

# Collectif Anti-Nuisance du BUS CANBUS



---

Marseille le 20 octobre 2016

A Monsieur Stéphane BOUILLON  
Préfet de la Région Provence Alpes Côte  
d'Azur  
Préfet des Bouches-du-Rhône  
Hôtel de Préfecture  
Place Felix Barret  
CS 80001  
13282 Marseille cedex 06

**OBJET : Recours Gracieux concernant un arrêté de déclaration d'utilité publique, sur le territoire de la commune de Marseille.**

Lettre recommandée AR

Monsieur le Préfet,

Vous avez, par L'arrêté Préfectoral du 8 septembre 2016 déclaré d'utilité publique, sur le territoire de la commune de Marseille, les travaux de réalisation du Boulevard Urbain Sud (BUS), au bénéfice de la Métropole Aix-Marseille-Provence, et emportant mise en compatibilité du PLU de la commune de Marseille ».

Le collectif « CANBUS » a l'honneur par la présente, de former un recours gracieux à l'encontre de cette décision.

La communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a engagée une procédure concernant le projet de réalisation 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), reliant

le secteur de la Pointe - Rouge à l'autoroute A50, via l'échangeur Florian, sous la forme d'une enquête publique qui s'est déroulée du 7 octobre 2015 au 7 novembre 2015.

Le dossier d'enquête publique comportait :

- une étude d'impact,
- une évaluation des incidences Natura 2000,
- un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- une révision du PLU pour mise en conformité avec le projet

Le collectif CANBUS s'est exprimé de plusieurs façons :

- auprès des commissaires enquêteurs lors d'une réunion et lors d'une visite des jardins de famille « Joseph Aiguier »,
- en produisant un mémoire « sur les impacts du projet » remis en main propre en mairie du 9<sup>ième</sup> arrondissement à la permanence de l'enquête publique.

Par ailleurs, les associations de CANBUS ont versées chacune un mémoire centré plus particulièrement sur leur zone géographique lors de l'enquête publique.

En date du 29 janvier 2016 nous vous avons écrit « *Nous avons l'honneur d'attirer votre attention sur l'enquête publique du Boulevard Urbain Sud dont la commission d'enquête a remis son avis le mardi 22 décembre 2015.*

*Cet avis, structuré et exhaustif, reprend la plupart des arguments que nous avons évoqué lors de l'enquête.*

*Malgré cela, à notre grand étonnement, la commission émet un avis favorable à l'unanimité alors que plusieurs points nous paraissent justifier des compléments d'études et, soit une nouvelle enquête publique, soit une enquête complémentaire »*

Et en date du 8 septembre 2016 l'arrêté d'utilité publique a été pris.

Suite à vos décisions implicites et explicites de rejets sur toutes nos observations juridiques, environnementales et sociales, nous formons un recours gracieux contre votre décision du 8 septembre 2016 déclarant le projet de « BUS » d'utilité publique.

Le recours est fondé sur des motifs de forme (A) et de fond (B). Voici les motivations de notre demande :

#### A- Sur la forme

- Insuffisance des éléments composants le dossier d'enquête publique

##### Raisons du choix du projet

Dans l'étude d'impact le maître d'ouvrage indique qu'aucune solution alternative n'a été étudiée (alors que c'est obligatoire dans une étude d'impact, article R122-5 code de l'environnement) compte tenu des contraintes urbaines car ce projet est inscrit sur les plans d'urbanisme depuis les années trente avec des emplacements réservés.

Nous ne pouvons nous satisfaire d'une telle démarche, qui est contraire aux règles d'un dossier d'impact soumis à enquête publique.

Au minimum aurait dû être étudiés des variantes en profil en longueur (passages en souterrain comme pour la L2) et en termes d'emprises ce qui permettrait de ne pas recourir à l'expropriation.

## Evaluation environnementale

Les inventaires environnementaux obligatoirement menés sont incomplets :

- seule « l'emprise foncière » du projet est envisagée par l'étude, sans prendre en compte « l'aire d'influence », c'est à dire sa proximité et ses conséquences sur la faune. Il doit être pris en compte les zones de « gîte » et de « chasse » et identifier les impacts résultants du projet. Cela concerne l'espace forestier du Roy d'Espagne et les interactions avec le parc des calanques, l'interaction entre le jardin des familles, le parc de la Mathilde, l'espace Boisé Classé de la colline St Joseph (à 870 mètres seulement des jardins) et des propriétés privés proches comme la résidence Michelet St Jacques (grand parc végétalisé) située en face des jardins, espaces pouvant être pensés dans leur rôle de trame verte.
- l'étude n'a pas été menée sur la totalité du tracé ; les jardins familiaux, réservoir de biodiversité des quartiers sud, n'ont connu aucun inventaire, ce qui est contraire à l'article R122-5 du code de l'environnement.

### Loi sur l'eau : Risques d'inondation

Effets sur le risque d'inondation de la Gouffonne secteur du BUS entre de Lattre de Tassigny et chemin Joseph Aiguier dans le 9<sup>ième</sup> arrondissement.

Dans le dossier d'impact il est écrit que « *L'insuffisance des réseaux amont et des réseaux aval ne permet pas de modifier la situation d'un point de vue du risque d'inondation.* »

**Rappel de ce qu'est la Gouffonne : un ruisseau mi-constant mi-éphémère, qui né du talweg « massif de saint-Cyr et massif de la Muraille de Chine » au nord, « versant ouest du Mont Puget-contrefort du massif de luminy, massifs du Redon de Luminy et de Grandval » au sud. Il est canalisé artificiellement sur quasiment toute sa longueur jusqu'à l'Huveaune, mais reprend son lit naturel en cas de forts orages. Lors des forts intempéries de décembre 2003, la gouffonne avait repris son écoulement naturel depuis Luminy jusqu'à la mer, causant 1 mort sous le pont routier de VALMANTE, inondant plus d'une centaine d'habitation, détruisant plusieurs dizaines de véhicules.**

Il vient d'être mis en service un bassin de rétention Beauchêne dans le lit du ruisseau au niveau du tennis des Hespérides, ayant pour but d'écrêter les eaux de crue. Ce bassin est positionné en aval immédiat du BUS à l'Ouest de l'ouvrage de franchissement. La période de retour visée pour le dimensionnement du bassin est comprise entre 1 an et 2 ans correspondant à la capacité du premier tronçon aval de la Gouffonne.

Le BUS aura forcément un impact sur la zone inondable, car on remplace une zone naturelle qui sert de tampon aux crues par une infrastructure imperméable de superficie importante qui plus est en remblai de 4 mètres de hauteur qui fera barrage côté est ! Le cadre sous le BUS, à ce niveau, est dimensionné pour une crue « centennale » alors que l'évacuation possible par la Gouffonne, via le bassin de rétention, est équivalente à une crue de « période de retour de 1 à 2 ans ».

Ce risque d'inondation de la Gouffonne n'a pas été traité contrairement à l'Huveaune (occurrence centennale) alors que c'est obligatoire dans le cadre de « la loi sur l'eau ». Le Maître d'ouvrage ne peut pas soumettre à enquête publique une infrastructure pour laquelle il laisse ce problème en suspend.

## Le rapport des commissaires enquêteurs

Le public est venu très nombreux donner son avis.

Il est intéressant de constater que seulement une dizaine de personnes sont favorables au projet, alors que les conclusions de l'enquête n'en tiennent pas compte.

La jurisprudence est constante sur ce point comme le rendu du TA de Strasbourg en 1997 (N 942516 Lebon) :..... *les commissaires enquêteurs ont obligation de motiver leurs conclusions en donnant leurs avis personnels ainsi que les raisons qui déterminent cet avis et en prenant notamment position sur celles de ces objections qui sont les plus significatives.*

- Coût de l'opération non sincère

Une estimation de 300 M € figure dans le dossier d'impact soumis à enquête publique sans aucune information sur le mode de financement et son coût réel à terme (emprunt, partenariat Public privé ?...) sachant que MPM n'avait le financement que de 100 M €.

Aucune information sur l'éventuel coût financier pour se « défaire » de l'échéance 2026, pour la mise en service du BUS, qui figure dans le contrat du tunnel Prado carénage (sinon perte d'exploitation), coût qui vient se rajouter aux montants du projet.

Ces éléments insuffisants nous font douter de la pertinence du coût affiché.

### B- Sur le fond

Le « Projet d'Aménagement et de Développement Durable » (PADD) de Marseille promeut de « développer la nature en ville » et « de prendre en compte les espaces naturels du quotidien », éléments fondateur « piétinés » dans le projet présenté.

De nombreuses opérations d'aménagement de grande envergure sont prévues : PAE de Saint-Loup, programme immobilier Immochan, ZAC Vallon de Régný, ZAC de la Jarre, programmes de construction des hôpitaux de Marseille (Sainte Marguerite) et le projet portuaire de pointe Rouge.

Le BUS doit venir en accompagnement de ces programmes qui nécessitent d'être desservis : *il s'agit là en fait du vrai objectif du projet, maintes fois répétées par le maître d'ouvrage et relayé par la presse.*

Nous ne pouvons pas considérer que le BUS est un boulevard apaisé où la circulation automobile laisse une place importante aux transports en commun (BHNS avec priorité aux carrefours) ainsi qu'aux mobilités douces et qui répond aux dysfonctionnements constatés actuellement.

A la mise en service (horizon 2020), la saturation du BUS et au global, l'ensemble des axes structurants du territoire est concerné par des niveaux de charges importants alors que le trafic engendré par les nombreuses opérations d'aménagement n'a pas été pris en compte.

Ces niveaux de charges sont les mêmes qu'en situation actuelle (2013), à des variations près et le niveau de charge très élevé (85 % à 100% ou plus !) d'au moins 9 carrefours (sur 21), annoncé à la mise en service ou à l'horizon d'études (en HPM et HPS), *du fait d'une logique de quartier*, compromet l'objectif affiché par le projet de suppression des dysfonctionnements routiers constatés (congestions de trafics ponctuelles, difficultés de croisement, utilisation des voies de desserte pour absorber le trafic de transit...) et de désenclavement des quartiers sud-est (remarques faites également par la DREAL).

La solution retenue « enclave les quartiers » du fait que, dans sa partie sud-nord, le BUS est perpendiculaire aux axes structurants et de distribution, du tronçon routier Sormiou-Morgiou à celui de Sainte Marguerite.

Si le tracé était déjà prévu en 1933 ! L'urbanisation d'aujourd'hui n'est pas celle de cette époque et « la logique de quartier », évidente, n'a pas été prise en compte dans la réflexion et on en voit le résultat sur les cartes de charges.

Nous en revenons aux solutions alternatives qui n'ont pas été étudiées et au manque de cohérence sur les transports en commun qui ne sont pas pris en compte dans les simulations de trafic « *le projet de restructuration du réseau de Transport en Commun de la ville intégrant le Bus à Haut Niveau de Service sur le Boulevard Urbain Sud est en cours d'étude.* » !

*Sachant que la demande en TC est orientée vers le centre de Marseille et non sur des lignes transverses !*

Enfin le manque d'offre de stationnement est un obstacle à ce projet. Un de ses objectifs assignés étant l'accès facilité au littoral, c'est-à-dire à Pointe Rouge, ne peut pas être considéré comme crédible en l'absence de stationnement.

Les Marseillais du secteur sud de Marseille accèdent facilement au littoral le weekend (trafic fluide), jours de fréquentations privilégiées, mais se heurtent aux manques de places de stationnement.

L'axe Pointe rouge – les Goudes est déjà complètement asphyxié, rendant la vie impossible aux habitants et le Maître d'ouvrage veut orienter le trafic vers cet axe.

Avec le projet on est loin des recommandations du PADD et la qualité de vie des riverains du BUS et la protection du patrimoine végétal ne sont pas favorisées comme assignées dans les objectifs.

Comment faire croire que la traversée (et donc destruction) d'espaces superbes et patrimoniaux comme la pinède du Roy d'Espagne, la Bastide de la Seigneurie et son parc remarquable avec présence d'arbres centenaires dont un cèdre classé par les services d'espaces verts de la ville de Marseille, les jardins de famille qui existent depuis 1907 de caractère exceptionnel unique en France et le parc de la Mathilde préserve l'environnement et améliore le cadre de vie des riverains ?

Comment peut-on parler de qualité de vie lorsque tous les habitats (plus de 200) sont impactés par le « bruit ».

Comment peut-on parler de qualité de vie quand la pollution est avérée le long du BUS : *Le risque cancérigène lié à une exposition par inhalation peut être qualifié d'acceptable, quel que soit la substance prise individuellement, pour les populations situées dans la bande d'étude, excepté pour les particules pour l'état initial et le scénario d'exposition maximum.* ». Risques cancérigènes que nous ne connaissons pas actuellement dans tout le secteur sud.

Pour ces raisons, les associations « CIQ du ROY d'ESPAGNE », « FACE au BUS », « SAUVONS la MATHILDE » et « SOS NATURE SUD » regroupées en collectif du nom de « COLLECTIF ANTI-NUISANCES du BUS » soit « CANBUS » en 2015 pour faire valoir ses avis lors de l'enquête publique, portant sur le projet du Boulevard Urbain Sud, qui s'est déroulée du 7 octobre 2015 7 novembre 2015, vous demandent de bien vouloir annuler votre arrêté de DUP.

Le collectif CANBUS regroupe 3 associations « loi 1901 » :

- 2 associations sectorielles créées dans le cadre du projet du BUS :

- FACE AU BUS, créée début 2015, qui a pour objet « la sauvegarde de la qualité de vie et du patrimoine végétal de Marseille sud et notamment dans le 9<sup>ème</sup> arrondissement pour la sauvegarde des jardins de famille Joseph Aiguier (traversés par le BUS) et de la qualité de vie des riverains concernés par le tracé du BUS,
- SAUVONS la MATHILDE, créée en novembre 2014, qui a pour objet la sauvegarde de la qualité de vie des habitants du quartier du Cabot et du 9<sup>iem</sup> arrd. en préservant le patrimoine public

exceptionnel et vulnérable comme le Parc de la Mathilde traversé par le BUS.

- 1 association de défense de l'environnement et de la qualité de vie dans les quartiers sud de Marseille, reconnue d'intérêt général au regard des articles 200 et 238 bis du code des impôts, SOS NATURE SUD, fondée en 1991, adhérente à France Nature Environnement 13 (FNE 13).

Et un CIQ, celui du ROY d'Espagne.

Or en l'espèce le projet du Boulevard Urbain Sud attaqué porte atteinte à l'environnement, à la qualité de vie des riverains (phonique, santé, espaces verts supprimés...), au patrimoine historique et végétal supprimé ou fortement impacté (jardin de famille, parc de la Mathilde), au patrimoine forestier (Roy d'Espagne), paysager...

CANBUS a pour adresse postale commune :

CANBUS  
Chez SOS Nature Sud  
Villa 6-33 rue Floralia  
13009 Marseille

Nous vous prions de croire, monsieur le Préfet, à l'assurance de nos sentiments respectueux.

CANBUS

[ciqduroyd'espagne@numericable.fr](mailto:ciqduroyd'espagne@numericable.fr)

<http://faceabus.canalblog.com>

[sauvonslamathilde@gmail.com](mailto:sauvonslamathilde@gmail.com)

<http://sosnaturesud.wix.com/sosnaturesud>