qualité de la vie, le bruit a aussi des répercussions prouvées sur la santé. Selon l'INRS, l'exposition prolongée à des niveaux de bruits intenses détruit peu à peu les cellules ciliées de l'oreille interne et conduit progressivement à une surdité irréversible. Le bruit a d'autres effets sur l'organisme, détaillés par certains médecins ayant participé à l'enquête publique : troubles cardiovasculaires, troubles du sommeil, stress,...

Les principales sources de bruit dans la zone d'étude sont les infrastructures routières existantes. Le dossier soumis à l'enquête présente d'abord, dans le chapitre consacré aux commodités de voisinage, une étude détaillée des ambiances sonores préexistantes sur les bâtiments situés dans le périmètre du projet : les cartes résultantes témoignent d'une ambiance sonore « non modérée » (> 65 dB(A)) en bordure de nombreuses voies existantes. Puis, les simulations effectuées permettent de montrer, au travers de cartes, l'impact acoustique du projet sans protection à l'horizon 2040.

Les bâtiments ayant règlementairement droit à une protection sont les logements, les établissements de santé ou d'enseignement et les immeubles de bureaux préexistants en 1981, dont les niveaux de bruits sont supérieurs à 60-65 dB(A). Pour ces bâtiments, les mesures de protection proposées sont l'isolation acoustique de façade. Par contre, pour des questions essentiellement paysagères, il n'est pas prévu de mur antibruit à proprement parler (3 murets de 1m totalisant environ 1km sur l'ensemble du tracé).

On peut en conclure que les impacts résiduels, après mise en œuvre des mesures de réduction du bruit, resteront relativement importants à proximité immédiate du tracé.

- la pollution atmosphérique. Selon l'OMS, « la pollution de l'air en milieu urbain accroît le risque de maladies respiratoires aiguës (pneumonie) et chroniques (cancer du poumon) ainsi que de maladies cardio-vasculaires », les effets plus graves étant observés « chez les personnes déjà malades et les populations vulnérables comme les enfants, les personnes âgées et les ménages à faible revenu ayant un accès limité aux soins de santé ». Phénomène plus complexe que les nuisances sonores, la pollution de l'air est un mélange en constante évolution de divers éléments chimiques, biologiques et physiques pouvant être toxiques pour l'homme.

Pour la pollution de l'air, le dossier mis à l'enquête adopte la même démarche que pour le bruit. Il présente d'abord, dans le chapitre consacré aux commodités de voisinage, une caractérisation de l'état initial du domaine d'étude avec notamment des mesures in situ de la qualité de l'air, les polluants retenus étant ceux requis pour une étude de niveau I (oxydes d'azote, monoxyde de carbone, dioxyde de soufre, benzène, COVNM, HAP, particules PM10 et PM2.5, métaux). Les teneurs en dioxyde d'azote et en benzène respectent les normes de qualité de l'air en vigueur, excepté en situation de proximité routière.

Puis l'impact du projet sur la qualité de l'air est évalué par modélisation et comparaison aux normes de qualité de l'air en vigueur. Il en est conclu que, si le BUS n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air à l'échelle du domaine d'étude, une légère dégradation au droit du projet lui-même est prévisible. Dans cette bande de 300 m de part et d'autre de l'axe, le dossier recense 30 établissements à caractère sanitaire, pour lesquels cependant aucune mesure particulière n'est envisagée.

La Commission d'enquête considère que les effets du projet sur la santé publique sont relativement importants, notamment au niveau du bruit, et que des mesures de réduction supplémentaires doivent être recherchées par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Les impacts sur l'environnement

Situé en milieu urbain, le projet présente globalement assez peu d'impact sur l'environnement, comme le souligne l'étude d'impact. Néanmoins, du fait d'être en milieu urbain, où les espaces verts sont rares, les impacts du projet les milieux naturels prennent une dimension supplémentaire. À nouveau, on doit souligner que le passage du BUS dans une « trame verte » est liée au projet qui a empêché les terrains d'être construits.

Les deux principaux impacts concernent deux espaces de nature qui sont aujourd'hui très fréquentés et qui présentent une valeur écologique non négligeable :

- le Parc de la Mathilde. Il s'agit d'un espace vert multifonctionnel, principalement utilisé par les habitants du quartier, résidant en appartement, pour « prendre l'air ». Sa surface relativement

importante permet en effet d'oublier qu'on est en ville. À noter cependant qu'une forte proportion (plus de la moitié) n'est pas arborée et est pratiquement dépourvue de végétation, signe d'une fréquentation importante.

- les jardins familiaux Joseph Aiguier. Là aussi il s'agit d'une espace multifonctionnel, qui se décompose en 3 parties de surfaces sensiblement équivalentes : un tiers consacré au jardinage proprement dit, dans laquelle les adhérents - très souvent habitant le quartier - viennent cultiver leurs légumes en respectant une certaine charte ; un tiers consacrés aux « cures d'air », habitations légères de loisirs, souvent sous les arbres, agrémentées de jardinets ou de cultures en pots ; un tiers plutôt arboré et sur sol rocheux, espace plus « naturel » dans lequel se trouvent des ruches, les enfants des écoles sont reçus, et où sont organisées quelques manifestations conviviales.

Dans les deux cas, la présence d'espèces protégées a été notée dans le dossier soumis à l'enquête, complétée par une information nouvelle relative à des rapaces nocturnes pour les jardins familiaux.

Dans les deux cas aussi, le public très nombreux qui s'est manifesté pendant l'enquête en faveur de la préservation de ces espaces, a demandé que le BUS passe en trémie couverte pour épargner notamment la végétation arborée (cèdres et chênes centenaires, entre autres) présente à l'intérieur de l'emprise.

La Commission d'enquête considère que cette solution est techniquement inadaptée à l'objectif poursuivi : la réalisation d'une tranchée couverte nécessite des travaux de terrassement très importants, pendant lesquels la végétation en place est détruite (donc les arbres abattus et déracinés). Ce n'est que dans un deuxième temps, une fois épanchée la couche de terre végétale sur la dalle en béton supérieure de la tranchée, qu'une nouvelle végétation peut être introduite, en évitant généralement les arbres de haute tige pour une question de profondeur et solidité de l'enracinement.

La Commission d'enquête considère qu'il est préférable, à plus long terme, de limiter au maximum la consommation d'espace due au projet (réduction de la largeur de la voirie), de bien cloisonner physiquement le BUS des espaces préservés (clôture et barrière végétale) et de compenser les espaces de nature consommés par une surface plus qu'équivalente, du fait du morcellement.

Les autres critères à examiner

Le dossier mis à l'enquête précise que « le projet du BUS ne présente pas de variante de tracé. En effet, le tracé du BUS est inscrit sur les plans d'urbanisme depuis 1933 (inclus dans la L2) et, depuis 1981, ses emprises sont réservées au Plan d'Occupation des Sols de la commune ».

Le public a regretté, on l'a vu, cet état de fait. Considérant que d'autres solutions - autres que des « micro variantes » - auraient pu être envisagées, tout en restant à l'intérieur de l'emprise : plus de trémies couvertes, différents profils en travers ou de carrefours, utilisation d'autres emprises foncières existantes inscrites au PLU,...

Néanmoins, dans tous les cas, le choix des terrains était conditionné par les réservations figurant au Plan Local d'Urbanisme de la commune, et en matière foncière, il ne semblait pas y avoir d'alternatives.

La question de la compatibilité avec les documents d'urbanisme existants est à examiner avec une attention particulière, afin de vérifier si le projet de porte pas atteinte à d'autres intérêts publics, dont on fait l'hypothèse qu'ils ont été traduits dans le PLU.

D'une manière générale, on considère qu'il existe trois niveaux d'opposabilité, du plus contraignant au moins contraignant :

- la conformité imposant le respect de la règle à la lettre,
- la compatibilité impliquant le respect de l'esprit de la règle,
- la prise en compte induisant l'absence d'écart vis-à-vis de la règle.

L'enquête publique unique porte également la mise en compatibilité du PLU de la commune de Marseille. À ce titre, on peut estimer que l'incompatibilité initiale du projet avec le PLU est réglée. Par contre, le projet qui met en application certains principes du PADD ou du ScOT, semble à l'inverse ne pas être conforme à d'autres articles de ces mêmes documents qu'il est supposé « retranscrire à l'identique ».

La Commission d'enquête regrette l'absence de solutions alternatives à l'intérieur de l'emprise. Sans pouvoir se prononcer de manière catégorique sur la conformité du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur, elle recommande la plus grande vigilance à ce sujet.

Conclusion : bilan coûts / avantages

La Commission d'enquête considère que l'opération présente un caractère d'intérêt public indéniable qui justifie les expropriations nécessaires pour que le projet puisse être réalisé.

Malgré un coût déjà relativement élevé, la Commission d'enquête considère que des solutions alternatives doivent être recherchées pour limiter au maximum les inconvénients du projet, qu'ils soient d'ordre social, relatifs aux effets sur la santé publique ou à la consommation d'espace, de manière à optimiser la bilan global coût / avantages

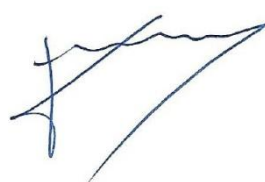
Le mardi 22 décembre 2015

Les membres de la Commission d'enquête

Daniel Alexandrian



Jean-Marie Blanchet



Jacques Queroy



CONCLUSION ET AVIS SUR L'UTILITÉ PUBLIQUE

CONCLUSIONS

CONCLUSIONS SUR LE DÉROULEMENT L'ENQUÊTE

Après avoir organisé des consultations en 2002 et 2014, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a procédé début 2015 à une concertation inter administrative. Cette concertation interservices relative au dossier d'enquête publique unique du projet de création du Boulevard Urbain Sud à Marseille a été menée par la Préfecture des Bouches-du-Rhône entre janvier et avril 2015.

L'analyse des remarques et recommandations des différents organismes consultés a amené la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole :

- à collationner les réponses à chacune d'entre elle dans un document de 56 pages
- à faire évoluer le dossier d'enquête publique et notamment l'étude d'impact pour prendre en compte les remarques des services.

Services déconcentrés consultés	Date
Office National des Forêts	23/02/2015
Direction Régionale des Affaires Culturelles (Service Régional de l'archéologie)	16/02/2015 17/02/2015
Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône	11/03/2015
Centre Régional de la Propriété Forestière PACA	05/03/2015
Direction Départementale de la Sécurité Publique des Bouches-du-Rhône	12/03/2015
Agence Régionale de la Santé PACA	16/03/2015
Bataillon des Marins Pompiers de Marseille	09/03/2015
Architecte des Bâtiments de France	05/03/2015
Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône – Service territorial sud	22/04/2015
Direction Générale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement PACA – Connaissance, aménagement durable, évaluation	29/04/2015
Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône – Service eau, mer, environnement	01/06/2015
Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône	28/05/2015
Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône – Service transport et infrastructures	Manquant
Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône – Service agriculture et forêt	Manquant
Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône – Service urbanisme	Manquant
Direction Générale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement PACA – Service Biodiversité, eau, paysage	Manquant

L'étude d'impact a été soumise à l'avis préalable de l'autorité environnementale le 18 juin 2015, avis rendu le 31 juillet 2015, à la suite duquel, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a apporté une réponse à chaque remarque.

Le 08/07/2015, le président du Tribunal Administratif de Marseille a décidé la constitution d'une Commission d'enquête en vue de procéder à une « Enquête publique unique en vue de la réalisation du Boulevard Urbain Sud sur la commune de Marseille, portant sur l'utilité publique, la mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille et l'autorisation requise au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement » et nous a désignés comme membres de cette commission.

Le 03/09/2015, le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a pris l'arrêté portant ouverture de l'enquête publique correspondante.

Nous avons pris connaissance du dossier. Compte tenu des contraintes physiques pour le passage du BUS, l'autorité environnementale a considéré qu'aucune solution alternative au projet ne pouvait être envisagée en dehors de la solution sans aménagement, justifiant ainsi la simple analyse de micro-variantes locales par le maître d'ouvrage. Même si le public a regretté l'absence de véritables variantes à l'intérieur de l'emprise, la Commission d'enquête considère que le dossier mis à l'enquête est globalement conforme au code de l'Environnement.

Le public a été informé de cette enquête conformément à la réglementation en vigueur, par publication dans des journaux locaux, affichage en mairie, affichage sur le site du projet, mise à disposition du dossier sur le site Internet de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

L'enquête a été ouverte du mercredi 07/10/2015 au vendredi 06/11/2015 inclus, soit 30 jours consécutifs.

Le public est venu consulter le dossier et faire part de ses observations au cours de six permanences que la Commission d'enquête a tenues les jours suivants :

- Mercredi 7/10/2015 de 9h00 à 12h00 à la DGUAH
- Lundi 12/10/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 4^{ème} secteur
- Mardi 20/10/2015 de 8h30 à 11h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur
- Jeudi 16/10/2015 de 8h45 à 11h45 à la Mairie du 4^{ème} secteur
- Mercredi 28/10/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur
- Vendredi 06/11/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et dans un bon climat, avec une forte affluence, notamment à la Mairie du 5^{ème} secteur. L'abondance des remarques et le volume des registres ont créé quelques difficultés à la Commission d'enquête qui a été obligée de solliciter un délai supplémentaire de 15 jours auprès de l'autorité compétente pour lui permettre de terminer le travail de synthèse dans les meilleures conditions. Ce délai a été accordé le 03/12/2015 par le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, après consultation de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Des réunions d'information ont été organisées avec le maître d'ouvrage :

- le 19/08/2015, pour organiser concrètement l'enquête, l'affichage, les dossiers,...
- le 17/11/2015, pour communiquer, sous forme d'un diaporama, une synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête et prendre connaissance des éléments de réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole aux premières questions posées par la Commission d'enquête
- le 10/12/2015, pour apporter des éclaircissements et des précisions sur un certain nombre de questions.

CONCLUSIONS SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

L'abondance des remarques et le volume des registres démontrent, s'il le fallait, l'intérêt des habitants du quartier pour le projet, à la fois satisfaits de voir un projet aussi ancien aboutir, et en même temps inquiets par ses conséquences éventuelles.

Le public qui s'est exprimé a très souvent reconnu l'intérêt du projet pour réduire le trafic sur les axes non structurants et améliorer globalement la desserte. Mais, s'il en a approuvé et accueilli favorablement le principe, il a, la plupart du temps, formulé des réserves relativement importantes quant à ses conditions de réalisation. On peut dire, schématiquement, qu'il s'est prononcé en faveur de solutions diminuant ses impacts, de manière à lui conférer véritablement un caractère « apaisé » dans un projet souhaité « exemplaire ».

Au cours de ses échanges avec le public et à la lecture attentive de toutes les contributions écrites, la Commission d'enquête a observé une ambiguïté sur le terme « apaisé ».

Le dossier mis à l'enquête en donne pourtant une définition claire :

- L'apaisement direct est donc très clairement identifié par rapport à ce qu'aurait été un projet de voie de type autoroutier : le BUS « est un axe de circulation apaisée (50 km/h) ayant un gabarit de « 2x2 voies » ou « 2x1 voie » mais dont les trottoirs et les abords connaissent une quiétude

suffisante pour attirer de nombreux piétons et favoriser, au moins par endroits, l'implantation d'immeubles d'activités comme d'habitations : l'accessibilité pour les riverains va alors de pair avec un ralentissement du trafic, la présence de contre-allées - notamment pour les sorties de résidences - et un raccourcissement des distances entre des carrefours dont la traversée doit être alors régulée par des feux. Le boulevard urbain évite ainsi l'effet coupure et les nuisances d'une rocade rapide ».

- L'apaisement indirect est également identifié par le fait que « les axes secondaires retrouveront un trafic de desserte apaisé » (moins de trafic et d'embouteillages). « Réduisant les trafics dans les noyaux villageois, le BUS participe à la réduction des nuisances acoustiques et permet aux villages de retrouver une ambiance apaisée » (moins de bruit et de pollution). Mais l'apaisement concerne aussi les nouveaux espaces périphériques : « l'actuel carrefour de l'Octroi est transformé en place urbaine intégrant un espace de loisirs urbains, des lieux apaisés, ombragés, propices à la promenade et lieux de détente ». De même le BUS « génère des nouveaux espaces publics qui doivent être maîtrisés et gérés puisqu'une des nouvelles vocations du lieu est d'accueillir un boulevard ouvert à une importante circulation. Ces espaces publics sont de différents types, soit liés directement au projet d'infrastructure, les trottoirs, les places, les carrefours, soit plus éloignés du boulevard et plus apaisés, jardins, parcs, boisements... ».

À l'inverse, le public dans son ensemble considère que le projet actuel n'est pas apaisé, pointant du doigt les nuisances attendues ou supposées : bruit, pollution, saturation des carrefours, effet de coupure, consommation d'espace,...

On perçoit ici l'opposition classique entre deux points de vue complémentaires : celui de l'utilisateur et celui du riverain :

- l'utilisateur automobiliste du BUS qui va tirer profit de ce nouvel équipement. Ses temps de parcours vont être réduits, tout en se déplaçant à faible vitesse, vitesse qui lui permettra de profiter pleinement des aménagements paysagers (terre-pleins centraux, plantations linéaires, parkway, absence de mur antibruit créant un effet tunnel,...),
- le riverain et plus généralement habitant des quartiers traversés qui, bien que pouvant être aussi quelquefois automobiliste, privilégie sa vision de piéton ou résident. Il va devoir traverser une très grande avenue, connaître un niveau sonore supérieur (pas de mur ni de revêtement antibruit), ne plus se sentir en sécurité dans les espaces verts désormais ouverts,...

La Commission d'enquête considère que l'enjeu de cette enquête consiste donc à concilier ces points de vue. Elle estime que certaines propositions techniques formulées par le public, en vue de rechercher une solution de moindre impact, méritent d'être prises en considération par le maître d'ouvrage et considère donc que les évolutions possibles du projet sont suffisantes pour aboutir à un projet d'utilité publique ayant un bilan coût/avantage optimisé.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

MOTIVATIONS

Nos motivations découlent de l'étude du dossier, de nos entretiens avec la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, des visites de terrain que nous avons effectuées, des auditions d'associations que nous avons organisées, de l'analyse des observations du public, des réponses à nos questions formulées par le maître d'ouvrage et de nos propres convictions.

Nous estimons que :

- le dossier a été établi conformément au code de l'Environnement,
- l'enquête s'est déroulée en conformité avec la réglementation en vigueur,
- la publicité et l'information du public ont été correctement réalisées,
- le public a pu librement consulter le dossier dans les 3 mairies de Marseille ou sur le site Internet de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et s'exprimer sans contrainte,
- les échanges avec la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole ont été très satisfaisants, ils ont apporté des réponses à la plupart des observations du public et permis à la Commission d'enquête de motiver son avis.

AVIS SUR LE PROJET

La Commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, émet un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du BUS, avec les réserves suivantes :

- Prévoir de nouvelles mesures pour réduire les nuisances sonores qui seront générées à proximité du BUS, parmi lesquelles :
 - Étendre les mesures d'isolation acoustique à tous les bâtiments impactés et ne pas se limiter à une position strictement réglementaire sur leur antériorité
 - Utiliser un revêtement de chaussée antibruit, au moins dans les parties les plus sensibles du tracé,
 - Installer des murs antibruit supplémentaires, au moins dans les parties les plus sensibles du tracé,
 - Limiter la vitesse à 30km/h, au moins dans les parties les plus sensibles du tracé, accompagnés de passages protégés sur plateaux à proximité des établissements scolaires, mesure ayant par ailleurs un effet significatif sur la pollution atmosphérique (en les doublant si possible de rideaux végétaux denses),
- Remplacer le concept de parkway par celui plus adapté d'espace vert fermé, en prévoyant le réaménagement de l'ensemble du Parc de la Mathilde, incluant la revégétalisation des espaces aujourd'hui dénudés, la pose d'une clôture, ayant si possible aussi un effet antibruit, + englober les bas côtés du BUS
- Trouver une solution pour réduire l'impact du projet au niveau des résidences la Justine, Donatello, Pavillon du Parc et vallon de Toulouse, soit en réduisant le profil en travers à 2 x 1 voie (qui devrait l'être alors aussi jusqu'à l'avenue de Sainte-Marguerite), soit en prévoyant une 4^{ème}

trémie couverte (solution qui aurait l'avantage de résoudre également la saturation des 3 carrefours rapprochés François Mauriac / Paul Claudel / vallon de Toulouse)

- Diminuer la largeur du terre-plein central sur une grande partie du tracé, en trouvant le meilleur compromis entre la recherche de l'apaisement apporté par le végétal et la réduction de la consommation d'espace,

La Commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, formule par ailleurs les recommandations suivantes :

- Ramener le profil en travers à 2 x 1 voie entre le chemin de la colline Saint-Joseph et l'avenue de Sainte-Marguerite, actuellement surdimensionné du fait de la surestimation du trafic futur, limitant ainsi la consommation d'espace sur les espaces traversés, notamment le Parc de la Mathilde,
- Engager rapidement une démarche officielle auprès de la fédération des jardins familiaux afin de lever tout obstacle à la réalisation des inventaires complémentaires, en vue de vérifier la présence avérée de certaines espèces de rapaces à l'intérieur des jardins familiaux Joseph Aiguier
- Compenser par un ratio supérieur à 1, la surface des terrains consommés par le BUS au niveau des jardins familiaux Joseph Aiguier, afin de tenir compte de l'effet de morcellement,
- Prendre les dispositions nécessaires pour que le cahier des charges de la ZAC Régný intègre l'espace indispensable pour assurer la parfaite continuité de tous les aménagements figurant sur le profil en travers de la section,
- Supprimer la contre-allée Le Mée et le futur carrefour avec la rue Jules Rimet, au niveau du Roy d'Espagne, dont l'intérêt public n'est pas avéré,
- Prévoir lors des études de détail et de l'enquête parcellaire de :
 - Réviser les hypothèses d'évolution du trafic automobile et de report modal lors de nouvelles simulations, de manière à rendre le projet plus cohérent avec ses objectifs, ainsi qu'avec les objectifs généraux du PDU
 - Trouver les solutions techniques pour régler la plupart des saturations de carrefours mises en évidence,
 - Veiller à prendre en considération toutes les suggestions, observations, demandes,... formulées au cours de l'enquête par les propriétaires, syndics, riverains,... en établissant les contacts directs nécessaires avec les intéressés

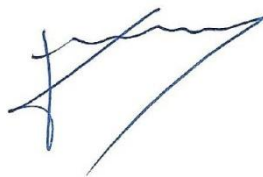
Le mardi 22 décembre 2015

Les membres de la Commission d'enquête

Daniel Alexandrian



Jean-Marie Blanchet



Jacques Queroy



CONCLUSION ET AVIS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME

CONCLUSIONS

CONCLUSIONS SUR LE DÉROULEMENT L'ENQUÊTE

Le 08/07/2015, le président du Tribunal Administratif de Marseille a décidé la constitution d'une Commission d'enquête en vue de procéder à une « Enquête publique unique en vue de la réalisation du Boulevard Urbain Sud sur la commune de Marseille, portant sur l'utilité publique, la mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille et l'autorisation requise au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement » et nous a désignés comme membres de cette commission.

Le 11 août 2015, s'est tenue une réunion des Personnes et Organismes Associés prévue par les articles L123-14-2 et R123-23-1 du code de l'urbanisme.

Le 03/09/2015, le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a pris l'arrêté portant ouverture de l'enquête publique correspondante.

Nous avons pris connaissance du dossier. Compte tenu des contraintes physiques pour le passage du BUS, l'autorité environnementale a considéré qu'aucune solution alternative au projet ne pouvait être envisagée en dehors de la solution sans aménagement, justifiant ainsi la simple analyse de micro-variantes locales par le maître d'ouvrage. Même si le public a regretté l'absence de véritables variantes à l'intérieur de l'emprise, la Commission d'enquête considère que le dossier mis à l'enquête est globalement conforme au code de l'Environnement.

Le public a été informé de cette enquête conformément à la réglementation en vigueur, par publication dans des journaux locaux, affichage en mairie, affichage sur le site du projet, mise à disposition du dossier sur le site Internet de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

L'enquête a été ouverte du mercredi 07/10/2015 au vendredi 06/11/2015 inclus, soit 30 jours consécutifs.

Le public est venu consulter le dossier et faire part de ses observations au cours de six permanences que la Commission d'enquête a tenues les jours suivants :

- Mercredi 7/10/2015 de 9h00 à 12h00 à la DGUAH
- Lundi 12/10/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 4^{ème} secteur
- Mardi 20/10/2015 de 8h30 à 11h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur
- Jeudi 16/10/2015 de 8h45 à 11h45 à la Mairie du 4^{ème} secteur
- Mercredi 28/10/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur
- Vendredi 06/11/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et dans un bon climat, avec une forte affluence, notamment à la Mairie du 5^{ème} secteur. L'abondance des remarques et le volume des registres ont créé quelques difficultés à la Commission d'enquête qui a été obligée de solliciter un délai supplémentaire de 15 jours auprès de l'autorité compétente pour lui permettre de terminer le travail de synthèse dans les meilleures conditions. Ce délai a été accordé le 03/12/2015 par le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, après consultation de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Des réunions d'information ont été organisées avec le maître d'ouvrage :

- le 19/08/2015, pour organiser concrètement l'enquête, l'affichage, les dossiers,...
- le 17/11/2015, pour communiquer, sous forme d'un diaporama, une synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête et prendre connaissance des éléments de réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole aux premières questions posées par la Commission d'enquête
- le 10/12/2015, pour apporter des éclaircissements et des précisions sur un certain nombre de questions.

CONCLUSIONS SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

La procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Marseille doit permettre la réalisation du BUS, le règlement de la zone UV ne l'autorisant pas jusqu'à ce jour.

Les remarques du public à ce sujet ont été assez peu nombreuses, les remarques relatives au PLU concernant le plus souvent les principes du PADD.

Les échanges avec la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole ont permis de répondre aux questions sur la validité juridique de la modification de la zone UV prévue.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

MOTIVATIONS

Nos motivations découlent de l'étude du dossier, de nos entretiens avec la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, de l'analyse des observations du public, des réponses à nos questions formulées par le maître d'ouvrage et de nos propres convictions.

Nous estimons que :


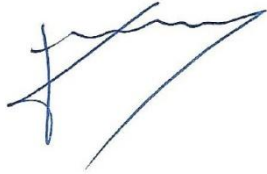

- le dossier a été établi conformément à la réglementation en vigueur,
- l'enquête s'est déroulée en conformité avec la réglementation en vigueur,
- la publicité et l'information du public ont été correctement réalisées,
- le public a pu librement consulter le dossier dans les 3 mairies de Marseille ou sur le site Internet de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et s'exprimer sans contrainte,
- les échanges avec la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole ont été très satisfaisants, ils ont apporté des réponses à la plupart des observations du public et permis à la Commission d'enquête de motiver son avis.

AVIS SUR LE PROJET

La Commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, émet un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Marseille.

Le mardi 22 décembre 2015

Les membres de la Commission d'enquête

<p>Daniel Alexandrian</p> 	<p>Jean-Marie Blanchet</p> 	<p>Jacques Queroy</p> 
---	--	---

CONCLUSION ET AVIS SUR LA DEMANDE
D'AUTORISATION AU TITRE DES AR-
TICLES L.214-1 À L.214-6 DU CODE DE
L'ENVIRONNEMENT ISSUS DE LA LOI
SUR L'EAU

CONCLUSIONS

CONCLUSIONS SUR LE DÉROULEMENT L'ENQUÊTE

Le dossier loi sur l'eau a fait l'objet d'un récépissé de complétude fin juin 2015 par la DDTM.

Le 08/07/2015, le président du Tribunal Administratif de Marseille a décidé la constitution d'une Commission d'enquête en vue de procéder à une « Enquête publique unique en vue de la réalisation du Boulevard Urbain Sud sur la commune de Marseille, portant sur l'utilité publique, la mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille et l'autorisation requise au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement » et nous a désignés comme membres de cette commission.

Le 03/09/2015, le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a pris l'arrêté portant ouverture de l'enquête publique correspondante.

Nous avons pris connaissance du dossier. Compte tenu des contraintes physiques pour le passage du BUS, l'autorité environnementale a considéré qu'aucune solution alternative au projet ne pouvait être envisagée en dehors de la solution sans aménagement, justifiant ainsi la simple analyse de micro-variantes locales par le maître d'ouvrage. Même si le public a regretté l'absence de véritables variantes à l'intérieur de l'emprise, la Commission d'enquête considère que le dossier mis à l'enquête est globalement conforme au code de l'Environnement.

Le public a été informé de cette enquête conformément à la réglementation en vigueur, par publication dans des journaux locaux, affichage en mairie, affichage sur le site du projet, mise à disposition du dossier sur le site Internet de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

L'enquête a été ouverte du mercredi 07/10/2015 au vendredi 06/11/2015 inclus, soit 30 jours consécutifs.

Le public est venu consulter le dossier et faire part de ses observations au cours de six permanences que la Commission d'enquête a tenues les jours suivants :

- Mercredi 7/10/2015 de 9h00 à 12h00 à la DGUAH
- Lundi 12/10/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 4^{ème} secteur
- Mardi 20/10/2015 de 8h30 à 11h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur
- Jeudi 16/10/2015 de 8h45 à 11h45 à la Mairie du 4^{ème} secteur
- Mercredi 28/10/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur
- Vendredi 06/11/2015 de 13h30 à 16h30 à la Mairie du 5^{ème} secteur

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et dans un bon climat, avec une forte affluence, notamment à la Mairie du 5^{ème} secteur. L'abondance des remarques et le volume des registres ont créé quelques difficultés à la Commission d'enquête qui a été obligée de solliciter un délai supplémentaire de 15 jours auprès de l'autorité compétente pour lui permettre de terminer le travail de synthèse dans les meilleures conditions. Ce délai a été accordé le 03/12/2015 par le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, après consultation de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Des réunions d'information ont été organisées avec le maître d'ouvrage :

- le 19/08/2015, pour organiser concrètement l'enquête, l'affichage, les dossiers,...

- le 17/11/2015, pour communiquer, sous forme d'un diaporama, une synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête et prendre connaissance des éléments de réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole aux premières questions posées par la Commission d'enquête
- le 10/12/2015, pour apporter des éclaircissements et des précisions sur un certain nombre de questions.

CONCLUSIONS SUR LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Les remarques du public à ce sujet ont été assez peu nombreuses, portant essentiellement sur les craintes d'aggravation du risque d'inondation par imperméabilisation des chaussées et sur les rejets des eaux superficielles dans le milieu aquatique (la mer et l'Huveaune).

Les échanges avec la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole ont permis de répondre aux questions portant sur les dysfonctionnements possibles des ouvrages de décantation en cas de forte pluie, la neutralité hydraulique de l'ouvrage et le cas particulier de la Gouffonne, déjà très exposée.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

MOTIVATIONS

Nos motivations découlent de l'étude du dossier, de nos entretiens avec la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, des visites de terrain que nous avons effectuées, de l'analyse des observations du public, des réponses à nos questions formulées par le maître d'ouvrage et de nos propres convictions.

Nous estimons que :


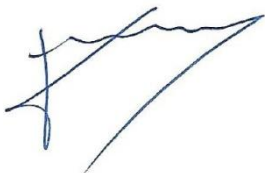

- le dossier a été établi conformément au code de l'Environnement,
- l'enquête s'est déroulée en conformité avec la réglementation en vigueur,
- la publicité et l'information du public ont été correctement réalisées,
- le public a pu librement consulter le dossier dans les 3 mairies de Marseille ou sur le site Internet de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et s'exprimer sans contrainte,
- les échanges avec la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole ont été très satisfaisants, ils ont apporté des réponses à la plupart des observations du public et permis à la Commission d'enquête de motiver son avis.

AVIS SUR LE PROJET

La Commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, émet un avis favorable à l'autorisation demandée au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement issus de la loi sur l'eau, associée à la DUP du projet de BUS.

Le mardi 22 décembre 2015

Les membres de la Commission d'enquête

Daniel Alexandrian	Jean-Marie Blanchet	Jacques Queroy
		

ANNEXES

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE

08/07/2015

N° E15000092 /13

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation et provision

Vu enregistrée le 01/07/15, la lettre par laquelle le Préfet des Bouches-du-Rhône demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête ayant pour objet :

- **enquête unique portant sur l'utilité publique, la mise en compatibilité subséquente du Plan Local d'Urbanisme en vue de la réalisation du Boulevard Urbain Sud par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole ;**

Vu le code de l'environnement ;

Vu l'autorisation au titre de la loi sur l'eau ;

DECIDE

Article 1er : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

M. Daniel ALEXANDRIAN,

Membres titulaires :

M. Jean-Marie BLANCHET,
M. Jacques QUEROY,

En cas d'empêchement de M. Daniel ALEXANDRIAN, la présidence de la commission sera assurée par M. Jean-Marie BLANCHET, membre titulaire de la commission.

Membre suppléant :

M. Gilles BANI,

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le membre suppléant.

- Article 2** : La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole versera dans délai de 15 jours, à la Caisse des dépôts et consignations - Direction du bancaire réglementé, gestion du fonds d'indemnisation des commissaires enquêteurs, 15, quai Anatole France 75700 Paris 07 SP - compte n° 40031 00001 0000279168 T 64 une provision d'un montant de 3 000 euros.
- Article 3** : Pour les besoins de l'enquête publique les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance par la législation en vigueur.
- Article 4**: La présente décision sera notifiée au Préfet des Bouches-du-Rhône, aux membres de la commission d'enquête, au Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et à la Caisse des dépôts et consignations.

Fait à Marseille, le 08/07/2015

P/Le Président,
Le Premier vice-président



G. FEDOU



PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE

Préfecture

Secrétariat Général

Direction des Collectivités Locales, de l'Utilité Publique et
de l'Environnement

Bureau de l'Utilité Publique, de la Concertation et de
l'Environnement

Bureau des installations et travaux réglementés pour la
protection des milieux

Arrêté n°2015-18

ARRÊTÉ

prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique, la mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille et l'autorisation requise au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, en vue de la réalisation du Boulevard Urbain Sud, sur le territoire de la commune de Marseille par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

Le Préfet de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur
Préfet de la Zone de Défense et de Sécurité Sud
Préfet des Bouches-du-Rhône

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU le code de l'urbanisme et notamment les articles L 123-14 et suivants, L 121-4, L 122-4 et R 123-23-1 ;

VU le code de l'environnement et notamment les articles L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivants concernant les études d'impact, les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 à R.123-27 relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement et les articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 à R.214-32 issus de la loi sur l'eau ;

VU le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée approuvé par le préfet coordonnateur de bassin le 20 novembre 2009 ;

VU l'arrêté préfectoral fixant la liste des journaux habilités à publier les annonces judiciaires et légales dans le Département des Bouches-du-Rhône pour l'année en cours ;

VU la liste départementale des Commissaires Enquêteurs pour l'année en cours ;

VU le Plan Local d'Urbanisme de la Commune de Marseille ;

VU la délibération du 09 octobre 2014 du conseil communautaire de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole par laquelle a été approuvé le bilan de la concertation préalable requise au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme, et a autorisé son président à solliciter l'ouverture de l'enquête unique portant sur le projet de réalisation du Boulevard Urbain Sud, sur le territoire de la commune de Marseille ;

VU la lettre du 23 janvier 2015 par laquelle le Directeur de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a sollicité l'ouverture de l'enquête unique portant sur l'utilité publique, la mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille, et l'autorisation requise au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement issus de la loi sur l'Eau, en vue de la réalisation du Boulevard Urbain Sud, sur le territoire de la commune de Marseille ;

VU le courrier en date du 10 juin 2015 de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole portant transmission du dossier requis au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement dans le cadre du projet de réalisation du Boulevard Urbain Sud, sur le territoire de la commune de Marseille réceptionné en Préfecture le 10 juin 2015 et enregistré sous le numéro 75-2015 EA ;

VU l'avis émis le 11 juin 2015 par le service mer, eau et environnement de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône, chargé de la police de l'eau, sur la recevabilité du dossier ;

VU la décision n°E15000092/13 par laquelle le Président du Tribunal Administratif de Marseille a désigné les membres de la Commission d'Enquête et le Président de celle-ci, afin de conduire l'enquête susvisée ;

VU les pièces du dossier devant être soumis à l'enquête préalable à l'utilité publique de cette opération et notamment l'Étude d'Impact et l'Avis émis par l'Autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévue par les articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants du code de l'environnement ;

VU le procès verbal de la réunion des personnes publiques tenue le 11 août 2015, en application des articles L123.14 et suivants et R123.23-1 du Code de l'Urbanisme, à la Préfecture des Bouches du Rhône ;

VU la lettre du 27 août 2015 par laquelle le Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a transmis le mémoire en réponse à l'avis émis par l'Autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, et sollicite l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique du projet considéré, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées et l'autorisation requises au titre de la loi sur l'eau ;

CONSIDÉRANT que l'opération relève notamment de la rubrique 3.2.2.0 de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation figurant au tableau annexé à l'article R.214-1 du code de l'environnement ;

CONSIDÉRANT que le dossier est complet et régulier pour être soumis à l'enquête publique ;

CONSIDÉRANT que le dossier est compatible avec le SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de soumettre le projet aux formalités d'enquête publique prescrites par les textes visés ci-dessus ;

SUR PROPOSITION du Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône ;

ARRÊTE

ARTICLE 1 – Objet et Responsable du projet

Il sera procédé, sur le territoire de la commune de Marseille, à l'ouverture de l'enquête unique portant sur l'utilité publique, la mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille et l'autorisation requise au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, en vue de la réalisation du Boulevard Urbain Sud.

Ce projet de voirie communautaire, d'une longueur de 7,9km, se destine à désenclaver les quartiers sud (plus précisément les 8ème, 9ème et 10ème arrondissements de Marseille), en les raccordant, du quartier de la Pointe Rouge, à l'échangeur Florian.

L'ouvrage permettra également d'intégrer des lignes de transport en commun, mais aussi des espaces verts, des jardins publics, des pistes cyclables, permettant ainsi un réaménagement paysager complet de certains secteurs.

Le responsable du projet considéré est la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

ARTICLE 2 – Désignation de la Commission d'Enquête

Ont été désignés en qualité de membres de la Commission d'Enquête par le Président du Tribunal Administratif de Marseille :

Président : Monsieur Daniel Alexandrian (Ingénieur civil des Forêts, consultant en environnement, retraité).

Membres titulaires :

- Monsieur Jean-Marie Blanchet (Géomètre Expert Foncier D.P.L.G.)
- Monsieur Jacques Queroy (Cadre supérieur de la banque, retraité)

En cas d'empêchement de Monsieur Daniel Alexandrian, la Présidence de la Commission sera assurée par Monsieur Jean-Marie Blanchet membre titulaire de la Commission.

Membre Suppléant : Monsieur Gilles Bani (Ingénieur aménagement et urbanisme, Expert près de la Cour Administrative d'Appel de Marseille).

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le membre suppléant.

ARTICLE 3 – Procédure et Déroulement de l'enquête

Les pièces du dossier d'enquête ainsi que les registres d'enquête unique à feuillets non mobiles, coté et paraphé par un membre de la commission d'enquête seront déposés pendant 31 jours consécutifs, du mercredi 07 octobre 2015 au vendredi 6 novembre 2015 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur lesdits registres aux lieux, jours et heures suivants :

- Mairie de Marseille – Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat (siège de l'enquête)

40, rue Fauchier - 13002 Marseille - du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

- Mairie des 6ème et 8ème arrondissements de Marseille

Villa Bagatelle - 125, rue du Commandant Rolland - 13008 Marseille - du lundi au vendredi de 8h30 à 11h30 et de 12h45 à 16h30

- Mairie des 9ème et 10ème arrondissements de Marseille

150, boulevard Paul Claudel - 13009 Marseille - du lundi au vendredi de 08h45 à 11h45 et de 12h45 à 16h30.

Le dossier d'enquête publique est aussi consultable sur le site Internet de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (Site Internet : www.marseille-provence.com).

Il est également communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique ou pendant celle-ci, dans le respect des dispositions prévues par la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978.

Par ailleurs, les observations, propositions et contre-propositions du public pourront être adressées par écrit au Président de la Commission d'Enquête, au siège de l'enquête qui se situera en Mairie de Marseille - Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat et dont les coordonnées sont indiquées ci-avant. Elles seront tenues à la disposition du public au siège de l'enquête et communicables pendant l'enquête aux personnes qui en feront la demande, à leur frais, dans le respect et les conditions prévues par la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978.

Les observations faites sur l'opération seront également reçues par la Commission d'Enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres qui se tiendra personnellement à cet effet aux lieux, jours et heures suivants :

Mairie de Marseille - Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat (siège de l'enquête) :

- Mercredi 7 octobre 2015 de 09h00 à 12h00

Mairie des 6ème et 8ème arrondissements de Marseille :

- Lundi 12 octobre 2015 de 13h30 à 16h30

- Mardi 20 octobre 2015 de 08h30 à 11h30

Mairie des 9ème et 10ème arrondissements de Marseille :

- Jeudi 15 octobre 2015 de 08h45 à 11h45
- Mercredi 28 octobre 2015 de 13h30 à 16h30
- Vendredi 6 novembre 2015 de 13h30 à 16h30

ARTICLE 4 – Publicité de l’avis d’enquête publique

Un avis contenant les principales dispositions du présent arrêté et portant les indications prévues par l’article R123-9 du Code de l’Environnement, sera publié par voie d’affiches 15 jours au moins avant l’ouverture de l’enquête et durant toute la durée de celle-ci en Mairie de Marseille, en Mairie des 6ème et 8ème arrondissements de Marseille, en Mairie des 9ème et 10ème arrondissements de Marseille et, éventuellement, par tous autres procédés en usage dans cette commune.

Cet avis sera également publié par les soins de la Préfecture, dans deux journaux habilités à publier les annonces légales dans le département des Bouches-du-Rhône à deux reprises, 15 jours au moins avant le début de l’enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, le responsable du projet procédera à l’affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches devront être visibles et lisibles des voies publiques et être conformes aux prescriptions fixées par l’arrêté du 24 avril 2012 du Ministre de l’écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Enfin, l’avis d’enquête sera également diffusé sur le site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône.

ARTICLE 5 – Missions du Président et des membres de la commission d’enquête

Pendant l’enquête, le président de la commission d’enquête recevra le responsable du projet de l’opération soumise à l’enquête publique à la demande de ce dernier.

Il pourra, s’il l’estime nécessaire, faire application des dispositions prévues aux articles R123-6 à R123-23 du code de l’Environnement, dans les conditions y énoncées et notamment :

- ✓ recevoir toute information, et demander au maître d’ouvrage de communiquer des documents au public s’il les estime utiles à la bonne information de celui-ci;
- ✓ visiter les lieux concernés, à l’exception des lieux d’habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants ;
- ✓ entendre toutes les personnes concernées par le projet, qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l’audition utile;
- ✓ organiser, sous sa présidence, toute réunion d’information et d’échange avec le public en présence du responsable du projet.

ARTICLE 6 - Conformément aux dispositions de l’article R.214-8 du code de l’environnement, le conseil municipal de la commune où a été déposé un dossier d’enquête est appelé à donner son avis sur la demande d’autorisation relevant des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l’environnement dès l’ouverture de l’enquête.

Ne pourra être pris en considération que l’avis exprimé, au plus tard, dans les quinze jours suivant la clôture du registre d’enquête.

ARTICLE 7 - Clôture de l'enquête

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête unique seront transmis sans délai au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Dès réception des registres et des documents annexés, le président de la commission d'enquête rencontrera, dans la huitaine, le responsable du projet, et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

La commission d'enquête établira un rapport unique qui relate le déroulement de l'enquête et examinera les observations recueillies. Ce rapport comportera le rappel de l'objet du projet, la liste des pièces du dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet, en réponse aux observations du public.

La commission d'enquête consignera, dans des documents séparés, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves, ou défavorables au projet et ce, en ce qui concerne d'une part, le volet relatif à l'utilité publique de l'opération projetée, d'autre part, le volet relatif à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Marseille ainsi que l'autorisation relevant des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement issus de la loi sur l'eau.

Le président de la commission d'enquête transmettra au Préfet des Bouches-du-Rhône l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées dans un délai de 30 jours à compter de la date de clôture de l'enquête.

Concernant la demande d'autorisation relevant des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement et en application des dispositions de l'article R.214-8 du même code, le président de la commission d'enquête adressera au Préfet le dossier de l'enquête avec les conclusions motivées de la commission d'enquête, dans les quinze jours à compter de la réponse du demandeur ou de l'expiration du délai imparti à ce dernier pour donner cette réponse.

ARTICLE 8 - Mise en compatibilité du PLU de la commune de Marseille

Après la remise des conclusions et du rapport d'enquête par le Président de la Commission d'Enquête, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint tenue le 11 août 2015 prévue aux articles L-123-14 et R-123-23- 1 du Code de l'Urbanisme, le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, seront soumis pour avis, par le préfet, à l'organe délibérant de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole. Si celui-ci ne s'est pas prononcé dans un délai de deux mois, il sera réputé avoir donné un avis favorable.

ARTICLE 9 - Déclaration de projet prévue au titre de l'article L122-1 du code de l'expropriation

La déclaration d'utilité publique des opérations susceptibles d'affecter l'environnement relevant de l'article L.123-2 du code de l'environnement est soumise à l'obligation d'effectuer la déclaration de projet prévue à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

Le Préfet, au terme de l'enquête publique, demande à la collectivité, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité pour se prononcer, le Préfet décide de la déclaration d'utilité publique.

Lorsque l'opération est déclarée d'utilité publique, la légalité de la déclaration de projet ne peut être contestée que par voie d'exception à l'occasion d'un recours dirigé contre la déclaration d'utilité publique. Les vices qui affecteraient la légalité externe de cette déclaration sont sans incidence sur la légalité de la déclaration d'utilité publique.

ARTICLE 10 – Décisions éventuellement adoptées au terme de l'enquête

Au terme de l'enquête publique considérée, et dans un délai d'un an à compter de la clôture de ladite enquête, le Préfet des Bouches-du-Rhône, pourra le cas échéant prononcer par un arrêté l'Utilité publique des travaux nécessaires à cette opération emportant mise en compatibilité du PLU de la commune de Marseille, au bénéfice du responsable du projet, conformément aux articles L121-1 et suivants, L122-1 et suivants et L122-5 du code de l'Expropriation.

L'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique.

Le préfet des Bouches-du-Rhône est également l'autorité compétente pour prendre la décision au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST). Cette décision sera prise sous la forme d'un arrêté préfectoral de refus ou d'autorisation au titre de la police de l'eau assorti de prescriptions.

Cet acte sera mis en ligne sur le site Internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône : <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

ARTICLE 11 – Consultation du rapport et des conclusions de la Commission d'Enquête

Copie du rapport unique et des conclusions motivées établis par la commission d'enquête sera adressée, dès leur réception par le Préfet des Bouches-du-Rhône, au maître d'ouvrage et au président du tribunal administratif.

Copie du rapport unique et des conclusions sera adressée en Mairie de Marseille – Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat, en Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Marseille, en Mairie des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Marseille et conservée à la Préfecture des Bouches-du-Rhône, pour y être sans délai, tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Ces pièces pourront également être consultées sur le site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône sur lequel elles seront publiées. (Site Internet : www.bouches-du-rhone.gouv.fr Rubrique « Publications environnementales »).

Enfin, toute personne physique ou morale concernée peut demander communication, à ses frais, du rapport et des conclusions de la commission d'enquête dans les conditions prévues par la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978.

ARTICLE 12 – Consultation de l'Étude d'Impact et de l'Avis émis par l'Autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévus aux articles L122-1 et L122-7 du code de l'Environnement portant sur le projet

Ces pièces font parties intégrantes du dossier d'enquête publique. L'étude d'impact relative à cette opération, ainsi que l'avis émis par l'Autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement sont donc consultables, pendant la durée de l'enquête, aux lieux d'enquête mentionnés

à l'article 3 du présent arrêté : Mairie de Marseille – Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat, en Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Marseille, en Mairie des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Marseille. Elles sont conservées également en Préfecture des Bouches-du-Rhône.

L'avis émis par l'Autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement peut également être consulté sur le site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône.

ARTICLE 13 – Renseignements

Les adresses des services intéressés, auprès desquels le public peut notamment solliciter des informations, sont les suivantes :

- Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (Responsable du Projet)

Direction des Infrastructures
Les Docks - 10 place de la Joliette – 3ème étage de l'Atrium 10.7 - 13002 Marseille
Espace d'accueil ouvert de 8 h30 à 17h00 du lundi au vendredi
Tél :04.91.99.71.50 - Site Internet : www.marseille-provence.com

- Mairie de Marseille - Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat

40, rue Fauchier 13002 Marseille - Tél : 04 91 55 30 33 - Site Internet : www.marseille.fr

- Mairie des 6ème et 8ème arrondissements de Marseille

Villa Bagatelle - 125, rue du Commandant Rolland - 13008 Marseille
Tél. 04 91 55 15 84 - Fax. 04 91 55 37 78

- Mairie des 9ème et 10ème arrondissements de Marseille

150, boulevard Paul Claudel - 13009 Marseille
Tél : 04 91 14 63 50 - Fax : 04 91 14 63 51

- 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
Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux
Bd Paul Peytral - 13282 Marseille Cedex 20
Tél : 04.84.35.40.00 - Site Internet : www.bouches-du-rhone.gouv.fr

ARTICLE 14 – Exécution

Le Secrétaire Général de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, le Directeur Général de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, le Maire de la commune de Marseille, le Maire des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Marseille, le Maire des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Marseille, le Président et les membres de la Commission d'Enquête, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Marseille, le 03 SEP. 2015

Pour le Préfet
et par délégation

Le Secrétaire Général Adjoint



Jérôme GUERREAU



PREFECTURE DES BOUCHES-DU-RHONE

DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES, DE L'UTILITE PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT

BUREAU DE L'UTILITE PUBLIQUE, DE LA CONCERTATION ET DE L'ENVIRONNEMENT
ET BUREAU DES INSTALLATIONS ET TRAVAUX RÉGLEMENTÉS POUR LA PROTECTION DES MILIEUX

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE *Projet de réalisation du Boulevard Urbain Sud*

En application du code de l'expropriation, du code de l'environnement et du code de l'Urbanisme et en exécution de l'arrêté 2015-18 du **03 SEP. 2015** 2015 du Préfet des Bouches-du-Rhône, Préfet de la Région Provence, Alpes, Côte d'Azur, il sera procédé, **pendant 31 jours consécutifs, du mercredi 07 octobre 2015 au vendredi 6 novembre 2015 inclus**, au bénéfice de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, en vue de la réalisation du Boulevard Urbain Sud sur la commune de Marseille, à l'ouverture d'une enquête unique portant sur l'utilité publique, la mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille et l'autorisation requise au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement.

Ce projet de voirie communautaire, d'une longueur de 7,9km, se destine à désenclaver les quartiers sud (plus précisément les 8ème, 9ème et 10ème arrondissements de Marseille), en les raccordant, du quartier de la Pointe Rouge, à l'échangeur Florian.

Ont été désignés comme membres de la Commission d'Enquête par le Président du Tribunal Administratif de Marseille :

Président : Monsieur Daniel Alexandrian (Ingénieur civil des Forêts, consultant en environnement, retraité).

Membres titulaires :

Monsieur Jean-Marie Blanchet (Géomètre Expert Foncier D.P.L.G.) et Monsieur Jacques Queroy (Cadre supérieur de la banque, retraité).

En cas d'empêchement de Monsieur Daniel Alexandrian, la Présidence de la Commission sera assurée par Monsieur Jean-Marie Blanchet membre titulaire de la Commission.

Membre Suppléant : Monsieur Gilles Bani (Ingénieur aménagement et urbanisme, Expert près de la Cour Administrative d'Appel de Marseille)

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le membre suppléant.

Les pièces du dossier, notamment l'étude d'impact, et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, ainsi que les registres unique d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par un des membres de la Commission d'Enquête, seront déposés pendant toute la durée de l'enquête, afin que le public puisse en prendre connaissance et consigner ses observations sur lesdits registres aux lieux, jours et heures suivants :

- **Mairie de Marseille – Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat (siège de l'enquête)**, 40, rue Fauchier - 13002 Marseille - du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

- **Mairie des 6ème et 8ème arrondissements de Marseille**, Villa Bagatelle - 125, rue du Commandant Rolland - 13008 Marseille - du lundi au vendredi de 8h30 à 11h30 et de 12h45 à 16h30

- **Mairie des 9ème et 10ème arrondissements de Marseille**, 150, boulevard Paul Claudel - 13009 Marseille - du lundi au vendredi de 08h45 à 11h45 et de 12h45 à 16h30

Le dossier d'enquête publique est aussi consultable sur le site Internet de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (Site Internet : www.marseille-provence.com).

Il est également communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique ou pendant celle-ci, dans le respect des dispositions prévues par la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978.

Les observations du public relatives à l'enquête susvisée pourront être également adressées par écrit au Président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête, Mairie de Marseille – Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat. Elles y seront tenues à la disposition du public.

Il en sera de même pour les observations qui seraient présentées par la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône, la Chambre de Métiers des Bouches-du-Rhône et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence.

Indépendamment de ces dispositions, les observations sur la réalisation de l'opération seront reçues par la Commission d'Enquête représentée par un ou plusieurs de ses membres qui se tiendra personnellement à cet effet aux lieux, jours et heures suivants :

Mairie de Marseille - Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat (siège de l'enquête) :

- le Mercredi 7 octobre 2015 de 09h00 à 12h00.

Mairie des 6ème et 8ème arrondissements de Marseille :

- le Lundi 12 octobre 2015 de 13h30 à 16h30

- le Mardi 20 octobre 2015 de 08h30 à 11h30.

Mairie des 9ème et 10ème arrondissements de Marseille :

- le Jeudi 15 octobre 2015 de 08h45 à 11h45

- le Mercredi 28 octobre 2015 de 13h30 à 16h30

- le Vendredi 6 novembre 2015 de 13h30 à 16h30

En outre, le Président de la Commission d'Enquête pourra, s'il l'estime nécessaire, solliciter l'application des dispositions prévues au deuxième alinéa de l'article L.123-13 du Code de l'Environnement.

Le rapport unique et les conclusions de la Commission d'Enquête seront, à l'issue de l'enquête, tenus à la disposition de toutes les personnes intéressées, dans les mairies précitées, ainsi qu'en Préfecture des Bouches-du-Rhône, pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête. Ces pièces pourront aussi être consultées sur le Site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône.

Pourront également être consultés en Préfecture des Bouches-du-Rhône, outre les conclusions de la Commission d'Enquête, le dossier d'enquête, les documents ou observations déposés au cours de l'enquête et les réponses du maître d'ouvrage à ces observations.

L'Etude d'Impact portant sur ce projet et de l'Avis émis par l'Autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévu aux articles L122-1 et L122-7 du code de l'Environnement relatives à cette opération font parties intégrantes du dossier d'enquête publique, elles sont donc consultables pendant la durée de l'enquête, en Mairie de Marseille - Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat, en Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Marseille,

en Mairie des 9^{me} et 10^{eme} arrondissements de Marseille, et sont également conservées en Préfecture des Bouches-du-Rhône.

L'avis émis par l'Autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement peut également être consulté sur le site Internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône.

Au terme de l'enquête publique considérée, et dans un délai d'un an à compter de la clôture de ladite enquête, le Préfet des Bouches-du-Rhône, pourra le cas échéant prononcer par un arrêté l'Utilité publique des travaux nécessaires à cette opération emportant mise en compatibilité du PLU de la commune de Marseille, au bénéfice du responsable du projet, conformément aux articles L121-1 et suivants, L122-1 et suivants et L122-5 du code de l'expropriation.

Le préfet des Bouches-du-Rhône est également l'autorité compétente pour prendre la décision au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement après avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST). Cette décision sera prise sous la forme d'un arrêté préfectoral de refus ou d'autorisation assorti de prescriptions.

Cet acte sera mis en ligne sur le site Internet de la préfecture des Bouches-du-Rhône : <http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr>

Les adresses des services intéressés, auprès desquels le public peut notamment solliciter des informations, sont les suivantes :

- Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (Responsable du Projet)

Direction des Infrastructures

Les Docks - 10 place de la Joliette – 3^{ème} étage de l'Atrium 10.7 - 13002 Marseille

Espace d'accueil ouvert de 8 h30 à 17h 30 du lundi au vendredi

Tél :04.91.99.71.50 - Site Internet : www.marseille-provence.com

- Mairie de Marseille - Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat

40, rue Fauchier 13002 Marseille - Tél : 04 91 55 30 33 - Site Internet : www.marseille.fr

- Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements de Marseille

Villa Bagatelle - 125, rue du Commandant Rolland - 13008 Marseille

Tél. 04 91 55 15 84 - Fax. 04 91 55 37 78

- Mairie des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements de Marseille

150, boulevard Paul Claudel - 13009 Marseille

Tél : 04 91 14 63 50 - Fax : 04 91 14 63 51

- 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

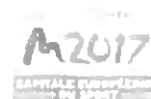
Bureau des Installations et Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux

Bd Paul Peytral - 13282 Marseille Cedex 20

Tél : 04.84.35.40.00 - Site Internet : www.bouches-du-rhone.gouv.fr

Pour le Préfet
Le chef de Bureau


Patrick PAYAN



**Le Maire
Ancien Ministre
Vice-Président du Sénat**

**CERTIFICAT D’AFFICHAGE
N°15/370**

Le Maire de Marseille, Vice-Président du Sénat, certifie que :

**L’AVIS D’ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PORTANT SUR LA MISE EN
COMPTABILITÉ DU PLU DE MARSEILLE ET L’AUTORISATION REQUISE
AU TITRE DU CODE DE L’ENVIRONNEMENT EN VUE DE LA
RÉALISATION DU BOULEVARD URBAIN SUD PAR LA COMMUNAUTÉ
URBAINE MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLE DANS LE 8^{ÈME}, 9^{ÈME} ET
10^{ÈME} ARRONDISSEMENT.**

A été affiché à la porte de l’Hôtel de Ville

DU 17 SEPTEMBRE 2015 AU 6 NOVEMBRE 2015 INCLUS

Fait à Marseille en l’Hôtel de Ville,
Le 19 novembre 2015

**Pour le Maire par délégation,
Le Directeur du Service Assemblées et Commissions**

Anne-Marie M. COLIN



CERTIFICAT D’AFFICHAGE
N°15/370

Le Maire des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements

de la Ville de Marseille

certifie avoir fait afficher

à la Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements

DU 17 SEPTEMBRE 2015 AU 6 NOVEMBRE 2015 INCLUS

**L’AVIS D’ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PORTANT SUR LA MISE EN
COMPTABILITÉ DU PLU DE MARSEILLE ET L’AUTORISATION REQUISE
AU TITRE DU CODE DE L’ENVIRONNEMENT EN VUE DE LA
RÉALISATION DU BOULEVARD URBAIN SUD PAR LA COMMUNAUTÉ
URBAINE MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLE DANS LE 8^{ÈME}, 9^{ÈME} ET
10^{ÈME} ARRONDISSEMENT.**

Fait à Marseille,
Le 9 novembre 2015

Le Maire d'Arrondissements


Yves MORAINE

CERTIFICAT D’AFFICHAGE
N°15/370

Le Maire des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements

de la Ville de Marseille

certifie avoir fait afficher

à la Mairie des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements

DU 17 SEPTEMBRE 2015 AU 6 NOVEMBRE 2015 INCLUS

**L'AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PORTANT SUR LA MISE EN
COMPTABILITÉ DU PLU DE MARSEILLE ET L'AUTORISATION REQUISE
AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT EN VUE DE LA
RÉALISATION DU BOULEVARD URBAIN SUD PAR LA COMMUNAUTÉ
URBAINE MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLÉ DANS LE 8^{ÈME}, 9^{ÈME} ET
10^{ÈME} ARRONDISSEMENT.**

Fait à Marseille,
Le 9 novembre 2015

Le Maire d'Arrondissements



Lionel ROYER-PERRAUT



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Projet de réalisation
du Boulevard Urbain Sud

Je soussignée, Lætitia CAPACCIO, Directeur des ressources partagées de la délégation générale de l'urbanisme, de l'aménagement et de l'Habitat de la ville de Marseille, certifions que :

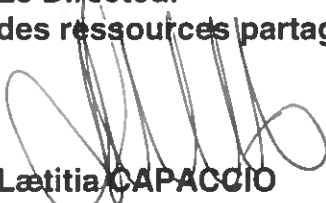
L'avis d'enquête publique unique pris en exécution de l'arrêté préfectoral n°2015-18 du 03 septembre 2015, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique, la mise en compatibilité subséquente du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Marseille et l'autorisation requise au titre du code de l'environnement, en vue de la réalisation du Boulevard Urbain Sud par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (8ème, 9ème et 10ème arrondissements).

a été affiché, en Mairie de Marseille, à la Délégation Générale de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat (40, rue Fauchier 13002 Marseille) **et publié** sur le site Internet de la ville de Marseille (<http://www.marseille.fr/sitevdm/>)

DU JEUDI 17 SEPTEMBRE 2015 AU VENDREDI 06 NOVEMBRE 2015 INCLUS,

Fait à Marseille, à la Délégation Générale
Urbanisme, Aménagement et Habitat
Le 9 novembre 2015

**Pour le Maire, par délégation
Le Directeur
des ressources partagées**



Lætitia CAPACCIO

SCP P. MAROT & J. OTT
Huissiers de Justice Associés
21 rue Francis Davso
13001 MARSEILLE
tel : 04.91.33.22.24

11932
SECOND ORIGINAL

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE QUINZE ET LE DIX-SEPT SEPTEMBRE

A la requête de :

La société SETEC INTERNATIONAL, dont le siège social est sis 5 Chemin des Gorges de Cabriès à VITROLLES (13127), agissant poursuites et diligences de son représentant légal en exercice.

Lequel nous fait exposer par Madame A. LE MEUR, Ingénieur d'Etudes :

Que dans le cadre du projet de réalisation du Boulevard Urbain Sud (BUS) pour MPM, des affiches d'avis d'enquête publique ont été apposées en divers lieux de la Ville de Marseille, notamment entre le Quartier Florian et celui de la Pointe Rouge.

Que ces affiches, au nombre de 35, ont fait l'objet d'une localisation GPS et d'un repérage sur plans, joints au présent.

Qu'elle nous requiert d'en constater l'affichage aux divers points déterminés.

C'est pourquoi,

Déférant à cette réquisition,

Nous, Maître Patrick MAROT, Huissier de Justice Associé, membre de la S.C.P. MAROT-OTT, titulaire d'un Office d'Huissier de Justice à la Résidence de MARSEILLE, y domicilié, 21 Rue Francis Davso, soussigné,

Certifions nous être rendu ce jour de 08h00 à 12h30, aux différents points d'affichage indiqués dans le document joint en annexe et avons pu y constater successivement l'apposition d'une affiche d'avis d'enquête publique unique, plastifiée, au format A2, comportant le titre « Avis d'Enquête Publique Unique », en caractères gras majuscules d'au moins 2cm de hauteur, en tous points identiques à celle jointe en annexe, et visible de tous depuis la voie publique.

Nous avons, à l'appui de nos constatations, pris 2 clichés photographiques de chaque affichage, qui sont annexés au présent.

Les points GPS fournis par la requérante n'ont pas été vérifiés par nos soins et ne sont cités qu'à titre purement indicatif.

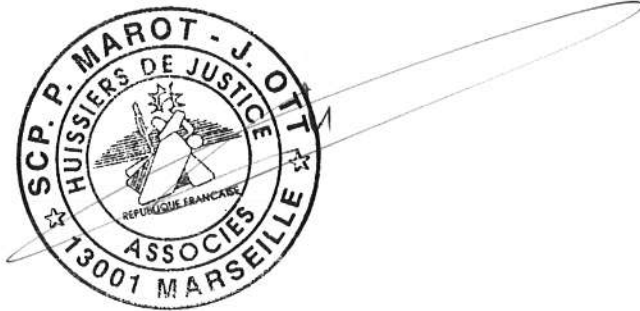
Chaque point indiqué dans les plans annexés correspond à une ligne du document annexé indiquant et décrivant sa situation.

NOTRE MISSION TERMINEE NOUS NOUS SOMMES RETIRE ET AVONS DRESSE LE PRESENT PROCES-VERBAL DE CONSTAT POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.

Coût du Présent Acte :

<i>P.V.de CONSTAT</i>	1200€
<i>Transport</i>	7,67€
<i>T.V.A. 19.6 %</i>	241,53€
<i>Taxe forfaitaire</i>	11,16€
<i>TOTAL T.T.C.</i>	1460,36€

MAITRE Patrick MAROT
HUISSIER DE JUSTICE ASSOCIE



PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE QUINZE ET LE TREIZE OCTOBRE

A la requête de :

La société SETEC INTERNATIONAL, dont le siège social est sis 5 Chemin des Gorges de Cabriès à VITROLLES (13127), agissant poursuites et diligences de son représentant légal en exercice.

Lequel nous fait exposer par Madame A. LE MEUR, Ingénieur d'Etudes :

Que dans le cadre du projet de réalisation du Boulevard Urbain Sud (BUS) pour MPM, des affiches d'avis d'enquête publique ont été apposées en divers lieux de la Ville de Marseille, notamment entre le Quartier Florian et celui de la Pointe Rouge.

Que ces affiches, au nombre de 35, ont fait l'objet d'une localisation GPS et d'un repérage sur plans, joints au présent.

Qu'elle nous requiert d'en constater l'affichage aux divers points déterminés.

C'est pourquoi,

Déférant à cette réquisition,

Nous, Maître Patrick MAROT, Huissier de Justice Associé, membre de la S.C.P. MAROT-OTT, titulaire d'un Office d'Huissier de Justice à la Résidence de MARSEILLE, y domicilié, 21 Rue Francis Davso, soussigné, faisant suite à notre précédent accedit en date du 17/09/2015.

Certifions nous être rendu ce jour de 08h45 à 11h00, aux différents points d'affichage indiqués dans le document joint en annexe et avons pu y constater successivement l'apposition d'une affiche d'avis d'enquête publique unique, plastifiée, au format A2, comportant le titre « Avis d'Enquête Publique Unique », en caractères gras majuscules d'au moins 2cm de hauteur, en tous points identiques à celle jointe en annexe, et visible de tous depuis la voie publique.

Nous avons, à l'appui de nos constatations, pris 1 cliché photographique de chaque affichage, qui est annexé au présent.

Les points GPS fournis par la requérante n'ont pas été vérifiés par nos soins et ne sont cités qu'à titre purement indicatif.

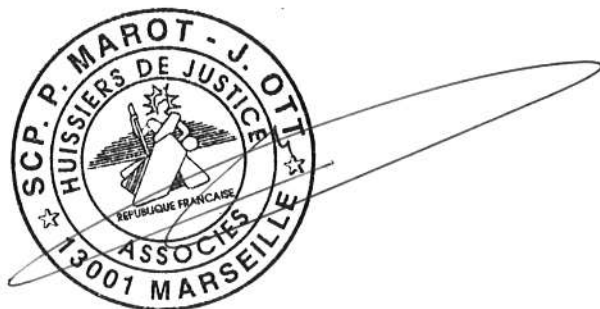
Chaque point indiqué dans les plans annexés correspond à une ligne du document annexé indiquant et décrivant sa situation.

NOTRE MISSION TERMINEE NOUS NOUS SOMMES RETIRE ET AVONS DRESSE LE PRESENT PROCES-VERBAL DE CONSTAT POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.

Coût du Présent Acte :

<i>P.V.de CONSTAT</i>	1200€
<i>Transport</i>	7,67€
<i>T.V.A. 19.6 %</i>	241,53€
<i>Taxe forfaitaire</i>	11,16€
<i>TOTAL T.T.C.</i>	1460,36€

MAITRE Patrick MAROT
HUISSIER DE JUSTICE ASSOCIE



PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE QUINZE ET LE DEUX NOVEMBRE

A la requête de :

La société SETEC INTERNATIONAL, dont le siège social est sis 5 Chemin des Gorges de Cabriès à VITROLLES (13127), agissant poursuites et diligences de son représentant légal en exercice.

Lequel nous fait exposer par Madame A. LE MEUR, Ingénieur d'Etudes :

Que dans le cadre du projet de réalisation du Boulevard Urbain Sud (BUS) pour MPM, des affiches d'avis d'enquête publique ont été apposées en divers lieux de la Ville de Marseille, notamment entre le Quartier Florian et celui de la Pointe Rouge.

Que ces affiches, au nombre de 35, ont fait l'objet d'une localisation GPS et d'un repérage sur plans, joints au présent.

Qu'elle nous requiert d'en constater l'affichage aux divers points déterminés.

C'est pourquoi,

Déférant à cette réquisition,

Nous, Maître Patrick MAROT, Huissier de Justice Associé, membre de la S.C.P. MAROT-CANIGGIA, titulaire d'un Office d'Huissier de Justice à la Résidence de MARSEILLE, y domicilié, 21 Rue Francis Davso, soussigné, faisant suite à nos précédents accredits en date des 17/09/2015 et 13/10/2015.

Certifions nous être rendu ce jour de 14h10 à 17h00, aux différents points d'affichage indiqués dans le document joint en annexe et avons pu y constater successivement l'apposition d'une affiche d'avis d'enquête publique unique, plastifiée, au format A2, comportant le titre « Avis d'Enquête Publique Unique », en caractères gras majuscules d'au moins 2cm de hauteur, en tous points identiques à celle jointe en annexe, et visible de tous depuis la voie publique.

Nous avons, à l'appui de nos constatations, pris 1 cliché photographique de chaque affichage, qui est annexé au présent.

Les points GPS fournis par la requérante n'ont pas été vérifiés par nos soins et ne sont cités qu'à titre purement indicatif.

Chaque point indiqué dans les plans annexés correspond à une ligne du document annexé indiquant et décrivant sa situation.

NOTRE MISSION TERMINEE NOUS NOUS SOMMES RETIRE ET AVONS DRESSE LE PRESENT PROCES-VERBAL DE CONSTAT POUR SERVIR ET VALOIR CE QUE DE DROIT.

Coût du Présent Acte :

<i>P.V.de CONSTAT</i>	1200€
<i>Transport</i>	7,67€
<i>T.V.A. 19.6 %</i>	241,53€
<i>Taxe forfaitaire</i>	11,16€
<i>TOTAL T.T.C.</i>	1460,36€

MAITRE Patrick MAROT
HUISSIER DE JUSTICE ASSOCIE





DSCF4101.JPG



DSCF4102.JPG



DSCF4103.JPG



DSCF4104.JPG



DSCF4105.JPG



DSCF4106.JPG



DSCF4107.JPG



DSCF4108.JPG



DSCF4109.JPG



DSCF4110.JPG



DSCF4111.JPG



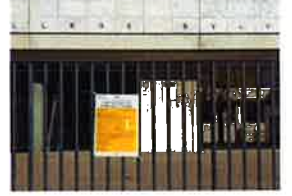
DSCF4112.JPG



DSCF4113.JPG



DSCF4114.JPG



DSCF4115.JPG



DSCF4116.JPG



DSCF4117.JPG



DSCF4118.JPG



DSCF4119.JPG



DSCF4120.JPG



DSCF4121.JPG



DSCF4123.JPG



DSCF4124.JPG



DSCF4125.JPG



DSCF4126.JPG



DSCF4127.JPG



DSCF4128.JPG



DSCF4129.JPG



DSCF4130.JPG



DSCF4131.JPG



DSCF4132.JPG



DSCF4133.JPG



DSCF4134.JPG



DSCF4099.JPG



DSCF4100.JPG





Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Annexe 6

**PREFET DE LA RÉGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR
PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE**

PREFECTURE

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION DES COLLECTIVITES
LOCALES, DE L'UTILITE PUBLIQUE
ET DE L'ENVIRONNEMENT

Bureau de l'Utilité Publique, de la Concertation
et de l'Environnement
AFFAIRE SUIVIE PAR :
Melle DUPUY : 04.84.35.43.84
stephanie.dupuy@bouches-du-rhone.gouv.fr

Bureau des installations et travaux
réglementés pour la protection des milieux
AFFAIRE SUIVIE PAR :
Mme HERBAUT : 04.84.35.42.65
christine.herbaut@bouches-du-rhone.gouv.fr

Marseille le, **3 DEC. 2015**

Monsieur le Président,

Par correspondance du 27 novembre 2015 vous avez sollicité, dans le cadre des dispositions de l'article L123-15 du code de l'environnement, un délai supplémentaire de 15 jours pour restituer l'avis et le rapport de la commission d'enquête portant sur le projet de réalisation du Boulevard Urbain Sud sur la commune de Marseille.

Conformément au texte susvisé, j'ai recueilli préalablement l'avis du porteur de projet sur cette demande.

Au regard des motivations que vous avez évoquées et de la réponse de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, je vous précise que j'ai décidé de vous accorder ce délai supplémentaire, soit jusqu'au 21 décembre 2015.

J'en informe le Président du Tribunal administratif de Marseille qui a procédé à la désignation de la commission d'enquête.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

David COSTE

Monsieur Daniel ALEXANDRIAN
Président de la Commission d'enquête publique
670 chemin des Loups
13290 LES MILLES

VUE DU BOULEVARD AU DROIT DE L'ENTRÉE DU STADE LERDA PAROLA



L'objectif de l'enquête publique

Du 7 octobre au 6 novembre 2015, une enquête publique est organisée pour permettre aux habitants de s'exprimer sur les grandes caractéristiques du Boulevard Urbain Sud, qui constitue un enjeu majeur pour l'agglomération marseillaise. L'enquête publique porte sur la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité du PLU et la loi sur l'eau.

Lieux de l'enquête publique

- **Mairie de Marseille** - DGUAH, 40, rue Fauchier - 13002 Marseille - du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30.
- **Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements**, Villa Bagatelle - 125, rue du Commandant Rolland - 13008 Marseille - du lundi au vendredi de 8h30 à 11h30 et de 12h45 à 16h30.
- **Mairie des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements**, 150, boulevard Paul Claudel - 13009 Marseille - du lundi au vendredi de 8h45 à 11h45 et de 12h45 à 16h30.

Comment s'exprimer ?

Les permanences de la commission d'enquête sont les suivantes :

- **Mairie de Marseille** - DGUAH, le mercredi 7 octobre 2015 de 09h00 à 12h00.
- **Mairie des 6^{ème} et 8^{ème} arrondissements**, le lundi 12 octobre 2015 de 13h30 à 16h30 et le mardi 20 octobre 2015 de 08h30 à 11h30.
- **Mairie des 9^{ème} et 10^{ème} arrondissements**, le jeudi 15 octobre 2015 de 08h45 à 11h45, le mercredi 28 octobre 2015 de 13h30 à 16h30, et le vendredi 6 novembre 2015 de 13h30 à 16h30.

BOULEVARD URBAIN SUD ENQUÊTE PUBLIQUE MARSEILLE 8^{ème} 9^{ème} 10^{ème}



Présentation du site

Du Chemin du Roy d'Espagne à Saint Loup, la ville profite d'une situation privilégiée aux pieds des collines, en périphérie Sud de l'agglomération marseillaise. L'organisation de ces quartiers s'est faite, au fil des années, par le développement des noyaux villageois en relation quasi exclusive avec le centre de Marseille. Le B.U.S permettra une nouvelle liaison inter-quartier structurante, entre la mer et Saint Loup.



Le parti d'aménagement

Les caractéristiques du Boulevard Urbain Sud correspondent à celles d'un projet urbain : carrefours plans régulièrement espacés, contre-allées, intégration des modes doux de déplacement (piétons et cycles). Des voies de Transports en Commun en Site Propre sont également prévues dans chaque sens (TCSP). La longueur totale de l'itinéraire est de 8,5 km.

De la Traverse Paragon au Chemin de la colline Saint Joseph, le B.U.S. est à deux fois une voie de circulation, puis jusqu'à l'échangeur Florian, là où le trafic est le plus important, il passe à deux fois deux voies.

PROFIL TYPE 2 x 1 voie + TCSP



PROFIL TYPE 2 x 2 voies + TCSP



1 - Le projet à l'échelle de l'agglomération

PRÉSENTATION

Le Boulevard Urbain Sud (B.U.S) est un axe routier structurant de 8,5 km qui relie le secteur de la Pointe Rouge à l'autoroute A50 et à la rocade L2 au niveau de l'échangeur Florian. Depuis 1962, le tracé du B.U.S figure au POS de la ville de Marseille sous la forme de deux espaces réservés dénommés U500 (de De Lattre de Tassigny à Florian) et U501 (de La Vieille Chapelle à De Lattre de Tassigny).

Outre des fonctions de transit, cette voie assurera des liaisons inter-quartiers et participera, par le détournement d'une partie du trafic routier, à **l'amélioration de la qualité de vie des noyaux villageois**.

De plus, son profil transversal sera élaboré pour donner une **place importante aux modes doux de déplacement** : piétons, cycles et aux transports en commun en site propre (TCSP).



LINEA
LIGNES INTER-QUARTIERS DU
NORD EST DE L'AGGLOMÉRATION

L2
LIGNES AUTOROUTE A50 / A7

U430
VOIE DE CONTOURNEMENT DE SAINT-LOUP

B.U.S
BOULEVARD URBAIN SUD
ENTRE POINTE ROUGE ET
L'ÉCHANGEUR FLORIAN A50/A7

BHNS*

- CASTELLANE
- LUMINY (B1)
- BOUGAINVILLE
- VALLON DES TUVES (B2)
- SANT JÉRÔME
- TECHNOPÔLE DE CHÂTEAU GOMBIERT (B3^A ET B3^B)
- CAP PIÈDE
- FRAIS VALLON
- POINTE ROUGE
- FRAIS VALLON

MÉTRO

TRAMWAY

Le B.U.S, un des maillons de la future armature des déplacements de l'agglomération

* voir à haut niveau de service

BOULEVARD URBAIN SUD

MARSEILLE 8^{ÈME} 9^{ÈME} et 10^{ÈME}

2 - Le contexte du projet

PRÉSENTATION DU SITE

Du Roy d'Espagne à Saint Loup, la ville profite d'une situation privilégiée aux pieds des collines, en périphérie Sud de l'agglomération marseillaise. L'organisation de ces quartiers s'est faite, au fil des années, par le développement des noyaux villageois en relation quasi exclusive avec le centre de Marseille.

Le B.U.S. permettra une nouvelle liaison inter-quartiers structurante, entre la mer et Saint Loup.

OPÉRATIONS CONNEXES
AU B.U.S.

- PAE DE ST LOUP**
[PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT D'INVESTISSEMENT]
- SRHS CASTELLANE - LUMINY**
[BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE]
- ZAC REGNY**
[ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ]
- ZUS DES HAUTS DE MAZARQUES**
[ZONE URBAINE SPÉCIALE]

PATRIMOINE
À VALORISERESPACES À
RECONQUÉRIRPATRIMOINE
VÉGÉTALESPACES PUBLICS
DÉGRADÉS

BOULEVARD URBAIN SUD

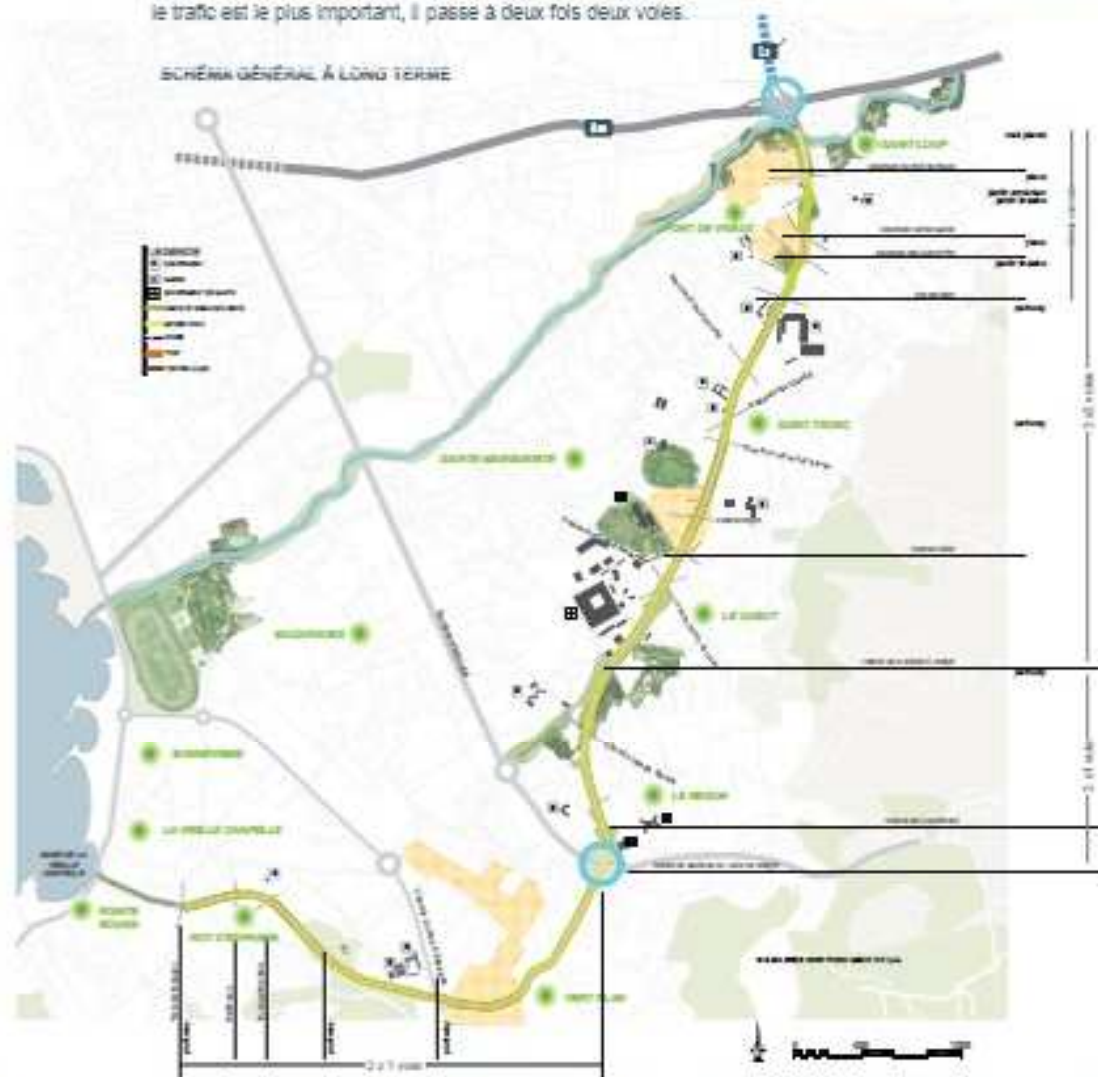
MARSEILLE 8^{EME} 9^{EME} et 10^{EME}

3 - Le parti d'aménagement

Les caractéristiques du Boulevard Urbain Sud correspondent à celles d'un projet urbain : carrefours plans régulièrement espacés, contre-allées, intégration des modes doux de déplacement (piétons et cycles). Des voies de transports en commun en site propre sont également prévues dans chaque sens. La longueur totale de l'itinéraire est de 8,5 km.

De la Traverse Paragon au Chemin de la Colline Saint Joseph, le B.U.S. est à deux fois une voie de circulation, puis jusqu'à l'échangeur Florian, là où le trafic est le plus important, il passe à deux fois deux voies.

SCHEMA GÉNÉRAL À LONG TERME



- UN BOULEVARD URBAIN APAISÉ MAIS EFFICACE
- UN TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE SUR L'ITINÉRAIRE DU BOULEVARD
- DES PISTES CYCLABLES ET DES CHEMINEMENTS PIÉTONS
- UN PARC LINÉAIRE ÉQUIPÉ ET DURABLE
- DES CARREFOURS LIBRES AMÉNAGÉS AUX PRINCIPALES INTERSECTIONS
- UNE PALETTE VÉGÉTALE MÉDITERRANÉENNE
- VALORISATION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL D'EXCEPTION



PROFIL TYPE 2 X 1 VOIE + TCSP

Le passage de 2 x 1 voie à 2 x 2 voies se fera à l'approche du chemin de la colline Saint-Joseph

PROFIL TYPE 2 X 2 VOIES + TCSP

BOULEVARD URBAIN SUD

MARSEILLE 8^{EME} 9^{EME} et 10^{EME}

4 - Séquence 1 : De la mer jusqu'à l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny

Tout au long du tracé, entre la Traverse Farangon et l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, le Boulevard Urbain Sud traverse à la fois des zones fortement urbanisées et des secteurs plus naturels. Dans sa première partie, entre la Traverse Pournière et le Chemin du Roy d'Espagne, il relie des équipements importants tel que la plaine sportive Lerdie Parole, la ferme pédagogique, le Collège A. Deudet et le Collège du Roy d'Espagne. Il traverse ensuite un secteur plus fermé, caractérisé notamment par la présence de la ZUS des Hauts de Mazargues, avant de rejoindre l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.

1 Vue du boulevard au droit de l'entrée du stade Lerdie Parole



UN PROJET CONTEXTUEL

Le futur Boulevard Urbain Sud reconcilie les espaces privés avec le paysage. Il invente un paysage urbain nouveau.

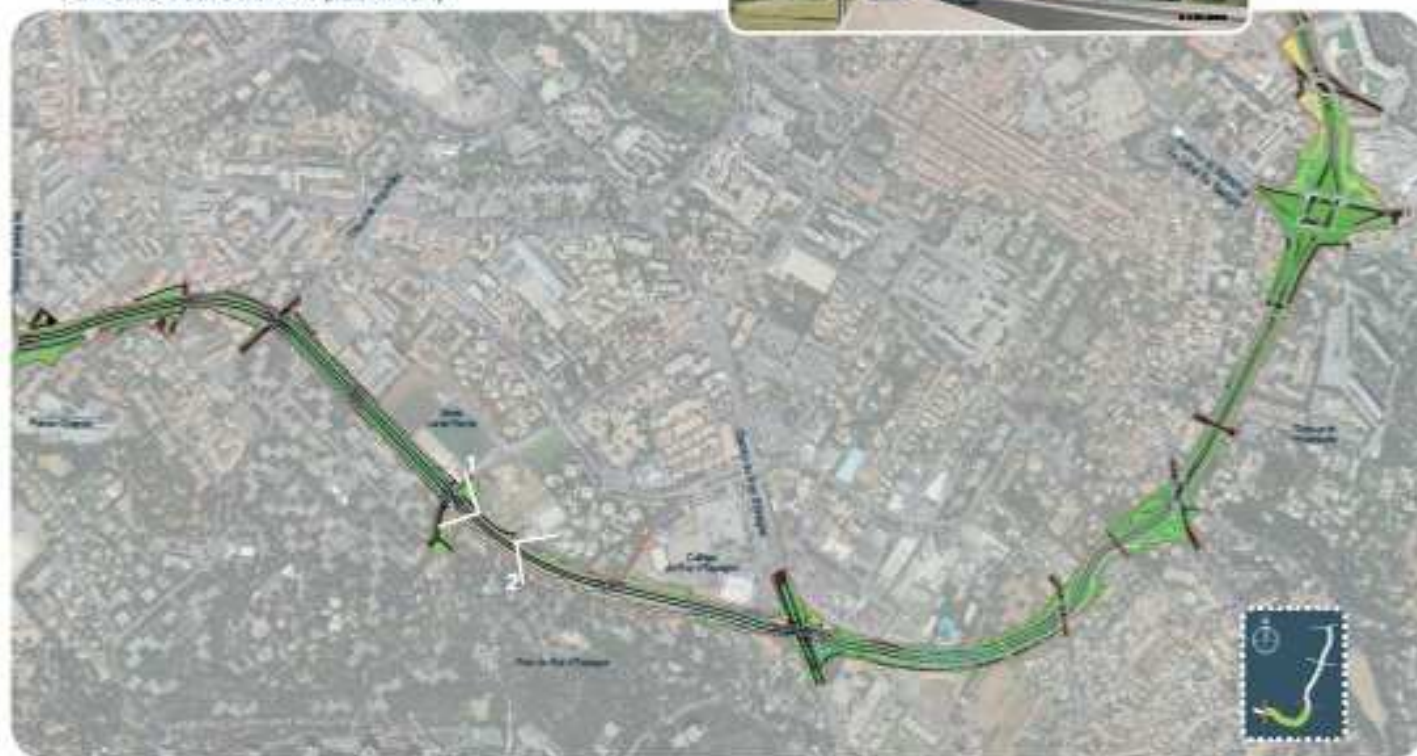
Il devra créer un maillage efficace entre les quartiers et les secteurs traversés, et ce malgré la topographie tourmentée du pignon qu'il traverse.

En donnant à voir tour à tour la mer, les collines ou la silhouette du centre-ville, le B.U.S. révèle des points de vues inédits sur la ville et sa géographie.

2 La séquence Roy d'Espagne



PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX (SÉQUENCE 1)



BOULEVARD URBAIN SUD

MARSEILLE 8^{EME} 9^{EME} et 10^{EME}

5 - Séquence 2 : De l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny jusqu'à la Traverse Régny

Au delà de l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, où deux nouveaux jardins publics seront créés, le Boulevard Urbain Sud empruntera la montée conduisant au Chemin Joseph Aiguier. La maison de quartier est reorganisée, tandis que les jardins familiaux sont partiellement déplacés et agrandis. Un nouveau jardin linéaire est aménagé à partir du Chemin de la Colline Saint-Joseph de part et d'autre du B.U.S. Il s'étire jusqu'au Parc de la Mathilde dans lequel il s'intègre. Après le passage à deux fois deux voies au niveau du Chemin de la Colline Saint-Joseph, le B.U.S. s'insère dans le secteur de la ZAC Régny qu'il traverse sous la forme d'un grand mail planté.

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX (SÉQUENCE 2)



3 - Le B.U.S. au nord de la ZAC Régny



4 - Le B.U.S. au croisement du Boulevard Sainte Marguerite



5 - Le B.U.S. au croisement avec la Traverse de la Gouffonne

ASSOCIER CONTINUITÉ ET DIVERSITÉ

En s'immerçant dans l'intimité des quartiers résidentiels, des fonds de jardins, « d'arrière » de ville, le B.U.S. se fait également « miroir » des quartiers traversés.

En tout point du boulevard, le jeu du relief, les échappées nous donnent à voir ou à sentir l'ambiance des séquences à venir.

Plus on s'approche de ces dernières, plus les perceptions de ces ambiances particulières s'estompent voire s'effacent, masquées par les clôtures de fond de jardins, l'urbanisation peri-urbaine ou les effets de « brèches » du relief.

BOULEVARD URBAIN SUD

MARSEILLE 8^{ÈME} 9^{ÈME} et 10^{ÈME}

6 - Séquence 3 : De la Traverse Régný jusqu'à l'échangeur Florian

Après la traversée de la ZAC Régný, le Boulevard Urbain Sud rejoint la rue Verdillon avant d'entrer dans la tranchée couverte qui le relie à l'échangeur Florian. La traversée entre le lycée Jean Perrin et l'École des Mémoriers est sécurisée par un plateau traversant, alors que le dessus de la tranchée couverte se transforme en jardin linéaire. Cette nouvelle coulée verte relie comme un trait d'union la rue Verdillon à la place de la gare de l'Octroi, en passant par la rue Pierre Doize et le boulevard Achille Maréchal. L'actuel carrefour de l'Octroi est transformé en place urbaine, équipée d'un nouveau jeu de boules, d'un City Stade et de lieux de détente.

PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX (SÉQUENCE 3)



6 - La place de l'Octroi



7 - Le boulevard au niveau de la rue André Bardon



8 - Le jardin méditerranéen se prolonge vers le jardin Amérien



9 - Le boulevard au niveau de la rue André Bardon

CIRCULER, SE PROMENER

L'emprise généreuse du B.U.S. donne l'occasion de témoigner de l'identité des quartiers traversés, de les révéler.

Le projet concilie donc des perceptions et des usages opposés :

- Circuler de manière fluide pour la voiture,
- Se promener, descendre vers la mer, aller d'un quartier à un autre pour le piéton et le cycle.

Cette valorisation à la fois du grand territoire et de l'intimité des quartiers traversés repose sur un équilibre du projet sur l'ensemble de son linéaire, jouant entre les éléments de continuité, d'unité, de cohérence, et les événements singuliers proposés, les éléments de diversité et d'animation...