



Boulevard Urbain Sud Avis sur le Projet soumis à l'Enquête Publique

De la Nécessité de Sauvegarder le Jardin Public de La Mathilde

Association « Sauvons la Mathilde »
(JO du 18/10/2014)

L'association « Sauvons la Mathilde » a été créée en 2014 par des usagers du jardin public de La Mathilde, conscients de l'intérêt de le sauvegarder, au nom du droit de tout citoyen à vivre dans un environnement sain et non nocif pour la santé.

Elle a fait circuler en 2014 une pétition demandant la sauvegarde du parc auprès de ces mêmes usagers. En l'espace de 3 semaines, **1565 signatures ont été recueillies**. La pétition signée est jointe au dossier.

L'importance de ce Parc pour le quartier est d'ailleurs confirmée par la signalétique installée par la Ville. En effet, la Ville identifie aujourd'hui le Cabot par un dessin de la grille d'entrée du Parc, anciennement propriété de la famille GRUE.

Le parc de la Mathilde et ses abords tels que délimités par la Mairie, Service des Espaces Verts, constitue un jardin public d'environ 3 hectares entre le boulevard de Sainte Marguerite et le chemin de la Colline Saint-Joseph.

Situé dorénavant en pleine ville, il est un espace structurant du quartier du Cabot et des alentours. Le rapport sur la concertation de 2014 indique qu'il est un espace vert remarquable, comme d'ailleurs les jardins familiaux Joseph Aiguier.

1 - Le Parc de la Mathilde dans le quartier

La rocade L2 (ou autoroute urbaine) est un projet remontant aux années 1930. Le quartier du Cabot et des alentours du Parc de la Mathilde s'est développé sans cet équipement.

Aujourd'hui, le projet de L2 ressort. Afin de le rendre acceptable par les riverains des quartiers qu'il va traverser et défigurer, les pouvoirs publics l'appellent désormais Boulevard Urbain.

Il n'en reste pas moins que la création d'une telle voie (2x3 voies, 2 voies pour les voitures + une voie BHNS), va générer un trafic automobile, **dont poids lourds**, qui n'existe pas actuellement, au détriment des riverains et des quartiers qui se sont construits depuis les années 1960/1970.

L'argument **toujours** mis en avant par les services techniques de la CUM ainsi que par la mairie de secteur, selon lequel il s'agit d'un projet ancien que tout le monde connaît, est aujourd'hui dépassé.

D'abord, parce que le projet a changé dans ses dimensions et ensuite, parce qu'il a été conçu avant l'urbanisation du quartier et qu'il était à l'origine un moyen de contournement de la ville.

Aujourd'hui, les quartiers se sont urbanisés et sont la ville. L'urbanisation du quartier donne d'autant plus de valeur d'usage au Parc.



Les problématiques du respect de l'Environnement, de la préservation d'une qualité de l'air acceptable, du lien social à l'intérieur des quartiers et plus généralement du droit de tout citoyen à vivre dans un environnement sain ne sont pas prises en compte dans le dossier d'enquête publique.

La ville de Marseille a déjà connu des opérations d'aménagement catastrophiques qui ont coupé en deux des quartiers ayant historiquement une forte identité et notamment la pénétrante de l'autoroute d'Aubagne et la L2 nord déjà construite.

La caractéristique du projet actuel qui nous est présenté est de construire un équipement quasiment autoroutier dans un quartier résidentiel, ce qui aura pour conséquence de le faire se dégrader en détruisant un équipement collectif utilisé au fil des heures de la journée et tout au long de l'année par les habitants du quartier et ceux qui y travaillent.

Des équipements déjà existants accueillant des enfants deviendraient riverains d'une autoroute: la crèche du Cabot, le collège Sylvain Menu, l'école privée confessionnelle de l'Armande.
Est-il de l'intérêt des enfants de vivre à proximité d'une autoroute? A-t-on d'ailleurs évalué le coût sur la santé de ces jeunes?

Il est à ce propos sidérant de lire dans les réponses à la concertation de 2014 (pièce A3 du dossier d'enquête) qu'il est proposé que *"si les protections ne suffisent pas, les établissements en bordure du BUS pourraient être eux-mêmes déplacés"*.

Si ces hypothèses sont avancées de façon sérieuse, nous demandons que soit évalué le coût de ces opérations et être assurés que leurs gestionnaires aient donné leur accord sur un tel projet.

2 - Les caractéristiques remarquables du Parc de la Mathilde

Pendant l'année 2013, au cours de laquelle Marseille a été capitale de la Culture, le parc de la Mathilde faisait partie du GR 13, chemin de grande randonnée urbain; cela a permis de montrer l'originalité de Marseille.

Peut-on transformer un chemin de grande randonnée en autoroute urbaine?

Le parc permet d'observer plusieurs sortes d'oiseaux remarquables qui sont en train de disparaître : fauvettes, rouges-gorges, mésanges charbonnières, chouettes hulottes, bergeronnettes, huppés fasciés.

Sur ce sujet, on notera d'ailleurs que les professeurs de SVT et de dessin notamment du collège Sylvain Menu utilisent le Parc avec leurs élèves (voir en pièce jointe le courrier du 26/11/2014 d'un professeur de SVT du collège).

Plusieurs arbres remarquables par leur ancienneté et leur hauteur vont être sacrifiés pour la création de l'autoroute urbaine.

Les fortes chaleurs de l'été 2015 ont permis récemment d'apprécier combien un tel équipement grâce à ses arbres et à sa verdure permet de rendre supportable la chaleur par des moyens naturels et accessibles à tous.

Comment peut-on penser que les riverains s'approprient un équipement autoroutier, même s'il est baptisé « boulevard urbain » qui aura détruit un équipement de proximité comme le parc de la Mathilde?

Le Boulevard Urbain Sud n'est pas pensé avec son environnement, mais contre lui.



3 - L'impact du BUS sur la Qualité de l'air des quartiers Sud de Marseille

La création du BUS pose un problème de santé publique pour l'ensemble de la ville.

Si la pollution par le bruit ne concerne directement que les riverains, la pollution de l'air concerne largement tous les quartiers et plus globalement toute la ville.

Les particules fines, issues de pollution automobile accroissent la mortalité à court terme (données de l'institut de veille sanitaire).

Concrètement, en 2014 (avant donc l'ouverture de la totalité de la L2), Marseille a comptabilisé 200 jours de dépassement des seuils sanitaires de particules fines, de dioxyde d'azote et d'ozone. En comparaison, Paris en a comptabilisé 84 et Lyon 60 (source : <http://respire-asso.org/>)

L'augmentation de la circulation automobile va parallèlement augmenter de façon très significative la pollution de l'air. Cela est d'autant plus important que la ville de Marseille est la ville la plus polluée de France (source Institut de veille sanitaire).

Malheureusement, cette information n'est jamais donnée aux Marseillais.

De plus Marseille n'est pas dotée en nombre suffisant de stations fixes de surveillance de l'air. C'est ce que met en évidence le CAN L2.

L'étude d'impact n'a pas intégré la pollution cumulée de la L2 qui générera lorsqu'elle sera totalement mise en service une pollution supplémentaire.

Le trafic de 41 250 véhicules/jour indiqué dans le dossier d'enquête, (tome A p 50 et tome C2 page 215) ne précise pas le nombre de poids lourds prévu et la pollution spécifique générée par ces poids lourds.

L'argument utilisé selon lequel des arbres seront plantés, pour faire passer le projet de détruire ceux qui existent déjà, est un mauvais argument. Un arbre de ville jeune, récemment planté, capture en moyenne 100 g/an de particules de poussières, alors qu'un arbre adulte peut en capturer 1,4 kg/an.

Le rapport au Sénat de juillet 2015 sur «*Le coût économique et financier de la pollution de l'air*» indique que la Commission Européenne a adressé le 29 avril 2015 un avis motivé à la France pour non-respect des valeurs limites de particules fines dans 10 zones, et notamment à Marseille.

La Commission Européenne considère que la France n'a pas adopté les mesures qui auraient dû être appliquées depuis 2005 pour protéger la santé de ses citoyens.

L'Etat français a deux mois pour répondre.

S'il n'y avait pas de réponse ou de réponse satisfaisante, la Cour de Justice de l'union européenne pourrait être saisie.

Nous revendiquons le droit de choisir l'air que nous respirons.

L'Association « Sauvons la Mathilde » demande que soient respectées à Marseille les valeurs limites en particules fines fixées par l'Europe.



4 - La pollution par le bruit

Le dossier d'enquête publique prévoit marginalement une isolation des bâtiments riverains par un mur et une protection des façades.

Il faut noter que ne sont pas listés les bâtiments d'habitation ou les équipements publics qui pourraient en bénéficier.

Rien n'est indiqué par ailleurs sur les revêtements de chaussée permettant de limiter le bruit. Il est fait mention uniquement d'un enrobé classique (Tome C page 38).

Il apparaît ainsi que le projet de BUS est prévu à l'économie au détriment de la santé des riverains.

Une étude de la SOFRES de 29 septembre 2010 portant sur les français et les nuisances sonores met en évidence que 2 français sur 3 déclarent être personnellement gênés par le bruit à leur domicile.

Cela a un impact sur leur sommeil, leur capacité de concentration, leur comportement et a des effets cardio-vasculaires néfastes.

Nous demandons que l'impact du BUS sur la santé des habitants soit évalué au regard de ces éléments.

5 - Les Risques de l'imperméabilisation des sols

Les événements récents survenus dans les Alpes maritimes en octobre 2015 (28 morts) nous amènent légitimement à penser aux risques d'inondation en cas de fortes pluies.

Le président de la CUM, interrogé par « la Provence » après ces inondations, a indiqué que *"la topographie de notre ville ressemble à celle d'Antibes avec 400 km² de bassin versant, dont 80% de lotis"*.

Il en tirait la conclusion qu' *"on n'est pas à l'abri des événements qui ont frappé les Alpes Maritimes"*.

A cet égard, le dossier ne fait référence qu'à des pluies décennales. Dans le contexte de changement climatique que nous connaissons cette référence n'est pas suffisante.

6 - Le Coût du BUS

Le coût annoncé du BUS est de 300 M€ TTC, dont 42 M€ consacrés aux acquisitions foncières.

Il reste donc 258 M€ TTC pour la construction sur 85 km de tracé.

Nous souhaitons avoir des indications de coût plus précises, tenant compte d'un enrobé limitant la pollution phonique et de la renégociation du contrat avec la Société du Tunnel Prado Sud.

En effet, il semble que le contrat de DSP prévoit que si le BUS est mis en service avant 2026, la société du tunnel pourrait se retourner contre MPM.

Cette clause signifie-t-elle que le tunnel constitue un équipement redondant avec au moins une partie du BUS ?

« Sauvons la Mathilde » demande à avoir une information précise sur les coûts comparés du tunnel et du BUS, sur le montant de l'indemnisation accordée à la société gestionnaire du tunnel ainsi que sur l'explication de la clause contenue dans le contrat de DSP.

A-t-on réalisé le tunnel Prado Sud en sachant qu'on allait construire le BUS?



CONCLUSION

Le projet de Boulevard Urbain, tel qu'il est présenté, ne répond qu'à un seul objectif : favoriser la circulation automobile.

Il ne s'intègre pas dans un projet cohérent d'urbanisation, prenant en compte la vie du quartier telle qu'elle s'est développée ces cinquante dernières années.

C'est d'ailleurs cela qui est frappant : on remplace sans état d'âme par une autoroute un espace public constitué par un Parc, utilisé tout au long de l'année et chaque jour par un public différent, boulistes, familles, collégiens, sportifs, personnes âgées, personnes travaillant dans les alentours.

Des solutions alternatives peuvent être trouvées ; dans le commentaire du dossier technique présenté par l'association « Sauvons la Mathilde », des propositions sont faites.

En tout état de cause, les solutions alternatives doivent tenir compte de l'intérêt des habitants concernés, des utilisateurs du parc de la Mathilde et plus largement des espaces verts existants.

Ces solutions doivent avoir le souci de ne pas dégrader les quartiers, d'y maintenir les conditions d'une vie sociale de qualité.

Cela est en accord, d'ailleurs, avec le Plan Climat de la Ville de Marseille adopté le 26 octobre 2012 qui prévoit le maintien de la biodiversité et l'extension des espaces à caractère de nature en ville.

Il est inconcevable de supprimer la trame verte existante sur le tracé du BUS (Parc de la Mathilde, Jardins familiaux, Pinède du Roy d'Espagne) en la bétonnant, au mépris de l'intérêt écologique qu'elle constitue dans une ville que son Plan Climat qualifie de minérale (enjeux et diagnostic page 48).

Marseille doit enfin devenir une Ville respectueuse de son Environnement et de son Patrimoine, en accord avec son Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Marseille, le 31 octobre 2015

*Pour l'Association, la rédactrice
Martine Cros*

*Pour l'Association, la Présidente
A. Ruggiéri*