

Vous trouverez ci-dessous regroupés les commentaires et avis formulés par la commission d'enquête dans son rapport d'"Enquête publique unique en vue de la réalisation du Boulevard Urbain Sud sur la commune de Marseille" (enquête du 07/10 au 06/11/2015 N° E1500092/13 - Arrêté 2015-18).

Nous vous rappelons que ces commentaires et avis ont un caractère strictement consultatif.

Page 38 du rapport (Avis de M. Royer Perreaut)

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

Page 100 du rapport (Avis du public)

"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 rencontre.

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 8ème 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."

Page 106 du rapport (Questions générales initiales)

"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."

Page 111 (Dossier Auchan)

"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."

Pages 117 - 118 - 119 (Bruit)

"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 réglementaire 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 ponctuellement - 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."

Page 120 (Qualité de l'air)

"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 vivement 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."

Page 127 (Trame verte)

"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 »."

Page 131 (Pollution des Eaux, risques d'inondation et d'incendie)

"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."

Page 136 (Coût du projet - Financement - Planning)

"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 oeuvre de certains 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 financement, 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."

Page 144 (Plan Local d'Urbanisme - Aspects fonciers)

"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, syndics 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."

Page 150 (Trafic - Dimensionnement du projet)

"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."

Page 156 (Aspects techniques et variantes du projet)

"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 syndicats 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 pas 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 2x1 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)."

Page 161 (Transports en commun - Modes doux - Stationnements)

"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."

Page 175 (Compatibilité du projet avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale))

"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."

Pages 176 à 184 (Analyse bilancière)

Page 177 : "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."

Page 178 : "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."

Page 179 : "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."

Page 180 : "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."

Page 181 : "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,..."

Page 182 : "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."

Page 183 : "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."

Page 184 : "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."

Page 184 (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 le bilan global coûts / avantages."

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE (sur l'utilité publique - pages 189/190)

"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 4ème 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."

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE (sur la mise en compatibilité du PLU p.194)

"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."

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE (sur la demande d'autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du Code de l'Environnement issus de la loi sur l'eau p.198)

"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."