

Préfecture des Bouches du Rhône
Monsieur le Préfet
Hôtel de la préfecture
Place Felix Barret
13006 Marseille

A Paris, le 20 octobre 2016

Par RAR

N/Réf. : 16.00634/WA/ST

Affaire : Fédération Nationale des Jardins Familiaux et Collectifs / DUP BUS Mazargues

Objet : **Recours gracieux concernant l'arrêté préfectoral du 8 septembre 2016 portant déclaration d'utilité publique.**

Monsieur le Préfet,

J'interviens en qualité de Conseil de la Fédération Nationale des Jardins Familiaux (ci-après FNJFC) qui a l'honneur de déposer le présent recours gracieux tendant au retrait de l'arrêté préfectoral du 8 septembre 2016 « *déclarant d'utilité publique, sur le territoire de la commune de Marseille, les travaux de réalisation du Boulevard urbain Sud au bénéfice de la Métropole Aix-Marseille-Provence, et emportant mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille* ».

(Pièce n°1 : arrêté préfectoral du 8 septembre 2016).

La FNJFC, est propriétaire des « Jardins familiaux de Mazargues », site Joseph Aiguier, de 4 hectares, qui vont faire l'objet d'une expropriation afin que puisse être réalisé le tracé du projet de Boulevard Urbain Sud de Marseille.

Le rapport d'enquête publique du 22 décembre 2015 déposé lors de l'enquête publique du 7 octobre au 6 novembre 2016, précise, page 13, les objectifs du projet Boulevard Urbain Sud de Marseille.

(Pièce n°2 : Rapport du commissaire enquêteur du 22 décembre 2015).

Il s'agit d'un projet de voirie communautaire, d'une longueur de 7,9 km, qui se destine à désenclaver les quartiers Sud, en les raccordant, du quartier de la Pointe Rouge à l'autoroute A 50, via l'échangeur Florian.

L'analyse du dossier de l'enquête publique effectuée par la FNJFC démontre que l'arrêté déclarant d'utilité publique la réalisation du Boulevard Urbain Sud du 8 septembre 2016 est entaché d'illégalité,

- tant pour ce qui est de sa légalité externe, en ce qu'il a été pris dans le cadre d'une procédure irrégulière (1),
- que de sa légalité interne, au regard des vices de fond revêtant un caractère substantiel. (2).

1. En premier lieu, l'arrêté est entaché de moyen de légalité externe insusceptible d'être régularisé et faisant grief à l'exposant

1.1. L'insuffisance de l'étude d'impact faute de présentation de « solutions de substitution »

En droit, le contenu minimal de l'étude d'impact, est défini aux articles L.122-3 et R.122-5 du Code de l'environnement qui prévoit notamment une analyse minutieuse d'un ensemble d'éléments tel que :

« (...) une *esquisse des principales solutions de substitution* qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine L.122-3-II-2 (...) ».

L'objectif de la présentation des autres solutions alternatives au projet retenu est de justifier les raisons pour lesquelles le parti présenté a été retenu notamment du point de vue des préoccupations environnementales.

En l'espèce, dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage indique **qu'aucune solution alternative n'a été étudiée** compte tenu des contraintes urbaines caractérisant le projet, de son inscription sur les plans d'urbanisme depuis les années trente et des emplacements réservés pour la création de ce boulevard.

Seules des « micros variantes » locales du projet ont été analysées concernant, d'une part, deux solutions de profils en travers en modulant la longueur des portions du boulevard en 2x2 voies et en 2x1 voie et d'autre part, deux variantes d'aménagement pour le carrefour De Lattre de Tassigny et le franchissement du chemin Joseph Aiguier.

Or, l'étude d'impact doit porter obligatoirement sur les solutions de substitutions permettant d'exclure notamment qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible notamment à un coût raisonnable, d'autant plus que l'urbanisation d'aujourd'hui n'est pas celle des années trente du siècle passé.

Le commissaire enquêteur dans ses conclusions sur le bilan coûts/avantages, page 184, soulève ce problème tenant à l'absence de solutions de solutions alternatives au projet retenu :

*« 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, relatif aux effets sur la santé publique ou à la consommation d'espace, de manière à optimiser le bilan global coût/avantages** » (Pièce n°2 : rapport de la commission d'enquête publique).*

Ainsi, non seulement les riverains n'ont pas disposé d'éléments factuels concernant des solutions alternatives étudiées sur les plans financiers et techniques et n'ont pu juger en toute connaissance de la pertinence de la solution retenue mais le commissaire enquêteur lui-même considère que des solutions alternatives doivent être recherchées.

Force est donc de constater l'existence d'un moyen d'illégalité tenant à l'absence d'indication de solutions de substitution dans l'étude d'impact, la rendant insuffisante, ce qui est contraire aux règles d'un dossier d'impact soumis à enquête publique et doit vous conduire à retirer l'arrêté d'utilité publique déferé.

1.2. Insuffisance des éléments relatifs au coût total du projet BUS

Le rapport du commissaire enquêteur précise, page 179, que *« 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 ».*

Toutefois, il est précisé *« En terme de financement rien n'est déterminé pour l'instant et tous les hypothèses restent possibles, y compris le recours à un contrat de partenariat PPP ».*

Le commissaire enquêteur en conclut que *« dans tous les cas, la commission d'enquête considère que le coût du projet est relativement élevé, eu égard de l'investissement annuel ».*

Ainsi, il est patent que l'enquête publique n'a pas permis de connaître réellement le coût du projet BUS dans la mesure où le mode financement n'est déterminé et que toutes les hypothèses restent possibles, y compris le recours à un contrat de partenariat PPP dont on connaît aujourd'hui les risques de dérives comme le démontre le rapport de la Cour des Comptes.

Nous pouvons donc légitimement considérer que le dossier soumis à l'enquête publique fait apparaître un coût financier qui ne permet pas d'apprécier fidèlement le coût total de l'opération projetée.

Force est donc de constater l'existence d'un moyen d'illégalité tenant à l'insuffisance des éléments permettant de connaître réellement le coût total du projet, ce qui doit vous conduire à retirer l'arrêté d'utilité publique déféré.

2. En second lieu, l'arrêté est entaché de moyen de légalité interne

2.1. Incompatibilité du projet avec les orientations du Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et le Schéma de cohérence territoriale (SCOT)

Le projet est en contradiction directe avec les objectifs du PADD de développer la nature en ville et de prendre en compte les espaces naturels du quotidien, tout comme la qualité de vie des riverains du BUS ou encore la protection du patrimoine végétal existant.

En effet, le PADD rappelle que la ville de Marseille bénéficie d'atouts exceptionnels du point de vue de la géographie, du paysage ou de la biodiversité qu'il faut préserver compte tenu de sa vulnérabilité liée aux pressions et menaces multiples tel que le « *mitage des espaces naturels, changement climatique à long terme, nuisances urbaines liée notamment à l'automobile, sur-fréquentation des milieux naturels sensibles* ».

Pour répondre aux défis environnementaux, le PADD préconise de concilier protection et valorisation des ressources et milieux naturels, de faire pénétrer plus amplement la nature dans la ville, de favoriser la biodiversité et répondre au désir de nature croissant des habitants.

(Pièce n°3 : Plan d'aménagement et de développement durable).

Le PADD promeut notamment :

- Le développement de la nature en ville

Ce développement passe par l'accroissement de l'offre en parcs et jardins publics, par la préservation dans la ville des espaces verts (parcs, boisements et jardins publics ou privés, végétation en cœur d'îlots...) composant une trame verte à valeur écologique, paysagère et sociale, par la continuité écologique des cours d'eau et le développement des plantations sur les voies.

Cette nature en ville devient ainsi un puissant support d'aménagement, de gestion des risques (notamment l'inondation), de valorisation du paysage et d'amélioration du cadre et de la qualité de la vie.

- Prendre en compte les espaces naturels du quotidien

A côté du littoral, des massifs naturels emblématiques, des parcs et jardins, des espaces agricoles, il existe également une nature ordinaire constituée d'espaces naturels forestiers ou de garrigues riches mais non concernées par des mesures de protection.

Présents de façon continue ou éparse, ils sont souvent méconnus mais ce sont eux qui constituent l'essentiel de la qualité de vie au quotidien par leur contribution au paysage et qui participent à cette Métropole des proximités.

Certains espaces nécessitent une vigilance accrue, notamment les espaces de frange entre espaces urbains, espaces agricoles, naturels et forestiers.

Ces zones d'interface ou zones tampons peuvent remplir des fonctions multiples : protection contre certains risques, dont les inondations et surtout les incendies, interfaces paysagères, continuité de cheminements doux...

Le SCOT de Marseille Provence Métropole, quant à lui, réaffirme l'importance du lien entre ville et nature à Marseille. Ce lien menacé aujourd'hui par l'urbanisation fait l'objet d'une prescription forte dans le DOG (Document d'orientation générale) liée à l'axe 3 du PADD du SCOT « Promouvoir un rapport exemplaire ville-nature :

« Faire pénétrer la nature en ville: Plus de nature en ville, telle est la demande croissante des habitants, qui va de pair avec plus de biodiversité en ville dans une dynamique qui marque ce début de siècle : la ville s'ouvre sur la nature, la nature pénètre dans la ville. Le SCOT encourage la pénétration de la nature dans la tache urbaine, et ce à toutes les échelles : celle de chaque commune dans son ensemble avec des parcs urbains, celle du quartier avec des jardins, des avenues, des promenades et de jardins familiaux, et celle de L'ilot, des petits pairs, des aires de jeux et celle de la rue avec les plantations d'alignement, des murs aux toitures végétalisés. » (SCOT Marseille Provence Métropole, p55)

(Pièce n°5 : Schéma de cohérence territoriale)

En l'espèce, le projet est donc bien en contradiction avec les objectifs du PADD et du SCOT, la qualité de vie des riverains du BUS et la protection du patrimoine végétal ne sont pas favorisées comme assignées dans les objectifs.

Le sort réservé aux Jardins familiaux de Mazargues (site Joseph Aiguier), dont est propriétaire la Fédération nationale des jardins familiaux et collectifs (FNJFC) depuis 1930 est édifiant !

En effet, le jardin Joseph Aiguier est un jardin familial de 4 hectares créé il y a plus d'un siècle et représente, à ce titre, un enjeu patrimonial et agricole dans un quartier qui s'est considérablement urbanisé depuis plus d'un demi-siècle.

Alors que les orientations du PADD visent une protection des trames vertes et bleues ainsi que des jardins familiaux et le SCOT favorise la pénétration de la nature dans la ville notamment pas la création de jardins, le tracé du BUS a pour effet de menacer directement la pérennité des jardins familiaux, patrimoine culturel et environnemental, en raison de la suppression des 4 hectares.

Or, le jardin « Joseph Aiguier », site multifonctionnel constitue,

- Un enjeu environnemental et de qualité de vie

D'un point de vue environnemental, le jardin Joseph Aiguier s'intègre au sein d'une large trame verte qui s'étend depuis les quartiers sud de Marseille, jusqu'aux massifs du sud de la ville sur la route des calanques.

Cet espace de 4 hectares est demeuré ces dernières années l'un des rares demies poumons verts de la ville au sein d'un quartier fortement urbanisé. Cette trame verte forme autant de corridors écologiques nécessaires au développement et à la protection d'une biodiversité dite ordinaire mais néanmoins essentielle aux nombreuses espèces végétales et animales qui peuplent le jardin.

La coupure que représente le tracé BUS menace directement cette trame verte en fragmentant les espaces verts du quartier et par son caractère de « barrière » qui impacte de façon directe les déplacements et le développement de la faune locale. Au contraire la logique d'une trame verte est de rassembler les réservoirs de biodiversité, plutôt que de les fragmenter.

De nombreuses études ont montré le danger de cette fragmentation des espaces de nature en ville pour la diversité des espaces faunistiques et floristiques en milieu urbain, d'autant plus que le PLU de Marseille prévoit une protection des trames vertes et bleues marseillaises dans son PADD.

Le jardin Joseph Aiguier est ainsi l'un des rares poumons verts du quartier et une réelle plus-value pour l'environnement et le cadre de vie du quartier. En tant qu'espace **non imperméabilisé**, le jardin joue un réel rôle contre le ruissellement des pluies et la propagation des incendies comme l'affirme d'ailleurs le PLU de Marseille :

« Le PADD répertorie les principaux espaces encore en culture au cœur de la ville et propose de les protéger dans leur vocation agricole, pour des objectifs de préservation de la trame végétale, de paysage, de protection incendie et d'accroître les productions agricoles locales » (PLU de Marseille, Explication du projet de PLU, p.44).

Dans la période actuelle marquée par un réchauffement climatique global très marqué en milieu densément urbanisé, les jardins familiaux sont également reconnus comme des espaces de fraîcheur qui permettent de lutter contre les îlots de chaleur urbains.

Le réaménagement de la pinède, tel que prévu proposé pour compenser l'emprise du BUS, verrait la disparition d'arbres centenaires absolument magnifiques et d'une végétation essentielle pour assurer ce rôle de régulation climatique dans un quartier fortement urbanisé. La pinède abrite également des activités de recherche, des ruchers et des espèces végétales et animales qui font la richesse du jardin et qu'il est donc important de maintenir.

Sur ce dernier point, il n'y a eu aucun inventaire faune/flore de réalisé dans les jardins familiaux «Joseph Aiguier», alors qu'il existe des espèces comme le hibou moyen duc et/ou la chouette hulotte, l'écureuil roux et le hérisson entre autre, volontairement écartés des études présentées jusqu'à présent..

Le commissaire enquêteur préconisant dès lors qu'en l'absence d'information sur la présence avérée de certaines espèces de rapaces, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole doit engager rapidement une démarche officielle auprès de la fédération afin de lever tout obstacle à la réalisation des inventaires à l'intérieur des jardins Joseph Aiguier.

- **Un enjeu agricole et alimentaire**

Le PLU de Marseille réaffirme la nécessité de protéger les espaces agricoles intra-urbains, après des décennies de disparition massive des potagers urbains et des espaces agricoles de la périphérie marseillaise. Les jardins familiaux, tel que le jardin Joseph Aiguier, sont ainsi reconnus non seulement comme des cœurs de nature en ville, mais aussi comme des espaces productifs qu'il convient de protéger face à l'urbanisation.

Les jardins familiaux sont ainsi des maillons forts permettant de développer des circuits courts qui apportent aux jardiniers une alimentation de qualité produite localement. Le PLU promeut ainsi les jardins familiaux et les circuits courts dans le rapport de présentation et le PADD et affirme la nécessité de reconnaître et protéger ces formes potagères :

« (...) contrairement à ces tendances de baisse de l'activité agricole, de nouvelles formes de «jardinage» se développent, gérés par la population marseillaise elle-même ou par des associations, etc : jardins familiaux. Jardins d'insertion, partagés au en pieds d'immeubles. Ce nouveau type d'agriculture répand aujourd'hui autant à des besoins sociaux au éducatifs qu'à des besoins d'alimentaires. Toutefois en raison de contraintes économiques et climatiques, le besoin pourrait à l'avenir s'accroître de production de proximité et toute la production maraîchère. » (PLU de Marseille, Evaluation environnementale du PLU. p.59)

« Les dernières exploitations agricoles, représentantes d'un patrimoine paysager marseillais, devront faire l'objet de protection, tout en répondant à des besoins sociaux de la part de la population (nécessité de produits agricoles frais de proximité, jardins partagés...). Outre ces espaces, la nature en ville, au travers de la présence du végétal, est importante (cœurs d'îlots, parcs publics, jardins privés, jardins familiaux, canal de Marseille...) et le projet intègre cette

trame tout en la valorisant comme élément constitutif. » (PLU de Marseille, Résumé non technique, p.9)

« Les jardins familiaux sont protégés par la loi du 10 novembre 1976 relative à la création et à la protection des jardins familiaux, qui assure leur pérennité. L'enjeu du PLU sera donc d'apporter une reconnaissance et une protection renforcée de ces espaces. » (PLU de Marseille, Etat des lieux, éléments de compréhension et enjeux. p.115).

Ces productions sont ainsi essentielles pour des jardiniers qui ont besoin de se nourrir sainement, localement et à moindre coût.

Le rapport de présentation du PLU de Marseille souligne ce rôle nourricier des jardins familiaux plébiscités par la population marseillaise, en témoignent des listes d'attentes très longues pour l'obtention d'une parcelle. Le PLU constate cette forte demande et conforte le jardin familial comme maillon d'une autoproduction alimentaire de proximité.

Le PLU identifie l'agriculture urbaine comme un enjeu (fort aux multiples rôles (social, nourricier, gestion du risque incendie notamment) mais directement menacée par *« la pression urbaine forte dans les espaces de franges et interstitiels, derniers espaces de maintien de l'agriculture maraichère »*.

(Pièce n°6 : Plan local d'urbanisme de la Ville de Marseille)

- **Un enjeu social et de sécurité**

D'avantage encore que les fonctions alimentaires et écologiques, le PLU de Marseille met l'accent sur le rôle social incontestable des jardins collectifs urbains. Les jardins familiaux Joseph Aiguier se sont au fil du temps considérablement ouverts sur le quartier en réalisant notamment deux parcelles pédagogiques ouvertes aux écoles du quartier et cultivées par les écoliers et prochainement l'ouverture d'une parcelle partagée.

Les différentes manifestations organisées par le collectif de jardiniers ont également permis de tisser des liens sociaux très importants entre les jardiniers et avec les habitants du quartier.

« On assiste aujourd'hui à une demande sociale forte de la part des populations pour des produits locaux de qualité en circuit court, ban marché et une nécessité de préserver la nature en ville (importance de la trame verte, des aspects paysagers mais aussi écologiques). Fort de ce constat les jardins familiaux sont une réponse très plébiscitée sur le territoire marseillais et sont vecteurs de lien social très fort. » (PLU de Marseille, Etat des lieux, éléments de compréhension et enjeux, p.115)

Pour les plus jeunes cultivateurs du jardin pédagogique comme pour les jardiniers titulaires d'une parcelle ou les visiteurs, le jardin Joseph Aiguier représente une école du *« mieux manger »*, un apprentissage pour la protection de l'environnement et

l'importance d'une alimentation saine, variée et de saison qui respecte le rythme de la nature et qui protège leur santé. Jardiner est également pour eux un enjeu de santé, qui leur apprend à mieux manger et pratiquer une activité physique régulière mais qui leur permet également de s'aérer les poumons et l'esprit. Cet aspect est d'autant plus essentiel que ces jardiniers ne disposent pas de terrain dans leur habitation principale.

De ce point de vue de la santé des jardiniers, le BUS représente une réelle menace. Des études menées dans le cadre des recherches du programme Jassur (Jardins associatifs urbains, financé par l'Agence Nationale de la Recherche) ont montré que les parcelles situées à moins de 50 mètres d'une voie à grande circulation, telle que le futur BUS, sont directement exposées aux pollutions atmosphériques. Les cultures comme les jardiniers seraient ainsi, en cas de réalisation du BUS, exposés à des pollutions nocives pour leur santé.

Cet enjeu de la pollution est d'autant plus important que le jardin accueille des populations âgées (la plupart des jardiniers sont en effet des retraités) et des enfants issus des écoles environnantes, deux types de publics très sensibles aux effets néfastes des pollutions atmosphériques.

A cette menace sur la santé des jardiniers s'ajoute une réelle interrogation sur les conditions de sécurité des jardiniers qui seront amenés à traverser à pied cet important axe de circulation.

La séparation du jardin en deux parties rend très difficile la gestion du jardin et obligera les jardiniers à des traversées fréquentes de l'axe de circulation pour se rendre d'un côté à un autre du jardin. Séparer le jardin peut également considérablement nuire aux échanges et à la création de liens sociaux entre jardiniers.

Si la culture à proprement parler est individuelle, le jardin permet de tisser des liens de partage entre les jardiniers et reste un lieu unique de mixité sociale et générationnelle au sein du quartier. L'aménagement du tracé actuel du BUS compliquerait nettement la gestion au quotidien du jardin par les jardiniers et les responsables associatifs et pourrait conduire à terme à un découragement des jardiniers et des bénévoles et donc à la disparition du jardin J. Aiguier.

Ceci posé, le commissaire enquêteur conclu dans son rapport, page 178, que l'atteinte à la propriété privée est évidente :

« 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 «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 ».

Force est de constater l'existence d'un moyen d'illégalité tenant à l'incompatibilité du projet avec les orientations du PADD et des prescriptions du SCOT, ce qui doit vous conduire à retirer l'arrêté d'utilité publique.

2.2. Les erreurs de l'étude d'impact quant aux modes de déplacement

L'étude d'impact fixe comme objectif du projet BUS d'améliorer le réseau routier de l'agglomération marseillaise en :

- développant le réseau et améliorant l'accessibilité aux transports en commun,
- rééquilibrant au profit des modes doux les différents modes de déplacement en mettant fin au monopole de la voiture,

Or, il existe une différence substantielle entre l'objectif assigné au projet et la réalité quant aux incidences de ce projet sur le trafic de l'agglomération marseillaise.

En effet, l'étude d'impact du projet mis à l'enquête publique ne permet pas de favoriser les modes doux de déplacement et de mettre fin au monopole de la voiture.

En premier lieu l'enquête sur les déplacements des ménages, démontre que le projet n'est pas de nature à influencer de manière significative sur l'utilisation des véhicules.

En effet, sur les deux enquêtes menées en 1997 et 2009/2010, les résultats sont les suivants :

- déplacements en voiture : 55% en 1997, 51 % en 2009/2010,
- déplacements en transport en commun : 10,5 % en 1997, 11,5 % en 2009/2010 pour **un objectif vers 2030 de 14%**,
- déplacements à pied 32% en 1997, 34% en 2009/2010.

Force est de constater que l'objectif de 14% d'ici 2030 est faible et démontre l'inefficacité du projet sur l'utilisation des véhicules.

En deuxième lieu, l'étude sur le trafic démontre que le BUS va générer un trafic important et que les autres axes ne seront pas désengorgés pour autant.

- Sur le trafic proprement dit

Le BUS ne sera pas un boulevard apaisé où la circulation automobile laissera une place importante aux transports en commun ainsi qu'aux mobilités douces de déplacement (vélo...) et qui répondrait aux dysfonctionnements constatés actuellement dans l'agglomération marseillaise.

A la mise en service (horizon 2020), la saturation du BUS et de l'ensemble des axes structurants du territoire sont concernés par des niveaux de charges importants.

- Sur le fonctionnement des carrefours

La DREAL a constaté que 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 compromet l'objectif affiché par le projet de suppression des dysfonctionnements routiers constatés et de désenclavement des quartiers sud-est.

La saturation des carrefours provoquera des files d'attente sur les voies actuelles structurantes ou de distribution, ce qui provoquera des engorgements à l'est au sud du BUS.

Force est donc de constater l'effet très négatif du projet sur le trafic automobile qui ne répond pas à l'objectif de d'amélioration de la circulation des quartiers sud et donc de la ville, ce qui doit vous conduire à retirer l'arrêté d'utilité publique.

2.3. Les erreurs de l'étude d'impact sur le risque d'inondation

Le tracé du BUS intercepte plusieurs zones soumises au risque inondation où les hauteurs d'eau et les vitesses d'écoulement sont importantes. Des mesures de réduction de ce risque sont mises en œuvre dans le cadre du projet

Le dossier fait état d'une diminution de l'aléa inondation et des effets positifs sur ces zones inondables. Une carte des aléas avec et sans projet présente ces effets positifs pour les zones concernées hormis celles de la Vieille Chapelle et de la Gouffonne pour lesquelles les zones inondables n'ont pas été modélisées.

Le projet prévoit une reprise des réseaux existant franchissant le BUS. Ces réseaux de franchissement seront dimensionnés pour une occurrence décennale. Les réseaux amont qui présentent des insuffisances de dimensionnement ne seront pas repris.

Les ouvrages de franchissement hydraulique seront également dimensionnés pour une occurrence décennale à l'exception de celui de la Gouffonne pour lequel une occurrence centennale s'est retenue,

Sur les risques inondations, la DREAL recommande de :

- « justifier le dimensionnement à une occurrence décennale des réseaux existants franchissant le BUS, des ouvrages hydrauliques et pour la transparence hydraulique ».

En effet le dimensionnement des réseaux existants amont et aval pour des occurrences de 10 ans voire inférieure a priori insuffisant à l'heure actuelle ou le souci de mise en cohérence avec l'ensemble du réseau communautaire, ne constituent pas des arguments pertinents.

- d'envisager lors des phases ultérieures du projet la nécessité de prévoir un dispositif d'alerte en cas d'inondation afin d'assurer la sécurité des usagers (implantation de panneaux de police « route inondable », système d'annonce de crues, dispositifs d'alerte aux extrémités de la voie).

Nous ne pouvons pas nous satisfaire de la réponse du Maître d'ouvrage « lors des études de conception, MPM retenu la prise en compte d'une pluie de référence décennale en accord avec les prescriptions et habitudes du gestionnaire de réseau ».

Face aux nouvelles conditions climatologiques, et événements dramatiques de plus en plus fréquents, il a été demandé que le dimensionnement des réseaux et ouvrages soit revus pour des occurrences supérieure à 10 ans.

Force est donc de constater une insuffisance de l'étude d'impact quant aux risques d'inondation, ce qui doit vous conduire à retirer l'arrêté d'utilité publique.

2.4. Les impacts sur la santé

Le Commissaire enquêteur, page 182, précise que les impacts **du bruit** sur la santé publique sont au nombre de deux :

- Le bruit

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,...

Des simulations de l'impact acoustique sur les bâtiments riverains du BUS ont été effectuées : les résultats sont les suivants (chapitre 3.4.11.3) :

«Le projet de Boulevard Urbain Sud à Marseille aura un impact acoustique direct important sur le bâti riverain en induisant un dépassement des niveaux acoustiques admissibles sur plus de 200 bâtiments. On compte en effet de nombreux bâtiments d'habitation (habitations individuelles + immeubles collectif) ainsi que quelques établissements de santé ou d'enseignement qui se situent en bordure du tracé et qui vont présenter un dépassement des seuils admissibles. Ces bâtiments doivent être protégés réglementairement. On retiendra également que de nombreux bâtiments (surtout des immeubles collectif) ont été construits en bordure du projet postérieurement à 1981 et ne sont donc pas considérés comme des ayants droits pour une question d'antériorité par rapport ait pm/et. Ces bâtiments ne sont alors pas à protéger réglementairement.

Compte tenu du caractère urbain du projet, du parti architectural pris et du grand nombre d'immeubles de grande hauteur bordant le tracé, il a été décidé de protéger tous les bâtiments réglementairement impactés en assurant une isolation acoustique des façades (...) ».

Dans son rapport, le commissaire enquêteur précise que *« 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 »*

Le commissaire enquêteur en conclut donc que *« les impacts résiduels, après mise en œuvre des mesures de réduction du bruit, resteront relativement importants à proximité immédiate du tracé ».*

- La qualité de l'air

La conclusion de l'étude des risques sanitaires (chapitre 3.5) indique que :

«Aucun risque à sciai par inhalation chronique n 'est susceptible de se produire pour les populations situées dans la bande d'étude. 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. »

Le commissaire enquêteur, quant à lui, précise, page 182, que :

« 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 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.

Autrement dit, le projet apporte donc une pollution nouvelle dans les quartiers alors qu'un de ses objectifs est d'en améliorer la qualité de vie !

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.

Force est donc de constater que le projet apporte non seulement de nouvelles nuisances liées au bruit et une augmentation de la pollution, ce qui doit vous conduire à retirer l'arrêté d'utilité publique.

Dans ces conditions, et pour toutes ces raisons à caractère non exhaustif, votre arrêté du 8 septembre 2016, portant déclaration d'utilité publique, sur le territoire de la commune de Marseille et portant sur les travaux de réalisation du Boulevard urbain Sud au bénéfice de la Métropole Aix-Marseille-Provence, et emportant mise en compatibilité subséquente du PLU de la commune de Marseille **est entaché d'irrégularité.**

En conséquence, nous vous demandons de bien vouloir procéder à son retrait. Si par extraordinaire, vous ne deviez pas y procéder, nous ne manquerions pas de faire valoir ces éléments, en sus d'autres manquements à la légalité externe et interne qui ont été relevés, et ce, le cas échéant, devant la juridiction administrative compétente.

En tout état de cause, nous demeurons à votre disposition sur ce dossier et nous vous remercions de bien vouloir transmettre ce présent recours gracieux à votre avocat habituel.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, en l'expression de nos salutations distinguées.

William AZAN
Avocat Associé

- Pièce n° 1** : Arrêté du Préfet en date du 8 septembre 2016 ;
Pièce n°2 : Rapport du commissaire enquêteur du 22 décembre 2015 ;
Pièce n°3 : Plan d'aménagement et de développement durable ;
Pièce n°4 : Avis DREAL
Pièce n°5 : Extrait du SCOT
Pièce n°6 : Extrait Plan local d'urbanisme de la Ville de Marseille

PROJET