



PDU METROPOLE Aix-Marseille-Provence

Contribution à l'Enquête Publique

20/05/2021

Sommaire

Pages

1.	Présentation de CANBUS « Collectif Anti Nuisance du Boulevard Urbain Sud (BUS)»	3
2.	Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe) sur le PDU	3
3.	Avis du collectif CANBUS sur le PDU à Marseille concernant le BUS	5
3.1.	Objectifs du PDU	5
3.2.	Incidences du Boulevard Urbain Sud (BUS) estimées dans le PDU.....	5
3.3.	Nos arguments contre la justification du BUS	7
3.3.1.	Partis pris	8
3.3.2.	Solutions alternatives.....	10
3.3.2.1.	Tunnels Prado Sud et Carénage.....	12
3.3.2.2.	Cartographie de tracés alternatifs	12
4.	Préservation de la Réserve Foncière du BUS.....	13
5.	Conclusion	14

1. Présentation de CANBUS « Collectif Anti Nuisance du Boulevard Urbain Sud (BUS)»

La mobilisation est portée depuis 2015 par 4 associations :

- Association « FACE au BUS » pour la sauvegarde des jardins de famille Joseph Aiguier (13009) et de la qualité de vie des riverains de Marseille Sud concernés par le tracé du BUS (faceaubus.canalblog.com),
- Association « SAUVONS LA MATHILDE », pour la sauvegarde du Parc Public de la Mathilde au CABOT (13009) (sauvonslamathilde.org),
- Association « SOS NATURE SUD », Défense de l'Environnement et de la Qualité de vie dans les quartiers Sud, adhérente à France Nature Environnement 13, (sosnaturesud.fr).
- Association fédérative « UNION CALANQUES LITTORAL » (ucl.association.free.fr).

IMPORTANT : les procédures engagées :

- recours gracieux d'octobre 2016
- REP de février 2017
- CE en cours

N'étant pas suspensifs les travaux du BUS entre Florian et le bd Ste marguerite (700 m avant le chemin de la colline St joseph ont débuté en octobre 2017 pour atteindre le bd Ste marguerite (3,2km) avec une ouverture le 1 juillet 2020. Des travaux de finition (notamment ponts au niveau de Florian) se poursuivant jusqu'à mars 2021.

La partie non réalisée, du boulevard Ste Marguerite à Parangon, représente de l'ordre de 5 km.

Il est à noter que les transports en commun ne se feront qu'à la fin de l'ensemble du tracé.

2. Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe) sur le PDU

La métropole Aix Marseille Provence élabore son plan de déplacements urbains (PDU) pour la période 2020-2030. Dans ce territoire multipolaire, marqué par une prédominance très forte

des déplacements en automobile (qui représente plus d'un déplacement sur deux), la mobilité constitue un enjeu majeur pour l'ensemble des habitants, du point de vue de la qualité de vie et de la santé, avec notamment une forte pollution de l'air, mais aussi du changement climatique et de la transition énergétique ou encore du bruit.

La métropole est ainsi, selon l'analyse même du PDU, l'une des métropoles les plus saturées d'Europe. Elle est aussi l'un des territoires objet de la récente condamnation de la France par la cour de justice européenne pour manquement à ses obligations relatives à la directive sur la qualité de l'air. Elle se caractérise par une utilisation très marginale du vélo, et par un réseau de transports collectifs en site propre peu dense, qui contraste avec la plupart des autres métropoles françaises.

Le PDU 2020-2030 est le premier plan à l'échelle de ce vaste territoire. Afin de répondre à cette saturation, d'améliorer la qualité de vie et de diminuer l'empreinte environnementale des transports, les principaux objectifs de ce PDU sont de limiter les déplacements en voiture (baisse de 11 points de sa part modale) et d'augmenter l'utilisation des transports en commun (plus 15 points de part modale, correspondant à + 50 % d'usagers) et des modes actifs (quintuplement de la part modale du vélo), mais également de diminuer la part de population exposée à des risques sanitaires dus à la pollution atmosphérique. La stratégie du PDU fixe une majorité d'objectifs pour la période 2020-2030, et met également en avant l'horizon 2050 du fait des interactions fortes de la mobilité métropolitaine avec des infrastructures lourdes en projet (ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, avec notamment le projet de gare souterraine de Saint-Charles).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- la qualité de l'air et les risques sanitaires associés ;
- les nuisances sonores et les risques sanitaires associés ;
- la lutte contre le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre ;
- la limitation de la consommation d'espaces et de l'étalement urbain, en favorisant le développement autour des centralités urbaines et des pôles d'activités ;
- la préservation de la biodiversité et le maintien/renforcement des continuités écologiques

Le PDU apparaît par ailleurs peu précis, avec des déclinaisons à venir, sous forme de schémas sectoriels stratégiques et de plans locaux de mobilité qui devront renforcer encore, et non amoindrir, les ambitions de report modal et de prise en compte des enjeux environnementaux.

Les projets inscrits au PDU ne font l'objet que d'une analyse environnementale très générale ; la MRAe recommande de compléter cette évaluation, notamment en matière de milieu naturel (continuités écologiques, Natura 2000...).

La MRAe estime nécessaire de renforcer la prise en compte des enjeux, considérables, de qualité de l'air.

Les autres recommandations de la MRAe concernent **la justification des projets routiers**, la priorisation à l'aide de critères notamment environnementaux des projets dans l'hypothèse où l'ensemble des ressources financières ne pourrait être mobilisé, et une plus grande attention accordée au **bruit**, avec la mise en place d'une série de mesures permettant de réduire les nuisances subies par les riverains des infrastructures de transport, actuelles et futures.

Nous faisons notre les observations de la MRAe et démontrons que le BUS ne répond pas aux objectifs du PDU.

3. Avis du collectif CANBUS sur le PDU à Marseille concernant le BUS

3.1. Objectifs du PDU

OBJECTIFS DU PDU	THÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	NIVEAU D'ENJEU
Favoriser la transition énergétique pour contribuer à la lutte contre le changement climatique	Émissions de Gaz à Effets de Serre (GES)	Majeur
	Transition énergétique	Majeur
Réduire les impacts négatifs de la mobilité sur la santé	Qualité de l'air	Majeur
	Environnement sonore	Modéré
	Bien-être et activité physique	Majeur
Limiter les effets directs et indirects des infrastructures de transports sur les espaces naturels et agricoles	Consommation d'espaces agricoles et naturels directe et potentielle	Majeur
	Qualité des milieux naturels	Majeur
	Fragmentation des habitats naturels	Majeur
Limiter les effets notables sur les milieux, les ressources et sur l'exposition aux risques	Paysages & Patrimoine	Faible
	Résilience face aux risques naturels et technologiques	Faible
	Qualité des milieux aquatiques et des sols	Faible

3.2. Incidences du Boulevard Urbain Sud (BUS) estimées dans le PDU

Le BUS est identifié comme présentant des impacts potentiels sur les Zones Natura 2000.

Il est présenté de la manière suivante :

CANBUS

PDU METROPOLE Aix-Marseille-Provence

Contribution à l'Enquête Publique (20/05/2021)

CRÉATION DU BOULEVARD URBAIN SUD À MARSEILLE

Projet	Création d'un boulevard multimodal de desserte des quartiers Sud de Marseille
Type de projet	Création de voirie : 2ème phase, entre le boulevard Sainte-Marguerite et Parangon
Localisation	Marseille
Emprise	-
Site (s) Natura 2000 à proximité et distance (- de 500m)	ZSC Calanques îles Marseillaises Cap Canaille et Massif du Grand Caunet à 200m
Type de milieu	Artificialisé
Détail milieu naturel	-
Détail milieu agricole	-
Caractéristiques site Natura 2000	Mer, Bras de Mer, Landes, Broussailles, Recrus, Maquis et Garrigues, Forêts de résineux, Rochers, Eboulis rocheux
Enjeux	Nul

Cette présentation des caractéristiques principales est biaisée car incomplète et fausse :

- emprise : **25 ha**
- type de milieu : artificialisé, **naturel et agricole**
- Détail milieu naturel : **emprises réservées depuis 80 ans qui constituent une zone naturelle et une continuité écologique (trame verte intra muros) pour les 5 km restants (17,5 ha) en incluant le Parc de la Mathilde (Ste marguerite) et la pinède du Roy d'Espagne (200 pins détruits).**
- Détail milieu agricole : **il s'agit des jardins familiaux Joseph Aiguier créés en 1907, véritable patrimoine de 4 ha en pleine ville, 13009 marseille.**
- Enjeux : **ils ne sont pas nul comme indiqué « mais fort ».**

Les incidences du BUS sur l'environnement sont quantifiées dans le PDU de la manière suivante :

INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT											
Émissions de GES	Transition énergétique	Qualité de l'air	Environnement sonore	Modes actifs et sécurité	Consommation d'espaces directe	Consommation d'espaces indirecte	Qualité des milieux naturels	Fragmentation des habitats naturels	Paysage et patrimoine	Risques naturels et technologique	Qualité des milieux aquatiques et des sols
							NATURA 200				
Positif	Positif	Positif	Modéré	Faible	Fort	Modéré	Nul	Modéré	Modéré	Nul	Faible

Nous contestons pour partie la qualification des ces incidences qui devraient être :

Fort		Fort	Fort			Fort	Fort	Fort	Fort	Fort	
------	--	------	------	--	--	------	------	------	------	------	--

3.3. Nos arguments contre la justification du BUS

C'est un « Projet du Passé » tant par sa date de naissance (1947, voire 1933 !) que par sa nature : création d'une voie nouvelle de 8,5 km apparentée à une « autoroute urbaine avec des feux de croisement tous les 400 m » appelée L2 puis U502 et enfin « Boulevard Urbain Sud » à connotation plus « apaisée ! » terme à la mode qui a pour but de masquer la réalité (trafic de 50 000 vl/jour), « habillé » de desserte en transports en commun et de développement des modes doux pour être plus conforme aux préoccupations d'insertion environnementale !

Ce projet avait une logique lorsqu'il était pensé tel un périphérique il y a 70 ans mais qui aujourd'hui passe dans la ville !

De nombreuses opérations d'aménagement de grande envergure sont prévues, et en partie réalisées ou en cours : PAE de Saint-Loup, programme immobilier Immochan, ZAC Vallon de Régný (1000 logements et commerces), 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.*

Les principales insuffisances et nuisances induites sont les suivantes (tirées de l'étude d'impact du BUS de 2015 soumise à enquête publique) :

- *Le BUS est « saturé »* dès sa mise en service sans désengorger les autres axes,
- *22 carrefours* avec les voies existantes dont 19 avec feux et seulement deux ronds points, dont plus de 9 croisements sont saturés à leur mise en service,
- *Qualité de vie* : le BUS provoque des effets de coupure des quartiers sud traversés car contrairement aux objectifs la solution retenue « enclave les quartiers » du fait que le BUS est perpendiculaire aux axes structurants et de distribution,
- *Un point emblématique* concerne le gigantesque et absurde carrefour Delattre de Tassigny qui aggravera les embouteillages actuels sur ce boulevard,
- *Pas de places de parkings* ni de parkings relais,
- *Accès non maîtrisé au Parc des Calanques* par un flux supplémentaire de voitures asphyxiant les quartiers pointe rouge, redon, goudes...
- *Pollution* : les émissions de polluants sont globalement moins bonnes avec le BUS qu'en situation actuelle (risques cancérigènes pour les particules et le chrome notamment). Il est également constaté que pour tous les polluants (en kg/jour) le long du BUS la pollution est identique à celle produite sur l'A50 ! Alors que Marseille fait partie des villes pointés par l'UE pour ses dépassements de seuils au dioxyde d'Azote et aux particules fines.
- *Sites sensibles* : le long du tracé, dans un rayon de 300 mètres, sont déjà implantés plus d'une trentaine d'établissements accueillants des personnes vulnérables (crèches, écoles, collèges et lycées, EHPAD...) **dont une vingtaine le long du tracé restant à réaliser** (9^{ième} et 8^{ième} arrondissement). Dans l'étude d'impact soumise à enquête publique le risque cancérigène lié à une exposition par inhalation pour les particules

finances du BUS a été mis en évidence pour ces établissements. Les jardins de famille Joseph Aiguier en font partie également pour le risque d'ingestion dû aux dépôts de particules sur les cultures potagères,

- *Pollution sonore* : plus de 400 bâtiments sont impactés (en prenant en compte ceux construits après 1981)
- *Destruction du milieu naturel paysage, patrimoine et foncier*
 - o la pinède du Roy d'Espagne aux portes « du parc des Calanques »,
 - o Les jardins de famille Joseph Aiguier (4ha), qui existent depuis 1907 de caractère patrimonial exceptionnel dont 50 % seront condamnés,
 - o le parc de la Mathilde qui représente un poumon vert au sein d'un quartier très densifié,
 - o La Travée verte (40 grands arbres) au niveau de Rochebelle.

De l'échangeur Florian jusqu'au Boulevard Sainte Marguerite le BUS est déjà en service, hors des BHNS qui ne devraient être mis en circulation qu'à la fin des travaux sur l'ensemble du tracé. Aux heures de pointe du soir (17h30 - 18h) il est intéressant de constater que plus des 2/3 du trafic, de l'échangeur Florian en direction du sud, n'empruntent pas le BUS mais les Boulevards pont de Vivaux, Saint Loup et Romain Rolland ! Ce qui fait que le BUS jusqu'à Sainte Marguerite est relativement fluide avec embouteillage au niveau de Sainte Marguerite !

Cela corrobore ce qui est écrit dans l'étude d'Impact - « *Il est à noter la faible utilisation du BUS de bout en bout au profit d'une logique de quartier à quartier (cabotage)* » - ce qui démontre bien que l'essentiel des circulations quotidiennes en pointe soir et matin est transversale au tracé du BUS (écoles, crèches, domiciles, commerces) du fait de cette logique de quartier !

Tout ça pour un ouvrage de plus de 30 m de large !

3.3.1. Partis pris

Ce projet « du tout voiture » ne doit pas continuer dans les sections non encore réalisées.

Le BUS ne permet pas de relier plusieurs axes de circulation importants menant à différentes destinations, mais seulement d'accéder au littoral depuis l'A50 ou inversement, et c'est là son utilité principale vantée par le Maître d'ouvrage.

Il existe d'autres voies permettant des déplacements équivalents, en particulier le tunnel Prado-Sud, relié aux tunnels Prado-Carénage et Rège (en voie rapide, permettant de relier les quartiers sud de Marseille aux autoroutes A50 en direction d'Aubagne et de Nice, A55 en direction d'Aix-en-Provence et de l'A7 vers Avignon, Montpellier et Lyon, et enfin au centre ville, au littoral et à la Joliette).

Hors l'étude d'Impact du BUS n'a pas pris en compte ces tunnels dans les études de trafic de même que dans le PDU.

S'il est exact que le BUS permettra de se rendre plus aisément, car plus directement, du littoral sud et du quartier Vieille Chapelle à la RD 559, au quartier d'activités de Mazargues, puis jusqu'à l'A50, cet avantage ne concerne pas ou très peu les piétons. En effet le BUS ne traverse aucun centre de transports en commun et ne passe pas par le cœur des villages (il n'a d'ailleurs pas été conçu ainsi) mais principalement par des axes routiers (RD 559 puis A 50), de sorte qu'il ne représente guère d'intérêt pour la grande majorité des piétons. En outre son tracé le rend peu accessible par les transports en commun et il n'est pas dans la logique d'un piéton de prendre un bus pour en prendre un autre en périphérie et sans doute un troisième pour atteindre son objectif. Il ne concernera donc principalement que des riverains (peu nombreux puisque le BUS ne traverse pas le cœur des villages).

D'autre part, l'existence d'une ligne de BHNS sur le trajet du BUS ne constitue pas une avancée majeure dans les transports en commun puisque ce trajet ne relève pas d'un intérêt essentiel pour les quartiers en cause sachant que « la demande en transports en commun est orientée vers le centre de Marseille et non sur des lignes transversales » comme décrit dans le dossier d'impact.

Ainsi, l'apport du BHNS sera réduit alors qu'un résultat supérieur pourrait être atteint par le renforcement des lignes existantes (en fréquence et en fiabilité).

Déjà en 2015, dans l'étude d'impact, il est mentionné que « *le territoire du sud est de Marseille présente une bonne couverture pour les transports en commun avec une desserte globalement régulière et fréquente...Au global l'ensemble des lignes majeures du secteur présente des fréquences de moins de 10' en période de pointe...La demande en TC est orientée vers le centre de Marseille et non sur des lignes transverses* ».

Le BUS contient (et contiendra) une ligne de BHNS sur son trajet, ainsi qu'une double piste cyclable, il possède (ra) également une quadruple ou double voie d'automobiles. Il est donc autant vecteur de développement automobile que de développement des modes de transport doux ou collectifs. Or en permettant et plus encore, en facilitant le déplacement des automobiles, l'avantage du développement des transports doux ou collectifs sera fatalement compensé ou dépassé par celui des automobiles, pour des raisons évidentes tenant aux débouchés du BUS comme aux comportements individuels.

De surcroît, il ressort des pièces du dossier du projet du BUS, que le département n'avait engagé aucune concertation avec les autorités organisatrices des transports afin d'insérer les lignes de bus du BUS dans le maillage des transports en commun de l'agglomération marseillaise.

Lors des élections municipales, tous les candidats sauf LR (promesses orales d'éviter les jardins de famille), se sont prononcés par écrit à minima pour un moratoire sur la poursuite du BUS.

C'est ainsi que le nouveau conseil municipal de Marseille, commune appelée à participer activement au projet BUS a émis un avis réservé par délibération du 05/10/2020 sur le PDU proposé par la métropole, avec notamment pour motif : « le Boulevard Urbain Sud, en prolongement de l'A507 doit être finalisé pour 2022. Par son emprise, ce boulevard urbain entraîne une artificialisation et une imperméabilisation importantes des sols en milieu urbain, entraînant la disparition d'espaces de nature, de jardins familiaux et impactant de façon significative un parc public, le Jardin de la Mathilde. Il induit une fragmentation des habitats en limite du Parc National des Calanques et d'un site Natura 2000. Il reste à démontrer que cette réalisation, d'un impact environnemental conséquent et souvent traumatisant pour les quartiers traversés, est une réelle solution à l'amélioration des conditions de circulation et constitue un réel levier pour une mobilité durable à Marseille. De même, il est indispensable qu'une évaluation soit menée sur l'impact actuel et futur du projet en matière de santé et de qualité de l'air au droit de l'infrastructure. Il est en effet regrettable que des solutions alternatives en particulier avec l'amélioration des infrastructures existantes n'aient pas été engagées. Aussi, le principe, même du BUS dans ses sections non encore réalisées doit-il être analysé au regard de ces considérations et des solutions alternatives doivent être étudiés. »

Le 5 décembre 2020 4 solutions alternatives de la métropole sont parues dans le journal la Provence. Toutes empruntent les tracés initiaux du BUS (en surface) et donc impactent de la même manière le parc de la Mathilde et les jardins des familles et pour 2 tracés l'un s'arrête au chemin du Roy d'Espagne et l'autre à l'avenue de Lattre de Tassigny!

Le PDU ne fait mention d'aucunes solutions alternatives.

3.3.2. Solutions alternatives

Il s'agit là de résoudre, avec le moins d'impact possible, l'engorgement de certains secteurs - qui ne peut être ignoré - et assurer la transition des flux de la portion du BUS mis en service, au niveau du Boulevard Sainte Marguerite tout en préservant au maximum les espaces naturels inscrits, depuis pas loin de 80 ans, dans les emprises réservées du BUS.

Ces espaces naturels seront conservés en partie en accompagnement des voies nouvelles inscrites dans les emprises réservées, en totalité dans les emprises réservées non utilisées.

L'objectif est donc de ne pas poursuivre ce projet démesuré par son emprise (29 à 34 m de large) et qui ne répond pas aux objectifs assignés mais d'utiliser les voies existantes et de créer des voies nouvelles « normales », non en continu, utilisant, par séquences, les zones d'emprises réservées du PLUI et ne détruisant pas nos patrimoines végétaux,

accompagné par le renforcement des lignes existantes de bus (en fréquence et en fiabilité) et en prônant l'électrique pour ces bus.

Les zones d'emprises réservées restantes, au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques, permettront d'enrayer le déclin de la biodiversité et de constituer une trame verte « intra muros ».

Ainsi nous pourrons sauvegarder **la nature en ville**, détruite par le BUS (parc de la Mathilde, jardins des familles, la travée verte de Rochebelle, la pinède du roy d'Espagne...), **objectif premier du PADD avec la prise en compte des espaces naturels du quotidien.**

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.

Il s'agit ainsi d'organiser progressivement de nouveaux espaces naturels : réseau de parcs, jardins partagés, espaces publics fortement végétalisés pour piétons et vélos...

Le végétal, omniprésent au travers des horizons collinaires, se trouve bien représenté au sein du secteur du fait d'une grande mixité avec le bâti. Ainsi l'environnement des jardins du tissu pavillonnaire, mais aussi des parcs des grands ensembles (résidence Michelet Saint Jacques...), confère au secteur une identité végétale forte qui assure une transition effective entre l'extérieur de l'agglomération et le centre urbain dense.

Au sud la séquence paysagère est marquée par la présence d'un important couvert végétal (pinède), dans la continuité des collines de Marseillevéyre, qui assure un rôle tampon entre la résidence du Roy d'Espagne, limite urbaine Sud de la ville et l'urbanisation plus dense au Nord et la présence des infrastructures routières (chemin du Roy d'Espagne). Ce secteur constitue l'une des portes d'accès aux Calanques marseillaises (calanque de Sormiou notamment).

En poursuivant, la topographie est plus vallonnée ou plusieurs délaissés fonciers sont présents, ainsi que des parcelles bénéficiant d'un couvert végétal dense.

De l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny au Chemin Joseph Aiguier d'importants délaissés fonciers réservés pour la réalisation du projet sont présents dans ce secteur. Ils forment un couloir non urbanisé, qui constitue une rupture dans la continuité urbaine du quartier, où sont édifiées plusieurs résidences de logements (Le Massalia, le Pré Valmont, les Jardins des Hespérides, domaine Aiguier - Michelet).

Du Chemin Joseph Aiguier au boulevard de Sainte Marguerite /boulevard du Cabot, le fuseau de réservation foncière pour la réalisation du projet est fortement caractérisé par sa dominante végétale. Il est composé de l'enchaînement d'un contrefort boisé au droit du chemin Aiguier, d'un ensemble de jardins familiaux, d'une grande pinède et enfin d'une enfilade de parcs. Il s'achève sur le Parc de la Mathilde à proximité du boulevard de Sainte Marguerite.

3.3.2.1. *Tunnels Prado Sud et Carénage*

Une des motivations du projet du BUS est « *qu'en réalité, le boulevard urbain sud offre une alternative gratuite aux tunnels Prado Carénage, Prado Sud et Rège, qui sont payants et que certains automobilistes n'empruntent pas pour cette raison, privilégiant les boulevards du Prado, Michelet, Sainte-Marguerite, Schloesing, etc. qui drainent la circulation vers le centre-ville.* »

En appui des solutions potentielles il doit impérativement être examiné les possibilités de prises de participations (ou autre outil juridique) dans la société des tunnels pour alléger fortement le cout du péage ou le rendre gratuit, ce qui se justifie complètement du point de vue économique (moins d'investissement..) et environnementale pour fluidifier les déplacements.

3.3.2.2. *Cartographie de tracés alternatifs*

Pour tous les scénarios le BUS, tel qu'il a été conçu, s'arrête au boulevard sainte marguerite.

Pour le BHNS il s'arrête au niveau de la Colline Saint Joseph pour faire le lien avec le tramway bien que précédemment il a été démontré le peu d'utilité de ce mode de transport.

La contrainte au niveau de Sainte Marguerite est de permettre au flux issu du BUS de s'écouler le mieux possible et de supprimer la saturation de ce carrefour par une tranchée couverte tout en sauvegardant le Parc de la Mathilde.

Les jardins de famille Joseph Aiguier sont préservés en les contournant par l'ouest en utilisant les emprises réservées jusqu'à l'obélisque de Mazargues et la traverse de la Gouffonne .

A partir du boulevard de Tassigny une voie nouvelle empruntant l'emprise du BUS, via un tunnel sous la rue Tomasi, rejoint le chemin du Roy d'Espagne .pour désenclaver tout ce secteur.

La section jusqu'à Parangon restera préservée et sera restaurée et donc aucun impact sur la pinède du Roy d'Espagne.Aucune justification pour continuer jusqu'au littoral.

Les voies nouvelles sont des voies classiques soit double sens de circulation + une voie de parking + trottoirs.

En fin de ce mémoire sur un plan agglomérant des feuilles du PLUI pour représenter l'ensemble du tracé, les solutions alternatives apparaissent en bleu (en pointillé pour les tranchées couvertes), les espaces naturels conservés en vert, les voies existantes en gris, en rouge pour le BUS réalisé. Il s'agit d'une représentation synthétique, nous avons travaillé de façon détaillée dans un document spécifique.

4. Préservation de la Réserve Foncière du BUS

La consommation d'espaces naturels et agricoles par les espaces urbains, industriels et commerciaux est de plus en plus rapide. En France, c'est plus de 65 000 ha qui sont artificialisés chaque année, soit l'équivalent d'environ un département tous les 8 ans. Les espaces où les espèces peuvent vivre et se déplacer se raréfient, les écosystèmes sont de plus en plus fragmentés et les citoyens sont de plus en plus distants d'une nature inaccessible. Au-delà de la biodiversité, ce sont l'attractivité des territoires et la qualité de vie des citoyens qui sont en jeu.

La réserve foncière actuelle du BUS est non seulement un milieu de vie favorable à la biodiversité animale (reptiles, amphibiens...) mais aussi un corridor de déplacement important pour notamment les chauves souris et les rapaces nocturnes (chouette, hiboux...), espèces tous protégés, impact non pris en compte dans le dossier du BUS.

Pour accomplir leur cycle de vie (alimentation, reproduction, repos...) dans des conditions favorables, les espèces animales et végétales ont besoin de vivre et se déplacer dans des milieux naturels en bon état et **connectés entre eux**.

Il s'agit de protéger spécifiquement des habitats naturels et non plus seulement des espèces via des mesures réglementaires.

Parmi les causes de régression, notamment des chauves souris, la destruction et la modification des habitats sont sans nul doute les principaux facteurs. Si les collisions avec les infrastructures routières est l'impact le plus visible, le morcellement du territoire a probablement des conséquences importantes.

Notre objectif est de préserver et restaurer ces espaces naturels :

- pour partie dans l'emprise restante en accompagnement des quelques voies nouvelles proposées,
- entièrement pour la majorité de l'emprise du BUS de Sainte Marguerite au littoral.

Et de sauvegarder :

- la pinède du Roy d'Espagne aux portes « du parc des Calanques »,
- Les jardins de famille Joseph Aiguier (4ha), qui existent depuis 1907 de caractère patrimonial exceptionnel dont 50 % seront condamnés,
- le parc de la Mathilde qui représente un poumon vert au sein d'un quartier très densifié,
- la travée verte (40 grands arbres) au niveau de Rochebelle

Il ne s'agit pas d'en faire un sanctuaire mais aussi d'organiser progressivement, de manière compatible et structurés par rapport à la préservation des habitats, de nouveaux espaces naturels :

réseau de parcs, jardins partagés, circuits piétons et vélos...il s'agit là de faire de l'ingénierie écologique.

5. Conclusion

Nous avons démontré que les observations de la MRAe sur le PDU :

- **Le PDU apparaît par ailleurs peu précis**, avec des déclinaisons à venir, sous forme de schémas sectoriels stratégiques et de plans locaux de mobilité qui devront renforcer encore, et non amoindrir, les ambitions de report modal et de prise en compte des enjeux environnementaux.

Les projets inscrits au PDU ne font l'objet que d'une analyse environnementale très générale ; la MRAe recommande de compléter cette évaluation, notamment en matière de milieu naturel (continuités écologiques, Natura 2000...).

La MRAe estime nécessaire de renforcer la prise en compte des enjeux, considérables, de qualité de l'air.

Les autres recommandations de la MRAe concernent **la justification des projets routiers...**

sont justes et ne permettent pas de valider ce PDU.

Par ailleurs, ce qui conforte notre conclusion, il est à noter que le projet de la LINEA (boulevard de liaison du Nord Est de l'agglomération de Marseille sur 8 km, similaire au BUS) sur les communes de Marseille, Allauch et Plan de Cuques a vu son « utilité Publique » annulée par le Tribunal Administratif le 14/03/2019, projet qui figure pourtant dans le PDU !

CANBUS

PDU METROPOLE Aix-Marseille-Provence

Contribution à l'Enquête Publique (20/05/2021)

