

Contribution n° 1 au projet de Plan de Déplacement Urbain

Mai 2021

Le projet de PDU prévoit toujours à Marseille l'achèvement du Boulevard Urbain Sud de Sainte-Marguerite à la Pointe-Rouge. Le collectif CAN BUS s'oppose à la destruction de la trame verte qui constitue l'emprise du Boulevard Urbain Sud.

Le présent document présenté par CAN BUS a pour objectif de mettre en lumière les motifs liés à la mobilité pour lesquels ce collectif d'associations et de citoyens s'oppose à la poursuite de la réalisation du Boulevard Urbain Sud. Le collectif rappelle en préambule que la véritable incohérence de ce Boulevard Urbain vient de ce qu'il a la prétention de répondre à deux besoins de nature très différente :

- Un besoin de circulation de transit entre le Littoral et l'A50 et inversement,
- Un besoin de mobilité inter-quartiers.

1^{ère} demande de CAN BUS : Réaliser enfin une étude sur l'impact du Boulevard Urbain Sud, compte tenu des difficultés actuelles de circulation sur le littoral, ce qui n'a pas encore été fait.

Le Boulevard urbain sud se veut, dans les quartiers sud, la prolongation et le pendant de la L2.

Or, contrairement aux objectifs de la L2, le Boulevard Urbain Sud ne permet pas de relier plusieurs axes de circulation importants, mais seulement d'accéder au littoral, destination ultime, se heurtant aux limites de la mer et du massif des Calanques, depuis l'A50 et inversement. Loin de son objectif affiché de désenclaver les quartiers sud, il aggravera au contraire les problèmes de circulation vers le littoral, notamment la Pointe-Rouge et les Goudes, quartiers à la fois touristiques et réputés agréables à vivre car en face de la mer et proches du Parc National des Calanques, écosystème fragile.

En effet, faciliter la circulation automobile en augmente le flux, selon le phénomène bien connu de « trafic induit », illustré par l'image d'« aspirateur à voitures ». C'est ce qu'a considéré le Tribunal Administratif dans l'arrêt relatif à la LINEA (TA Marseille 14/03/2019 Association des riverains/Préfet des Bouches-du-Rhône) en indiquant que la probabilité d'un report modal de l'utilisation de la voiture individuelle vers les transports en commun est très limitée dès lors que les utilisateurs de la LINEA auront le choix entre le bus et la voiture individuelle, la voiture individuelle présentant par nature moins de contraintes que le bus, car plus confortable et non soumise à une grille d'horaires.

Or, il est notoirement connu que l'accès au littoral sud est déjà considérablement embolisé aux heures de pointe, pendant les week-ends et durant toute la période d'été. En effet, la Pointe-Rouge et les Goudes constituent des portes d'entrée dans le massif des Calanques, notre patrimoine commun, mis en danger par la sur-fréquentation et les risques d'incendie.

Nous demandons que le projet du Boulevard urbain Sud soit réétudié en tenant compte de ces problèmes récurrents de circulation, qui n'ont jusqu'à présent trouvé aucune piste de solution et qui plaident en faveur d'une limitation de la circulation automobile. **Cela est d'autant plus important que le dossier fourni par la Métropole pour l'enquête publique du Boulevard Urbain Sud n'a pas inclus dans son périmètre d'étude la circulation vers la Pointe-Rouge et les Goudes.**

C'est la géographie même de notre ville qui impose de penser la mobilité dans Marseille autrement que dans le « tout-voiture ». Aussi, nous demandons qu'une nouvelle étude soit réalisée avant que ne soient lancés les travaux des deux prochaines tranches du Boulevard Urbain Sud qui, mécaniquement, majoreront le flux de voiture aboutissant à la Pointe-Rouge.

2^{ème} demande de CAN BUS : Elaborer une alternative à la création du Boulevard Urbain Sud, favorisant les transports en commun et les modes de transport doux et optimisant la voirie existante

Les problèmes de saturation du littoral évoqués plus haut amènent à demander que soit étudié un projet alternatif.

Le projet du Boulevard Urbain Sud prévoit la mise en place, **après la réalisation totale du projet**, d'un BHNS reliant l'échangeur Florian à la Pointe-Rouge et empruntant la voie de bus créée sur le boulevard urbain. Le CAN BUS demande qu'au plus vite un TEC permette de favoriser la mobilité entre Saint-Loup et le bd de Sainte-Marguerite, sur la voie réservée à un futur BHNS, qui est déjà créée. A noter que la mise en place d'un TEC n'est prévue qu'après la réalisation totale du projet du Boulevard Urbain Sud - au plus tôt en 2024 - ce qui lèse les habitants des quartiers traversés par la première tranche du Boulevard Urbain Sud, de Saint-Loup à Sainte-Marguerite (où sont situées de nombreuses structures hospitalières et médico-sociales dont les salariés et les visiteurs expriment des besoins importants de mobilité).

Le CAN BUS demande :

- un renforcement en fréquence et en fiabilité des lignes de TEC déjà existantes (n° B1, 19, 22, 23, 44, 45, et notamment de la ligne 47, incroyablement sous-exploitée et qui longe le tracé du Boulevard Urbain Sud entre Dromel et la Vieille Chapelle),
- s'agissant de la voirie existante, une meilleure utilisation des tunnels à péage intra-urbains par la baisse des tarifs, voire la suppression des péages, comme dans toutes les autres villes de France.
- une étude sur la voirie existante afin de déterminer les pistes pour l'améliorer, éventuellement par la création de nouvelles rues « normales » afin de mettre plus de cohérence dans le réseau de rues actuel.

Par ailleurs, le CAN BUS conteste l'évaluation faite par le PDU des incidences du Boulevard Urbain Sud sur l'environnement :

La présentation des impacts potentiels du BUS sur les zones Natura 2000 est incomplète et par voie de conséquence biaisée et au bout du compte fautive.

- L'emprise est en réalité de **25 ha**
- Type de milieu : artificialisé, **il est aussi naturel et agricole**
- Détail milieu naturel : **les emprises réservées depuis 80 ans constituent une zone naturelle et une continuité écologique (trame verte intra-muros) pour les 5 km restants (17,5 ha) incluant le Parc de la Mathilde (Ste Marguerite) et la pinède du Roy d'Espagne (227 arbres menacés d'être détruits).**
- Détail milieu agricole : **il s'agit des jardins familiaux Joseph Aiguier dans le 9^e, créés en 1907, patrimoine urbain et réserve unique de 4ha de biodiversité agricole en ville**
- Enjeux : **ils ne sont pas « nuls » comme indiqué, mais « forts ».**

Nous contestons la qualification des incidences du BUS sur l'environnement quantifiées dans le PDU de la manière suivante :

Incidences	PDU	CANBUS
Emission de GES	Positif	FORT
Transition énergétique	Positif	NUL
Qualité de l'air	Positif	FORT
Environnement sonore	Modéré	FORT
Modes actifs et sécurisés	Faible	
Consommation d'espaces directe	Fort	
Consommation d'espaces indirecte	Modéré	FORT
Qualité des milieux naturels (Natura 2000)	Nul	FORT
Fragmentation des habitats naturels	Modéré	FORT
Paysages et patrimoine	Modéré	FORT
Risques naturels et technologiques	Nul	FAIBLE
Qualité des milieux aquatiques et sols	Faible	