

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE POUR LA REALISATION DU BOULEVARD URBAIN SUD A MARSEILLE

France Nature Environnement Bouches-du-Rhône (FNE 13) et ses associations adhérentes œuvrent de concert pour le développement d'un territoire départemental durable.

Dans un territoire aussi urbanisé et peuplé que celui des Bouches-du-Rhône, FNE 13 soutient le développement de villes durables et prône l'application de principes aussi fondamentaux que la préservation des espaces végétalisés, une offre de transports collectifs de qualité ou encore une mobilité douce encouragée.

Face à des villes toujours plus denses, la concentration des activités dans ces cœurs de vie et la mobilité des citoyens du territoire, la ville doit offrir une véritable offre de mobilité collective, de qualité et qui respecte l'environnement présent.

La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole soumet aujourd'hui à enquête publique le projet de Boulevard Urbain Sud d'une longueur de 8 km devant permettre de relier le secteur de la Pointe-Rouge à l'autoroute A50 et la future rocade L2 au niveau de l'échangeur Florian.

FNE 13 tient à exprimer sa position quant à la bonne prise en compte des principes énoncés ci-dessus.

Position de FNE 13

Tout d'abord, ce projet est en contradiction avec les belles intentions énoncées, que ce soit dans le PADD du SCOT de Marseille Provence Métropole ou le rapport d'orientation du PLU de Marseille, sur la priorité aux transports en commun, la réduction des gaz à effet de serre, des voiries apaisées, ou encore une meilleure place aux modes de déplacement doux.

L'absence de prescriptivité du SCOT et le flou des orientations du PLU ont laissé toute leur place à des projets comme le Boulevard Urbain Sud qui vont à l'encontre des politiques publiques affirmées par les lois récentes.

En préalable, nous faisons nôtre cette remarque de l'avis de l'Etat regrettant « *que le PLU ne donne pas de véritable lisibilité de la politique globale en matière de transport : les axes de TCSP, l'offre de stationnement publique et les pôles d'échange et parcs relais auraient gagné à être analysés globalement afin de mesurer l'impact attendu en matière de limitation de l'usage de la voiture* ».

Cette lisibilité doit concrétiser graphiquement et réglementairement la coordination spatiale des différents opérateurs de transport et la cohérence des offres de service. La logique impulsée par la loi Grenelle est celle d'un puissant réseau de transports collectifs qui s'appuierait sur les grandes infrastructures ferroviaires existantes par la création de pôles d'échanges intermodaux et de services et la limitation, notamment par la création de parcs relais périphériques, de l'usage automobile dans les zones centrales. C'est autour de ces axes forts de transport collectif que peut s'organiser par restructuration un urbanisme moderne et durable.

De plus, les infrastructures de déplacement quelque soit leur nature, ont un impact environnemental direct ou indirect fort sur les milieux naturels, la qualité de l'air et de l'eau, l'imperméabilisation des sols, l'étalement urbain...

Le projet de PLU n'est pas évalué quantitativement et ses impacts environnementaux non plus (consommation d'espace, prévision d'augmentation du trafic automobile, émission de gaz à effet de serre...). Si les disparités de qualité de desserte automobile ou TSCP des différents quartiers sont indiquées, le projet ne montre pas ce qui est amélioré ou non.

Plus précisément, la question de la protection des jardins familiaux placés sur l'itinéraire nous apparaît essentielle. Si ceux-ci ne peuvent être contournés, il y a lieu d'éviter toute coupure, notamment en faisant passer le Boulevard Urbain Sud en passage souterrain dans le secteur concerné. Nous ne pouvons cautionner la destruction de lieux patrimoniaux et d'espaces naturels du quotidien tels que le Jardin de la Mathilde au Cabot, la bastide de la Seigneurie et son parc, la Pinède du Roy d'Espagne ou encore le parc Aiguier.

Enfin, le PLU ne traduit pas une orientation des investissements de manière prioritaire vers les infrastructures de transports collectifs, et plus spécifiquement à ceux en site propre, et donne une place encore trop grande à la facilitation des déplacements en voitures individuelles notamment par une absence de partage clair de la voirie sur les grandes voies urbaines, ou des réservations importantes pour des infrastructures routières « structurantes ».

Les emplacements réservés Boulevards Urbains Multi modaux traduisent les imprécisions dans leur désignation et leur hiérarchisation : pas de réelle définition des fonctions de chacun, pas de schéma de principe de coupe d'utilisation de l'espace public et de la répartition entre les différents modes.

En tout état de cause, nous faisons nôtre les analyses et remarques de SOS Nature Sud et autres associations locales qui dénoncent ce projet.

Nous ne manquerons pas de les appuyer dans toute action de quelque sorte que ce soit (juridiques ou citoyennes) pour contrer ce projet. Nous les rejoignons dans leurs propositions de faire du Boulevard Urbain Sud non une autoroute de rabattement, mais un vrai boulevard urbain, paysager, convivial, à voie de circulation automobile limitée, avec priorité aux transports en commun et où 2 roues et piétons auront une place déterminante.

En conséquence, FNE 13 émet un avis défavorable sur le projet de boulevard urbain sud tel que présenté à cette enquête publique et demande un projet de PLU fort sur la question de la politique des transports.

Le PLU doit traduire clairement une politique globale de transport tournée prioritairement vers les infrastructures de transports collectifs et prévoir une évaluation quantitative et qualitative des impacts environnementaux.

Le boulevard urbain sud doit être un véritable boulevard urbain paysager et convivial donnant la priorité aux transports en commun mais également aux piétons et cyclistes qui doivent bénéficier d'une place prépondérante dans les aménagements.