



Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

Direction de Pôle Grandes Infrastructures

Direction des Infrastructures

Service des Etudes Opérationnelles

**REALISATION DU BOULEVARD URBAIN SUD  
ENTRE LA TRAVERSE PARANGON ET L'ECHANGEUR FLORIAN  
A MARSEILLE (8<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> arrondissements)**



**BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE**

Septembre 2014

# SOMMAIRE

## **1) Les principes de la concertation**

- 1.1 Introduction
- 1.2 Rappel du cadre réglementaire
- 1.3 Contenu du bilan

## **2) La mise en œuvre de la concertation**

- 2.1 Rappel : la première phase de concertation
- 2.2 Les modalités générales
- 2.3 La réunion publique de lancement de la concertation préalable
- 2.4 Expositions publiques
- 2.5 Documents à la disposition du public

## **3) Le bilan de la concertation**

- 3.1 Bilan quantitatif
  - 3.1.1- Réunion publique de lancement de la concertation préalable
  - 3.1.2- Expressions du public
- 3.2 Bilan qualitatif et réponses du maître d'ouvrage aux observations recueillies
  - 3.2.1- Observations relatives aux conditions d'organisation de la concertation préalable
  - 3.2.2- Observations sur l'intérêt du projet
  - 3.2.3- Observations sur la pollution atmosphérique et les nuisances sonores engendrées par le projet
  - 3.2.4- Observations sur l'environnement, sur les patrimoines paysager, historique et architectural
  - 3.2.5- Observations sur la prise en compte des modes doux (piétons/cycles) et des transports en commun
  - 3.2.6- Observations relatives au stationnement et aux parkings
  - 3.2.7- Observations techniques sur le projet
  - 3.2.8- Observations relatives au coût, au financement, au planning et au phasage du projet
  - 3.2.9- Observations relatives à l'impact foncier du projet
  - 3.2.10- Observations ne concernant pas directement le projet
- 3.3 Compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable

## **4) Les suites données à la concertation**

**Pièces annexées :**

- **Annexe 1** : Délibération FCT 027-090/14/CC du 25 avril 2014
- **Annexe 2** : Revue de Presse
- **Annexe 3** : Documents (plaquette et panneaux) à la disposition du public
- **Annexe 4** : Copie des registres de concertation publique
- **Annexe 5** : Compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable du vendredi 27 juin 2014

## **1) Les principes de la concertation**

### **1.1 Introduction**

D'une longueur totale de 8,5 km, le projet du Boulevard Urbain Sud (BUS) constitue un maillon fort de la politique d'aménagement du territoire de l'agglomération marseillaise. En reliant le secteur de la Pointe-Rouge à l'autoroute A50, via l'échangeur Florian, il vise à compléter la trame viaire en raccordant les quartiers Sud de la ville aux réseaux structurants de l'agglomération marseillaise.

D'une logique de contournement du centre-ville sous forme de voie rapide urbaine, le projet a évolué vers un boulevard urbain, plus conforme aux préoccupations d'insertion environnementale, de desserte en transports en commun et de développement des modes doux.

La totalité de l'itinéraire du Boulevard Urbain Sud a déjà fait l'objet d'une concertation préalable en 2002/2003. Son ancienneté, l'urbanisation constatée sur certains secteurs et l'approfondissement des récentes études menées en 2010/2011 sur la section du Boulevard Urbain Sud comprise entre l'avenue De Lattre de Tassigny et l'échangeur Florian rendent nécessaire la réalisation d'une nouvelle concertation préalable.

A cet effet, conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, MPM a délibéré, le 25 avril 2014, pour lancer la concertation préalable à la réalisation du Boulevard Urbain Sud entre la Traverse Parangon et l'échangeur Florian, à Marseille (8<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> arrondissements).

### **1.2 Rappel du cadre réglementaire**

Suivant ces dispositions, MPM a organisé une concertation préalable associant les habitants, les associations locales et toute personne concernée.

La concertation s'est déroulée du vendredi 27 juin 2014 au vendredi 25 juillet 2014 inclus. Elle avait pour objet de présenter au public le projet du BUS en cours de réflexion, et de recueillir les avis des acteurs locaux, des usagers, des riverains et de toute personne concernée. Elle s'inscrit également dans la perspective d'une enquête publique ultérieure.

### **1.3 Contenu du bilan**

Le bilan de la concertation du projet du BUS précise les modalités d'organisation, fait la synthèse de tous les échanges et des contributions du public, et propose les orientations données au projet.

## **2) La mise en œuvre de la concertation**

### **2.1 Rappel : la première phase de concertation**

La totalité de l'itinéraire du Boulevard Urbain Sud a déjà fait l'objet d'une concertation préalable en 2002/2003.

Celle-ci s'est déroulée du 2 décembre 2002 au 17 janvier 2003 au travers d'une exposition publique au Pharo et dans les mairies des 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> secteurs de Marseille.

Sur les 7 semaines qu'aura duré la concertation, environ 800 visiteurs se sont déplacés sur les lieux d'exposition et 205 remarques ont été portées sur les registres mis à la disposition du public.

Par ailleurs, 3 réunions publiques avaient été organisées, auxquelles ont participé environ 130 personnes.

L'analyse des remarques émises n'avait pas fait ressortir d'opposition de principe à la création du Boulevard Urbain Sud. De la même façon, le parti général présenté n'avait pas été remis en cause.

### **2.2 Les modalités générales**

Les modalités générales de la présente concertation figuraient dans la délibération FCT 027-090/14/CC du Conseil de Communauté en date du 25 avril 2014 :

- une réunion publique de lancement de la concertation ;
- une exposition publique d'une durée de 4 semaines, dans les locaux de la Communauté Urbaine, de la Mairie des 6<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> arrondissements ainsi que la Mairie des 9<sup>ème</sup> et 10<sup>ème</sup> arrondissements, utilisant comme support des panneaux de présentation ;
- un registre était mis à disposition sur les lieux d'exposition afin de recueillir les avis du public.

Ces modalités ont fait l'objet d'un avis de presse dans les publications de « LA PROVENCE » et de « LA MARSEILLAISE » du mardi 24 juin 2014.

De plus, le site internet de la Communauté urbaine a relayé l'information relative à la concertation du Boulevard Urbain Sud, en intégrant sur une page WEB, l'avis de concertation, la plaquette et les panneaux de présentation du projet.

### 2.3 La réunion publique de lancement de la concertation préalable

La réunion publique de lancement de la concertation préalable a été organisée le vendredi 27 juin 2014 à 15h30, en mairie du 5<sup>ème</sup> secteur (La Maison Blanche – 150, boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille), afin de présenter le projet à la population.



Photo prise lors de la réunion publique du 27/06/2014

Après une introduction générale du projet par les élus, le Directeur des Infrastructures de la Communauté urbaine, présente le projet du BUS, puis il rappelle les objectifs de la concertation préalable. Le projet qui est présenté à la population aujourd'hui est certes très avancé, puisqu'il fait l'objet d'études depuis plusieurs années, mais il n'est pas encore finalisé. L'objet de la concertation est justement de prendre en compte les observations du public pour éventuellement adapter le projet.

La présentation technique du projet est ensuite assurée par Monsieur DURUAL représentant du groupement de maîtrise d'œuvre en charge de l'opération (groupement EGIS France / ILEX / SMM / Mascarelli).

Cette présentation a été suivie d'une séance d'échanges avec la salle, visant à répondre aux interrogations du public. Le compte rendu de la réunion publique figure en Annexe 5 du présent bilan de concertation préalable.

## **2.4 Expositions publiques**

Trois expositions permanentes constituées pour chacune d'entre elles, de six panneaux de présentation de l'opération se sont tenues du vendredi 27 juin 2014 au vendredi 25 juillet 2014 inclus (soit pendant quatre semaines consécutives) dans les lieux suivants :

- à la mairie du 4<sup>ème</sup> secteur (Villa Bagatelle – 125, rue du Commandant Rolland – 13008 Marseille) du lundi au vendredi de 8h30 à 11h30 et de 12h45 à 16h30 ;
- à la mairie du 5<sup>ème</sup> secteur (La Maison Blanche – 150, boulevard Paul Claudel – 13009 Marseille) du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00 ;
- au siège institutionnel de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (58, boulevard Charles Livon – 13007 Marseille) du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30 ;

Dans les trois lieux d'exposition, un registre dans lequel chacun pouvait formuler ses observations était mis à la disposition du public. De plus, six panneaux étaient exposés et présentaient l'opération :

- Panneau 1 – Le projet à l'échelle de l'agglomération
- Panneau 2 – Le contexte du projet
- Panneau 3 – Le parti d'aménagement
- Panneau 4 – Séquence 1 : de la mer jusqu'à l'avenue du Maréchal De Lattre de Tassigny
- Panneau 5 – Séquence 2 : de l'avenue du Maréchal De Lattre de Tassigny jusqu'à la Traverse Régny
- Panneau 6 – Séquence 3 : de la Traverse Régny à l'échangeur Florian

## **2.5 Documents à la disposition du public**

Outre les panneaux exposés, une plaquette d'information éditée en 850 exemplaires et présentant l'opération, était disponible lors de la réunion publique et sur les lieux d'exposition.

### 3) Le bilan de la concertation

#### 3.1 Bilan quantitatif

##### 3.1.1- Réunion publique de lancement de la concertation préalable

La réunion publique de lancement de la concertation préalable a réuni environ 150 personnes.

##### 3.1.2- Expressions du public

Les personnes intéressées par le projet ont par ailleurs utilisé les différents moyens d'expression mis à leur disposition.

Cette concertation a fait l'objet d'une forte mobilisation, puisqu'une centaine d'expressions a été consignée dans les registres.

Une expression peut contenir plusieurs avis, portant chacun sur un aspect différent du projet.

Les moyens d'expression ont été les suivants :

| Moyens d'expression         | Nombre d'expressions |
|-----------------------------|----------------------|
| Lors de la réunion publique | 9                    |
| Registres                   | 112 observations     |
| <b>TOTAL</b>                | <b>121</b>           |

#### 3.2 Bilan qualitatif et réponses du maître d'ouvrage aux observations recueillies

Les observations écrites formulées sur les 3 registres de concertation préalable portent sur plusieurs aspects du projet de réalisation du Boulevard Urbain Sud entre la Traverse Parangon et l'échangeur Florian.

Elles sont regroupées en 10 thématiques :

- Observations relatives aux conditions d'organisation de la concertation préalable
- Observations sur l'intérêt du projet
- Observations sur la pollution atmosphérique et les nuisances sonores engendrées par le projet



- Observations sur l'environnement, et sur les patrimoines paysager, historique et architectural
- Observations sur la prise en compte des modes doux (piétons/cycles) et des transports en commun
- Observations relatives au stationnement et aux parkings
- Observations techniques sur le projet
- Observations relatives au coût, au financement, au planning et au phasage du projet
- Observations relatives à l'impact foncier du projet
- Observations ne concernant pas directement le projet

### **3.2.1- Observations relatives aux conditions d'organisation de la concertation préalable**

**17 observations** portent sur les formalités d'organisation de la concertation préalable du BUS.

**1 observation** regrette le peu d'éléments présenté à la concertation.

**6 remarques** portent sur la période estivale qui a été choisie pour organiser la concertation ; certains pensent que MPM a volontairement choisi l'été de sorte à avoir le moins possible de remontées négatives de la part des riverains et ils dénoncent ainsi une concertation « à la sauvette ».

**6 observations** souhaitent que soit organisé un débat public élargi (voir un référendum populaire) prenant notamment en compte la contribution des CIQ qui ont l'expertise du terrain, la relation avec les habitants et la connaissance de leurs attentes. Compte tenu de l'ampleur du projet du BUS (cf. article R121-2 du Code de l'Environnement), **3 observations** demandent la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour qu'un débat public digne de ce nom soit organisé.

Enfin, **1 observation** exige un retour sur la prise en compte des remarques formulées par le public dans le cadre de la concertation préalable.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

Les modalités d'organisation de la concertation préalable, détaillées dans les chapitres 1 et 2 du présent bilan de concertation, figuraient dans la délibération du Conseil de Communauté du 25 avril 2014 ; elles ont été respectées en tout point.

Il convient de rappeler que le projet du BUS constitue un projet ancien puisqu'il est inscrit en emplacement réservé dans le Plan d'Occupation des Sols de la Ville de Marseille depuis 1981 sous les appellations U500 et U501. Il a par ailleurs déjà fait l'objet d'une concertation préalable en 2002/2003, sur la totalité de son itinéraire. Ainsi, le public a pu prendre connaissance des principales caractéristiques du projet depuis plusieurs années.

Les modalités de publicité annonçant la présente concertation apparaissent classiques et satisfaisantes pour ce type d'opération : avis de presse dans les publications de « LA PROVENCE » et de « LA MARSEILLAISE » et repris sur le site internet de la Communauté urbaine, réunion publique de lancement, et trois expositions d'une durée de 4 semaines.

La période du 27 juin 2014 au 25 juillet 2014 choisie pour la concertation correspondait à la fin d'année scolaire ; à cette époque, les administrés sont sans doute plus disponibles pour venir prendre connaissance du projet.

Le résultat de la concertation et le nombre conséquent de contributions portées sur les registres traduit bien la forte mobilisation du public pour ce projet.

Concernant la Commission Nationale du Débat Public (cf. articles R121-2 et L121-8 du Code de l'Environnement), le Boulevard Urbain Sud n'entre pas dans le champ de saisine de cette commission. En effet, le BUS constitue en effet une opération de liaison inter-quartiers ; il s'agit d'un projet de boulevard urbain à l'échelle de Marseille et en aucun cas d'un projet d'intérêt national.

Le maître d'ouvrage va poursuivre les études sur le projet du Boulevard Urbain Sud afin d'intégrer notamment le maximum des remarques exprimées pendant la concertation préalable. D'autres réunions entre différentes institutions (MPM, mairies) et les acteurs de la vie locale (CIQ, Associations, ...) auront lieu pour poursuivre la démarche de concertation engagée. Elles permettront d'affiner la conception technique en différents secteurs.

Une fois ce travail effectué, la population sera à nouveau invitée à donner son avis sur le projet du Boulevard Urbain Sud lors d'une enquête publique, conformément à l'article L.123-2 du Code de l'Environnement. Pour cela, elle aura accès à un Dossier d'Enquête Publique (dossier détaillé du projet) dans lequel sera notamment intégré le présent bilan de la concertation préalable.

### 3.2.2- Observations sur l'intérêt du projet

Pour certaines personnes, le BUS est perçu comme un aspirateur à voitures alors que l'avenir n'est pas à l'automobile mais aux modes doux de déplacements (piétons, cycles) et aux transports en commun. De plus, les études relatives à cette opération remontant à plusieurs décennies, le BUS apparaît pour certains comme un projet obsolète, dépassé et inutile. C'est pourquoi ils le contestent.

Ainsi, **15 observations** à caractère négatif portant sur l'intérêt du projet du Boulevard Urbain Sud ont été formulées en ce sens sur les registres de concertation préalable.

D'un autre côté, **15 personnes** ont formellement exprimé leur satisfaction et/ou encouragement par rapport au projet présenté.

En effet, plusieurs administrés plébiscitent l'arrivée de ce « boulevard urbain moderne » qui permettra de désenclaver les quartiers sud et de fluidifier la circulation. En particulier, le C.I.Q. du 10<sup>ème</sup> arrondissement approuve le passage en trémies souterraines du BUS et les aménagements paysagers en surface.

### La réponse du maître d'ouvrage :

D'une longueur totale de 8,5 km, le projet du Boulevard Urbain Sud vise à compléter la trame viaire en raccordant les quartiers Sud de la ville (secteur de la Pointe Rouge) aux réseaux structurants de l'agglomération marseillaise (échangeur Florian sur autoroute A50).

D'une logique de contournement du centre-ville sous forme de voie rapide urbaine (rocade), le projet a évolué vers un boulevard urbain, plus conforme aux préoccupations d'insertion environnementale, de desserte en transports en commun et de développement des modes doux.

Une rocade est un axe de contournement d'une agglomération, sans connexion directe avec les quartiers traversés. Les dessertes se font via des échangeurs routiers dont les dimensions s'avèrent très consommatrices d'espaces. Les délaissés de ces voies sont souvent déqualifiés, peu ou mal entretenus car non utilisés ni mis en valeur. Les caractéristiques des rocades sont proches de celles d'une autoroute. En outre, la vitesse réglementaire sur les rocades est de 70 km/h.

En revanche, les boulevards urbains sont des axes de circulation apaisée (50 km/h) ayant un gabarit de « 2x2 voies » ou « 2x1 voie » mais dont les trottoirs et les abords connaissent une quiétude suffisante pour attirer de nombreux piétons et favoriser, au moins par endroits, l'implantation d'immeubles d'activités comme d'habitations : l'accessibilité pour les riverains va alors de pair avec un ralentissement du trafic, la présence de contre-allées - notamment pour les sorties de parking - et un raccourcissement des distances entre des carrefours dont la traversée doit être alors régulée par des feux.

Ce type d'avenue demande de réunir une approche du cadre de vie à l'échelle du marcheur et une approche de la circulation multimodale dont profite ce même piéton. C'est un travail partagé entre les urbanistes et les ingénieurs de voirie qui peut conduire à formuler les choix et les compromis indispensables au succès de tels projets.

Comme en atteste les caractéristiques du BUS qui ont évolué de celles d'une rocade à celles d'un boulevard urbain, le maître d'ouvrage est bien conscient que l'avenir n'est pas au tout voiture mais aux modes de déplacements moins polluants (modes doux et TCSP). Ainsi, le Boulevard Urbain Sud est avant tout un axe multimodal : véhicules particuliers, transports en commun en site propre (TCSP), pistes cyclables et cheminements piétons cohabitent, en toute sécurité, sur des espaces clairement identifiés (revêtement, mobilier), sur la totalité du tracé.

La composante paysagère revêt une grande importance puisque, tout le long de l'itinéraire, la voie cherche à s'intégrer à son environnement et non l'inverse. Ainsi, le profil en travers de la voirie est régulièrement entrecoupé de zones « vertes » : ilot central planté, espaces verts et alignements d'arbres entre les voies TCSP et les contre allées, et entre les voies et les cheminements doux.

Sur les trémies couvertes, plusieurs zones paysagées seront créées et agrémentées de zones de loisirs.

Ainsi, plusieurs fonctions cohabiteront le long de cet axe : la circulation de transit, les liaisons inter quartiers, la desserte locale, les transports en commun structurants, en lien avec l'ensemble du réseau de transport en commun lourd, les modes doux et les activités de loisirs (ex : marche, vélo, roller, jogging ...)

Outre ses fonctions de transit, le BUS assurera des liaisons inter-quartiers et participera, par le détournement d'une partie du trafic routier, à l'amélioration de la qualité de vie des noyaux villageois. Son profil transversal a été élaboré pour donner une place importante aux modes doux de déplacement (piétons, cycles) et aux transports en commun en site propre (TCSP) : il comportera 1x2 ou 2x2 voies de circulation VL, mais aussi 2x1 voie TCSP, des pistes cyclables et des cheminements piétons sur la totalité de son tracé.

Plusieurs caractéristiques routières ont par ailleurs été modifiées entre le projet présenté en 2002 et celui de 2014 : tous les carrefours sont plans, certains ronds-points ont été transformés en carrefours à feux de conception plus urbaine, les coupures piétonnes (passerelles) ont été supprimées au profit de passages piétons à niveau.

La section à 2x1 voie, initialement prévue jusqu'en amont de l'avenue De Lattre de Tassigny a été prolongée jusqu'au Chemin de la Colline Saint Joseph afin de limiter les emprises et réduire les impacts. En effet, à ce niveau, le trafic automobile augmente de façon significative

Néanmoins, les niveaux de trafic attendus en heure de pointe du soir le long du tracé du BUS révèlent bien que ce projet d'axe structurant n'est pas obsolète, dépassé et inutile mais qu'il est au contraire indispensable et correctement dimensionné pour désengorger les quartiers, de Saint Loup à la Pointe Rouge.

| <b>Tronçon</b>                                                        | <b>Trafic attendus<br/>en heure de pointe du<br/>soir</b> | <b>Trafic Moyen<br/>Journalier Annuel<br/>(TMJA)</b> |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <b>Traverse Parangon – Av. De Lattre de Tassigny</b>                  | 1000 véhicules par<br>heure                               | 12 500 véhicules<br>/jour                            |
| <b>Av. De Lattre de Tassigny –<br/>Chemin de la Colline St Joseph</b> | 1500 véhicules par<br>heure                               | 18 750 véhicules<br>/jour                            |
| <b>Chemin de la Colline St Joseph –<br/>Bd Paul Claudel</b>           | 3300 véhicules par<br>heure                               | 41 250 véhicules<br>/jour                            |
| <b>Bd Paul Claudel – Bd Achille<br/>Marcel</b>                        | 2600 véhicules par<br>heure                               | 32 500 véhicules<br>/jour                            |
| <b>Bd Achille Marcel – Echangeur<br/>Florian</b>                      | 3600 véhicules par<br>heure                               | 45 000 véhicules<br>/jour                            |

### 3.2.3- Observations sur la pollution atmosphérique et les nuisances sonores engendrées par le projet

**44 remarques** portent sur la pollution atmosphérique et les nuisances sonores engendrées par le projet du BUS.

Les habitants s'interrogent pour leur santé et sur la prise en compte de ces paramètres par le maître d'ouvrage.

Il est demandé si une simulation ou une évaluation du niveau sonore a été réalisée. Plusieurs observations réclament des protections acoustiques afin de pallier une augmentation du niveau sonore lié au trafic à proximité de leur habitation (ex : 8 demandes pour des murs anti-bruits, 7 demandes pour un revêtement absorbant le maximum de bruit, et 2 demandes d'isolation en façade de type double vitrage / baie vitrée).

Enfin, 1 observation précise qu'une étude d'impact est nécessaire et 1 autre fait référence au Plan Climat qu'a adopté le Conseil Communautaire de MPM le 26 octobre 2012 et sur sa prise en compte dans le cadre du projet du BUS.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

Il faut rappeler que le Boulevard Urbain Sud ne constitue pas une autoroute mais un axe routier largement planté raccordé à la ville et intégrant plusieurs modes de déplacement (modes doux et voies de transport en commun en site propre).

En ce qui concerne la **pollution atmosphérique**, le projet du BUS s'inscrit dans la logique du PDU qui, par l'incitation à l'usage des transports en commun notamment, vise à une limitation du trafic au niveau global de l'agglomération.

Le BUS contribue à désengorger les noyaux villageois grâce au report de trafic et ainsi réduit les émissions dans des sites urbains fortement habités.

La maîtrise des vitesses participe aussi à la limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Les aspects liés à l'éventuelle pollution atmosphérique du projet et à son traitement feront l'objet d'études approfondies et seront largement développés dans l'étude d'impact du Dossier d'Enquête Publique (volet « air et santé »).

En effet, conformément au Code de l'Environnement (articles L.122-1 à 3 et R122-1 à 16 relatifs aux études d'impact), l'étude d'impact du projet intègre une analyse spécifique de l'impact du projet sur la pollution atmosphérique et ses effets sur la santé humaine. Cette analyse intègre notamment une évaluation des émissions polluantes et des risques sanitaires liés au projet. Une attention particulière sera portée aux lieux dits sensibles (hôpitaux, crèches, écoles, stades, centres sportifs, résidences de personnes âgées).

Concernant les **nuisances sonores**, le projet du Boulevard Urbain Sud constitue une opération de voirie soumise au Code de l'Environnement ; ce dernier, et notamment les articles L.571-1 et suivants relatifs au bruit, imposent d'évaluer le bruit dans

l'environnement et de mettre en place des actions tendant à prévenir ou réduire le bruit occasionné par l'opération de voirie concernée.

Ainsi, en cas de dépassement des niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore liée au BUS et si les constructions impactées ont été autorisées avant l'inscription du projet en emplacement réservé dans le POS (soit le 30 juin 1981), la protection phonique est due obligatoirement par le maître d'ouvrage.

Les protections à la source de type écrans ou murs anti bruit seront étudiées. Le cas échéant, des isolations en façades (double vitrage,...) pourraient être mises en œuvre ponctuellement. De même, un revêtement de chaussée en enrobé phonique pourrait limiter l'impact acoustique du projet.

Tous les aspects liés au bruit et à son traitement représentent des sujets essentiels pour le projet du BUS ; ils feront l'objet d'études approfondies et seront largement développés dans l'étude d'impact du Dossier d'Enquête Publique (volet « études acoustiques »).

Enfin, l'étude d'impact tiendra compte des réglementations et textes en vigueur ainsi que de documents spécifiques comme le Plan Climat adopté par le Conseil Communautaire de MPM le 26 octobre 2012.

#### **3.2.4- Observations sur l'environnement, et sur les patrimoines paysager, historique et architectural**

**27 observations** portent sur l'impact négatif du BUS sur l'environnement (faune et flore), et sur ses conséquences sur les patrimoines paysager, historique et architectural.

Pour les habitants, le BUS va séparer et défigurer les quartiers ; il va enlaidir et dégrader leur cadre de vie.

En effet, le tracé du BUS traverse un certain nombre d'espaces verts remarquables comme par exemple le Parc de la Mathilde, les jardins familiaux Joseph Aiguier, le parc de la Seigneurie (parc de 8 000 m<sup>2</sup>), et la pinède du Roy d'Espagne (campagne Barry).

Même si le projet prévoit une compensation en arbres et jardins, le public juge cette dernière insuffisante ; il dénonce que beaucoup d'arbres vont être arrachés (200 pins de la pinède du Roy d'Espagne parmi lesquels des pins centenaires) et que les écosystèmes présents vont en pâtir. Il souhaite que le tracé du BUS soit revu pour minimiser son impact sur les espaces verts. De même, il souhaite que la Bastide de la Seigneurie, l'une des dernières bastides marseillaises du 19<sup>ème</sup> siècle, soit épargnée et que soit réalisée sur l'emprise du BUS la mise en valeur de la mémoire historique et de la végétation des secteurs traversés (ex : aménagement de parcours de santé, création d'arboretum, parcs pour les enfants, potagers collaboratifs, jardins potagers, zones de loisirs, ...). Enfin, 2 personnes soulignent l'impact négatif du BUS en bordure du Parc National des Calanques.



Plusieurs personnes s'interrogent sur les espèces d'arbres et de fleurs qui vont être plantées (ex : cyprès). Enfin, 1 particulier demande à ce que soit réalisé un inventaire des espèces menacées par le projet du BUS.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

Le Boulevard Urbain Sud constitue un projet paysager dépassant largement les fonctions exclusivement routières. Les premières études de conception ont dès l'origine intégré la dimension paysagère. Un véritable projet paysager a ainsi accompagné l'opération.

Les essences retenues dans le cadre de l'opération ont été déterminées de façon cohérente suivant les sections du Boulevard Urbain Sud, et l'environnement paysager traversé.

Les espèces végétales (arbres, arbustes et essences basses) ont été choisies au regard des espèces déjà existantes mais aussi pour leur floraison (abondante ou discrète), leur feuillage (persistant ou caduc). L'ombre que les arbres procurent (ombre marquée ou vaporeuse), est aussi un critère de sélection ; elle influe sur le choix des végétaux en pied d'arbre et permet de rafraîchir les environs.

Les tailles et les formes permettent aussi d'étager la strate arborée.

Ainsi, les arbres implantés le long du Boulevard Urbain Sud sont répartis en poches qui rythment le linéaire, afin d'éviter l'effet tunnel. Ils ont été positionnés de part et d'autre de la voirie et sur le terre-plein central. Les essences choisies pour ces derniers sont les suivantes : *Celtis australis*, *Eleagnus angustifolia*, *Fraxinus excelsior*, *Olea europaea*, *Pinus pinea*, *Platanus orientalis*, *Quercus ilex*, *Amelanchier ovalis*, *Cupressus sempervirens* et *Morus kagayamae*.

Le projet du Boulevard Urbain Sud a été conçu de manière à préserver au mieux les végétaux remarquables. A ce stade d'avancement de l'opération, les arbres devant être coupés ne sont pas clairement identifiés ; ils le seront dans les phases d'études à venir et notamment dans le cadre de l'étude d'impact.

Concernant le relevé des espèces menacées, le maître d'ouvrage rappelle qu'en application du titre II° du livre I du Code de l'Environnement, l'étude d'impact qui sera réalisée pour le projet du Boulevard Urbain Sud prendra en compte la thématique du milieu naturel.

Dans ce cadre, un recensement des espèces floristiques et faunistiques et des habitats sera réalisé par un expert écologue. Les inventaires ont d'ailleurs débuté en juin 2014 et se poursuivent durant l'été et l'automne 2014. En fonction des enjeux identifiés sur le site, des inventaires complémentaires seront menés au printemps 2015.

Une analyse approfondie des impacts du projet sur les habitats, les espèces et les continuités écologiques sera également menée dans le cadre de l'étude d'impact. En fonction des enjeux et des impacts du projet, des mesures d'évitement, réduction ou compensation pourront être proposées. Des mesures d'évitement sont envisageables, toutefois, le tracé du boulevard

urbain doit se maintenir dans les emprises réservées de voirie. Les adaptations de tracé envisageables sont donc mineures.

Une observation formulée dans les registres concerne la problématique des pollens en ville. Celle-ci est bien réelle et nous nous efforcerons de limiter les plantations fortement pollinisantes. Cependant, les graminées et les cyprès sont également des espèces particulièrement résistantes et dont les coûts d'entretien réduits participent à la tenue des budgets communautaires. Les cyprès sont également emblématiques des paysages marseillais et il est important de maintenir cette image qui participe à l'attractivité de la ville.

Certains espaces verts (Parc de la Mathilde, jardins familiaux Joseph Aiguier, parc de la Seigneurie, et pinède du Roy d'Espagne (campagne Barry)) vont être impactés par le BUS. Toutefois, la conception du projet vise à préserver au maximum ces entités.

Dans le secteur du **Parc de la Mathilde**, le tracé du BUS (qui figure en emplacement réservé au PLU sous la dénomination U500) a été ajusté à la stricte emprise de la voirie, de sorte à impacter le moins possible les limites des jardins ; le boulevard se fond à son environnement en se transformant en « parkway »<sup>1</sup>. Les délaissés de voirie, transformés en espaces verts, constitueront un espace tampon qui servira de transition entre le boulevard et le parc.

En ce qui concerne l'interface du BUS sur les **jardins familiaux Joseph Aiguier**, le tracé proposé minimise l'impact : avec 8 000 m<sup>2</sup> d'emprise sur les 27 000 m<sup>2</sup> de surface totale, il affecte le site sur moins de 30% de sa surface.

D'ores et déjà, à ce niveau, le profil de la voirie a été réduite (de 2x2 voies, le profil est passé à 2x1 voie) afin d'impacter au minimum les espaces jardinés et de se fondre dans le paysage grâce à un terre-plein central largement planté. Les jardins familiaux Joseph Aiguier seront redessinés pour retrouver une cohérence et une fonctionnalité d'ensemble ; de nouvelles entrées sont envisagées ; les cabanons et fontaines déjà existants seront complétés.

Au-delà de l'obligation réglementaire<sup>2</sup>, MPM souhaite établir un partenariat avec les représentants de l'association des jardins familiaux Joseph Aiguier afin de définir conjointement le projet de réaménagement de ces jardins. L'objectif recherché tend à définir un projet global, afin de développer l'activité des jardins aux abords du BUS ou sur du foncier éloigné.

Ce projet sera étudié dans les phases ultérieures d'études et présenté dans le Dossier d'Enquête Publique.

---

<sup>1</sup> Parkway : un parkway est un concept anglo-saxon de route traversant un parc. La forte végétalisation du Boulevard Urbain Sud apportera cet effet aux utilisateurs.

<sup>2</sup> Extrait des articles L.563-1 et R.563-1 à 2 du Code rural et de la pêche maritime : « En cas d'expropriation ou de cession amiable, dans le cadre d'une opération déclarée d'utilité publique, de terrains exploités comme jardins familiaux, les associations ou les exploitants évincés membres de ces associations pourront, s'ils le souhaitent, obtenir de l'expropriant qu'il mette à leur disposition des terrains équivalents en surface et en équipements, sans préjudice des indemnités dues pour les frais de réaménagement ».



En ce qui concerne l'impact du projet sur la **Bastide de la Seigneurie** et sur son parc, le tracé du BUS s'inscrit dans l'emprise de l'emplacement réservé à cet effet depuis 1981 au Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Marseille.

Pour ce qui est de l'interface avec la **pinède du Roy d'Espagne (campagne Barry)**, le Boulevard Urbain Sud s'inscrit sur les espaces où les densités d'arbres sont plus faibles. De même, il est implanté en lisière du boisement et préserve donc un ensemble arboré d'un seul tenant ce qui impactera moins les logiques écologiques existantes.

Comme précisé, ci-dessus, un recensement des espèces floristiques et faunistiques, et des habitats réalisé dans le cadre de l'étude d'impact tiendra notamment compte des espèces présentes dans la pinède du Roy d'Espagne ; une analyse approfondie des impacts du projet sur les habitats, les espèces et les continuités écologiques sera réalisée. En fonction des enjeux et des impacts du projet, des mesures d'évitement, réduction ou compensation pourront être proposées.

La réalisation d'un parcours de santé et d'un arboretum (collection d'espèces d'arbres du parcours méditerranéen) dans la pinède du Roy d'Espagne n'est pas proposée à ce stade mais elles ne sont pas incompatibles avec le projet du BUS. De même, des zones vertes, des jardins potagers et des zones de loisirs pourraient être aménagées le long du BUS.

Enfin, en ce qui concerne l'impact du Boulevard Urbain Sud sur le **Parc National des Calanques**, il convient de souligner que le tracé du BUS se situe en dehors de la zone de cœur de parc et de la zone d'adhésion du parc. Une étude, commandée par le Parc National des Calanques, est en cours au sein de l'agence d'urbanisme de Marseille (AgAM) concernant l'accessibilité au parc. Le BUS fait partie intégrante de la réflexion et devrait ainsi contribuer à organiser les accès à partir des différentes portes identifiées (Callelongue, Sormiou, Morgiou, Luminy).

### **3.2.5- Observations sur la prise en compte des modes doux (piétons/cycles) et des transports en commun**

Plusieurs observations portent sur la prise en compte des modes doux de déplacement (piétons/cycles) et sur celle des transports en commun.

La plupart des personnes qui se sont exprimées dans les registres sur ce thème exprime leur préférence pour le développement des modes doux et des transports en commun (11 remarques à ce sujet). En dépit des aménagements proposés pour les piétons/cycles et du site propre bus créé, 1 personne déplore le faible nombre d'espace dévolu aux modes doux de déplacement, et 1 personne souhaite que les aménagements cyclables prévus sur le BUS soient étendus aux voiries adjacentes.

4 personnes souhaitent que les pistes cyclables et les trottoirs soient protégés pour qu'ils ne servent pas de parking à voitures. 1 personne désire que les aménagements cyclables soient bien séparés des cheminements pour piétons de sorte à éviter les conflits ; 2 autres personnes demandent à ce que les passages piétons soient suffisamment larges et bien positionnés pour faciliter leur déplacement. Enfin, 1 remarque sollicite des traversées

piétonnes sous forme de plateaux surélevés, pour obliger les véhicules à ralentir à leur approche.

6 remarques portent sur les horaires de fonctionnement des transports en commun circulant sur le BUS, sur leur fréquence de passage et leur tarification. 2 personnes s'interrogent sur l'avenir de la ligne de bus n°44.

Enfin, 1 remarque porte sur l'installation de stations de vélos en libre service.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

Des voies de transports en commun en site propre seront aménagées sur le Boulevard Urbain Sud, dans chaque sens, afin d'accueillir notamment une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) prévue dans le PDU de MPM, entre la Pointe Rouge et Saint Loup. Cette ligne bénéficiera, outre d'un site propre sur la totalité de son parcours, d'une priorité aux carrefours, de stations aux normes « accessibilité » et des systèmes d'information voyageurs.

La création de ce nouvel axe de transports en commun en site propre s'accompagnera nécessairement d'une restructuration du réseau de bus, en lien avec le prolongement du métro à Saint Loup.

Cette restructuration du réseau et les caractéristiques de la ligne BHNS seront approfondies au cours des phases d'études ultérieures.

De plus, le projet du Boulevard Urbain Sud intègre des cheminements piétons et cyclistes, qui représentent une préoccupation constante sur l'ensemble du projet : continuité d'itinéraire, recherche systématique d'un positionnement pertinent des traversées, sécurité des piétons et des cyclistes, interface avec les transports en communs, ...

Ainsi, le projet prévoit des cheminements piétons confortables (minimum 1,40 m), ainsi que des bandes/pistes cyclables (minimum 1,50 m) implantées le long de l'itinéraire.

Un traitement au sol permettra de différencier les espaces dévolus aux piétons, de ceux réservés aux cycles (ex : béton sablé pour les aménagements cyclables et béton désactivé sur les trottoirs). De même, les signalisations verticale et horizontale permettront de clairement identifier les aménagements cyclables, des espaces piétons.

Du mobilier anti stationnement (ex : potelets, barrières,...) sera installé. L'implantation de ces équipements sera étudiée de sorte à ne pas représenter un risque d'accident supplémentaire pour le cycliste, en cas de chute.

Certains carrefours, notamment dans la section aménagée en 2x1 voies, seront traités sous forme de plateaux surélevés de sorte à ralentir la vitesse des automobilistes aux abords des traversées piétonnes qui s'y trouvent.

Enfin, des arceaux pour vélos seront disposés tout le long du tracé du BUS. Des enclos à vélos clôturés et à ouverture automatique par badge pourront être intégrés aux parkings du BUS, et des stations « le Vélo<sup>3</sup> » pourraient être implantées suivant la demande.

Les objectifs de niveau de service envisagés pour le BHNS circulant sur le Boulevard Urbain Sud (amplitude et fréquence) et la restructuration des lignes de bus seront définis ultérieurement, en fonction des études transports à réaliser.

La tarification de ce BHNS sera analogue à celle pratiquée sur le reste du réseau de transport géré par la Régie des Transports Marseillais (RTM).

Les itinéraires des lignes de transports en commun circulant à proximité du tracé du BUS sont susceptibles d'être modifiés, pendant les travaux d'une part et à la mise en service du BUS d'autre part.

Le réseau de bus fera nécessairement l'objet d'une restructuration. A cette occasion, la question du prolongement de la ligne de bus n°44 jusqu'au Centre Leclerc par le Chemin du Roy d'Espagne, pourra être étudiée par la Direction de la Mobilité et des Déplacements de MPM, en collaboration avec les services de la RTM.

### **3.2.6- Observations relatives au stationnement et aux parkings**

8 personnes demandent des parkings de délestage ; 4 d'entre elles souhaitent des parkings en périphérie/entrée de ville, surtout au débouché des 3 autoroutes sur Saint Loup et à proximité de la Pointe Rouge.

Un avis propose même un emplacement pour créer un parking du côté de la Pointe Rouge, au bout du Boulevard Mireille Jourdan-Barry, où le BUS va déboucher.

3 personnes s'interrogent sur les conditions tarifaires des parkings créés (gratuit/payant, gestion publique/privée).

Une personne voudrait que les parkings aménagés ne soient pas accessibles uniquement au détenteur d'une carte Transpass mais que tous les automobilistes puissent y avoir accès. Par ailleurs, elle souhaite qu'ils aient une capacité suffisante.

A l'inverse des précédents avis présentés, un riverain redoute l'implantation de parkings.

Pour finir, une personne souhaite que l'offre éventuelle de stationnement sous forme de parkings soit complétée par des places de stationnement sur voirie, pour les riverains.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

A ce jour, une première zone de parking est prévue au niveau de l'intersection du Boulevard Urbain Sud et de l'avenue de Latte de Tassigny, conformément au PDU. Sa

---

<sup>3</sup> « Le Vélo » est l'offre de bicyclette en libre service de la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole.

capacité reste encore à définir en fonction du scénario d'aménagement retenu (parking de surface ou parking en ouvrage avec plusieurs niveaux).

Une seconde zone de parking pourrait également être créée au niveau de l'intersection du BUS avec le Chemin de la Colline Saint Joseph, sur des terrains où sont aujourd'hui entreposés des bateaux. Ce parking relais, également prévu au PDU, apparaît très pertinent car il est situé à l'intersection du BUS et du futur tracé du tramway (qui doit être prolongé sur le Chemin de la Colline Saint Joseph). L'emplacement et la capacité exacte de ce parking sont à l'étude.

En revanche, aucune zone de parking n'est prévue au niveau de l'échangeur Florian, sur Saint Loup. Plutôt que de créer des zones de stationnement, le maître d'ouvrage a préféré utiliser le foncier disponible pour le BUS dans ce secteur pour aménager des zones d'espaces verts et restituer le plus d'espace possible aux piétons. Cependant, un parking relais reste à l'étude dans le cadre de l'aménagement du pôle d'échanges de Saint Loup prévu au terminus du prolongement de la ligne de métro inscrit au PDU de MPM, dont l'étude de faisabilité est en cours.

Aucune zone de parking n'est prévue dans la section finale du BUS côté Pointe Rouge. Un particulier propose de créer un parking relais ouvert à tous, dans ce secteur au niveau du carrefour Pointe Rouge / Bd Mireille Jourdan Barry, avec des conditions tarifaires attractives. Néanmoins, aujourd'hui le foncier nécessaire à sa réalisation n'est pas disponible car les emprises sont occupées par des habitations et des entreprises.

Les conditions tarifaires des deux parkings envisagés, ci-dessus, ne sont pas arrêtées aujourd'hui. Il devrait néanmoins s'agir de parking relais car ils sont positionnés à l'intersection de deux modes de transports en commun (BHNS du BUS et BHNS Castellane / Luminy d'une part, et BHNS du BUS et tramway d'autre part). L'exploitation de ces parkings serait assurée par la Régie des Transports Marseillais (RTM) aux mêmes conditions tarifaires que celles en vigueur sur les autres parkings relais de Marseille.

En outre, les parkings créés dans le cadre de l'opération seront bien évidemment complétés par du stationnement le long des voiries, sur certaines sections du BUS, pour permettre notamment aux riverains de se garer. Ces places de stationnement seront privilégiées le long des contre-allées du BUS, où les manœuvres de stationnement perturberont moins la circulation.

### **3.2.7- Observations techniques sur le projet**

- Observations sur les caractéristiques et le dimensionnement

La majorité des observations sur l'aspect technique du Boulevard Urbain Sud porte sur son dimensionnement et sur le fait qu'il sera saturé dès sa mise en service.

5 remarques reprochent au BUS de finir en cul de sac au niveau de la Pointe Rouge, amenant avec lui des embouteillages en bord de mer.

De plus, 16 personnes remettent en cause son profil ; elles auraient préféré avoir une section à 2x1 voies (à l'image du tronçon « témoin » qui a été réalisé sur le Boulevard Jourdan Barry) plutôt qu'une section à 2x2 voies devant chez elles. De même, 11 autres personnes souhaiteraient que le BUS passe en souterrain plutôt qu'en surface au voisinage de leur habitation. C'est notamment le cas de la résidence Bois Fleury. 1 personne s'interroge d'ailleurs sur le système de ventilation prévu pour la partie réalisée en tranchée couverte.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

Les caractéristiques proposées pour le Boulevard Urbain Sud tiennent compte, pour chaque section, des fonctionnalités et des trafics attendus en heure de pointe du soir (en véhicules/heure).

Les études de trafic réalisées ont conduit à proposer un profil en travers qui varie de 2x1 voie de circulation (entre la traverse Parangon et le chemin de la Colline Saint-Joseph) à 2x2 voies pour les sections où le trafic est le plus important (entre le chemin de la colline Saint-Joseph et Florian). Les études de trafic réalisées montrent en effet une forte augmentation de la charge de trafic à partir du chemin de la colline Saint-Joseph ; son croisement avec le BUS constituera également un carrefour important dans la perspective de l'extension Sud du tramway.

Sur tout le tracé du BUS et dans chaque sens de circulation, des voies de transports en commun en site propre seront en plus aménagées ainsi que des cheminements piétons confortables, et des bandes/pistes cyclables (minimum 1,50 m).

La section terminale du BUS, entre la rue Verdillon et l'échangeur Florian, du fait de la densité du tissu urbain traversé et de la présence de grandes enseignes commerciales, comprend une succession d'ouvrages souterrains sur un linéaire cumulé d'environ 1 000 m : trémies d'extrémité, tranchées couvertes et tranchées ouvertes intermédiaires. Ces ouvrages sont dimensionnés pour un gabarit de 4,30 m permettant la circulation des poids-lourds. Etant donné les longueurs des tranchées couvertes (inférieures à 300 m), aucune disposition réglementaire concernant la ventilation n'est nécessaire (Instruction Technique n°2000-63 du 25 août 2000).

La réalisation d'un linéaire plus important de secteurs enterrés irait à l'encontre des objectifs du BUS ; en effet, une des fonctions de cette infrastructure reste la desserte inter-quartiers, qui ne peut être efficacement assurée qu'à partir de carrefours plans irriguant les quartiers traversés. De plus les trémies d'extrémité indispensables de part et d'autre des ouvrages souterrains créent des effets de coupures incompatibles avec un aménagement urbain pleinement intégré.

Pour des raisons d'insertion de tracé et d'emprise disponible, il a été décidé d'enterrer le BUS à partir de la rue Verdillon. A ce niveau, l'emprise disponible permet de créer les bretelles d'entrée/sortie du BUS, ce qui n'est pas le cas au niveau de la résidence « Bois Fleury ».

- Observations techniques sur les déplacements tous modes

3 personnes demandent à ce que soit créé un tramway ou un métro plutôt qu'un bus sur le tracé du Boulevard Urbain Sud, 3 remarques souhaitent l'aménagement de voies vertes.

2 remarques portent sur le raccordement du Boulevard Urbain Sud aux voies connexes existantes pour lesquelles des particuliers demandent un recalibrage et la création de pistes cyclables.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

Les études réalisées dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain ont préconisé la réalisation d'un BHNS entre la Pointe Rouge et Florian. Ce mode de transport présente des performances situées entre un bus classique et un tramway. Par ailleurs, l'investissement d'un BHNS apparaît bien inférieur à celui d'un tramway ou d'un métro.

En effet, les ratios moyens d'investissement sont compris entre 5 et 10 M€/km pour un BHNS, 10 à 40 M€/km pour un tramway et 50 à 100 M€/km (voire plus suivant l'état du sous-sol) pour un métro.

Par ailleurs, en comparaison avec d'autres modes de transports en commun dits « lourds » (métro ou tramway), un BHNS offre plus de souplesse en termes de phasage et de rapidité de réalisation : la réalisation d'un tramway ou d'un métro engendre des contraintes de travaux assez fortes, notamment en termes de gestion de la circulation pendant le chantier.

Enfin un projet de tramway ou de métro sur l'itinéraire du Boulevard Urbain Sud aurait sans doute nécessité davantage d'expropriations d'habitations que prévu notamment pour dévier la circulation VL sur des axes adjacents.

A noter que les voies en site propre envisagées sur le tracé du Boulevard Urbain Sud s'accompagneront d'une restructuration du réseau de bus, en lien avec le prolongement du métro à Saint Loup ; cette restructuration du réseau et les caractéristiques de la ligne BHNS seront approfondies au cours des phases d'études ultérieures du BUS.

Enfin, le projet d'extension vers le Sud du tramway croisera le BUS au niveau du Chemin de la Colline Saint Joseph.

En ce qui concerne la demande d'aménagement de voie verte, les emprises du projet permettant de réaliser des espaces dédiés aux piétons, distincts des espaces réservés aux cycles, le maître d'ouvrage a préféré séparer ces deux modes de déplacement pour éviter tout conflit potentiel, plutôt que de les réunir sur une voie verte (cf. chapitre 3.2.5).

Le raccordement des réseaux viaires existants adjacents au Boulevard Urbain Sud est pris en compte dans le projet et les intersections sont traitées sous forme de carrefours plans. Les voiries secondaires interceptées par le BUS sont reprises sur un certain linéaire de sorte à assurer une cohérence de traitement avec le BUS. Néanmoins, le recalibrage total de ces dernières et la création de pistes cyclables ne sont pas envisagés en dehors des emprises du BUS. Le maillage entre les itinéraires cycles pourra être complété ultérieurement.



- Observations sur les carrefours

4 remarques portent sur le mode de traitement des carrefours ; il apparaît que certains riverains préféreraient des ronds-points à des feux tricolores.

Plusieurs observations portent sur la conception de certains carrefours particuliers (intersection BUS / Bd du Cabot, BUS / ancien Chemin de Cassis et BUS / Bd du Cabot / Bd de Ste Marguerite, BUS / Chemin du Vallon de Toulouse, et BUS / avenue de Lattre de Tassigny). Concernant le carrefour BUS / avenue de Lattre de Tassigny, une question relative à l'aménagement d'un parking est posée.

Par ailleurs, un accès direct sur l'autoroute (raccordement Pont de Vivaux) est demandé par une personne, pour éviter les « bouchons » actuels ».

#### La réponse du maître d'ouvrage :

Le type de carrefours choisi, à priori, pour traiter les intersections du BUS (ex : rond-point ou carrefour à feux) résulte d'études de circulation et en particulier de l'importance des flux de circulation des voies interceptées. Les carrefours à feux permettent une meilleure répartition des flux de véhicules, donc moins de rétention ; en outre, ils sont mieux adaptés à l'insertion des couloirs de bus en site propre en bilatéral tels que prévus sur le BUS.

Néanmoins, les études de carrefours plus seront approfondies dans les phases d'études ultérieures et leurs résultats seront présentés dans le dossier d'enquête publique.

Se faisant, les intersections du Boulevard Urbain Sud avec la rue François Mauriac, le Bd Paul Claudel, et le Chemin du Vallon de Toulouse seront des carrefours à feux.

Le BUS croisera également le Bd Sainte Marguerite sous forme d'un carrefour plan géré par feux tricolores, au niveau du Jardin de la Mathilde. De même, il croisera à la fois l'ancien Chemin de Cassis et le carrefour Bd du Cabot / Bd de Ste Marguerite, sous forme de carrefours plans gérés par feux tricolores.

Il en va de même pour le Chemin du Vallon de Toulouse.

En ce qui concerne l'intersection du BUS avec l'avenue de Lattre de Tassigny, les emprises foncières disponibles permettent de gérer le carrefour De Lattre de Tassigny / Gouffonne / Tomasi / Résidence de Lattre de Tassigny sous forme d'un grand carrefour à feux.

Une zone de parking est prévue au niveau de cette intersection notamment pour permettre aux utilisateurs des BHNS circulant sur le BUS et sur De Lattre de Tassigny de s'y garer ; sa capacité est encore à définir en fonction du scénario d'aménagement retenu (parking de surface ou parking en ouvrage avec plusieurs niveaux). Les aménagements de ce secteur qui ont été présentés lors de la concertation publique seront affinés et présentés à une échelle plus précise dans les plans du Dossier d'Enquête Publique.

La section terminale du BUS se raccordera au niveau supérieur de l'échangeur Florian, par l'avenue Florian et la rue André Bardon. L'échangeur Florian va être reconfiguré dans le



cadre du contrat PPP sur la Rocade L2. Ce raccordement permettra un accès direct à l'autoroute A50.

- Observations sur le traitement de la section du BUS entre l'avenue de la Jarre et l'avenue de la Soude

On dénombre également une question sur le traitement de la section du BUS entre l'avenue de la Jarre et l'avenue de la Soude.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

Dans ce secteur, le projet prévoit un carrefour à niveau géré par feux au niveau de l'avenue de la Jarre et du Chemin de Morgiou ; l'avenue de la Soude est rétablie par l'intermédiaire d'un ouvrage d'art au-dessus du BUS.

Cette configuration réduit l'impact visuel de manière notable sans diminuer significativement la qualité des échanges avec le quartier.

- Proposition d'alternative de tracé

Une alternative au tracé du BUS est présentée dans le quartier du Roy d'Espagne, elle consiste à aménager l'existante traverse Pourrière et le Bd Zenatti au lieu de créer un nouveau tracé.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

Le tracé alternatif proposé pour le BUS, entre la Traverse Pourrière et le Chemin du Roy d'Espagne, qui consiste à aménager la traverse Pourrière et le Bd Zénatti ne figure pas dans le PLU de la Ville de Marseille. Indépendamment de l'allongement du parcours, il ne permet pas de relier les équipements importants du secteur tels que la plaine sportive Lerda Parola, la ferme pédagogique, le Collège A. Daudet et le Collège du Roy d'Espagne. De plus, les emprises foncières disponibles sur ces deux axes ne permettent pas d'y aménager un boulevard urbain à 2 x 1 voies avec l'ensemble des fonctions nécessaires (voies automobiles, TCSP, aménagements piétons et cyclistes). Enfin, une fois arrivé au carrefour Bd Zenatti / Chemin du Roy d'Espagne, il convient ensuite de rejoindre l'itinéraire du BUS, ce qui apparaît techniquement difficile.

- Demandes de précisions

Des précisions sont demandées sur le tracé du BUS à proximité du collège du Roy d'Espagne, au croisement de la rue Musso, de la Traverse Pourrière et du Chemin du Roy d'Espagne, ainsi qu'au niveau de la traverse de la Jarre pour laquelle il est demandé une desserte de la déchèterie depuis le BUS.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

Dans ce secteur, de la Traverse Parangon au Chemin de la Colline Saint Joseph, le BUS est à 2x1 voie de circulation (une voie VL par sens), avec un couloir en site propre par sens, réservé aux transports en commun.

Du côté du collège du Roy d'Espagne, une contre-allée permettra de desservir le secteur ; des places de stationnement longitudinal sont également prévues. Le principe de la contre-allée consiste à offrir une desserte des voies transversales en dehors du flux principal, un accès aux habitations et aux équipements (ex : collège) et du stationnement lorsqu'il est nécessaire.

Du côté du Parc du Roy d'Espagne, on trouve uniquement des espaces dévolus aux piétons et aux cycles.

Les intersections du BUS avec la rue Musso, la Traverse Pourrière et le Chemin du Roy d'Espagne seront traitées sous forme de carrefours plans, gérés par feux.

Ces carrefours seront réalisés de sorte à :

- maîtriser les vitesses tout en recherchant la fluidité du trafic
- assurer une sécurité aux traversées piétonnes et cyclistes
- garantir la diffusion de la circulation dans les quartiers.

Enfin, la déchetterie localisée dans la ZAC de la Jarre, rue du Capitaine Jean Croisat, sera desservie depuis la contre allée du BUS.

- Observations sur l'accidentologie

2 remarques portent sur le risque accidentogène du BUS, une sur la vitesse qui y sera pratiquée et une autre sur la circulation des poids lourds.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

Les voies du Boulevard Urbain Sud seront longées par des trottoirs où les piétons pourront circuler en toute sécurité. Des plateaux traversants seront créés au niveau de certaines intersections afin de ralentir la vitesse des automobilistes. Les traversées piétonnes les plus importantes seront gérées par feux.

La vitesse autorisée sur l'infrastructure sera limitée à 50 km/h, comme l'ensemble des voiries situées en agglomération. Les voiries seront dimensionnées selon les règles de l'art, afin de permettre le croisement des véhicules à 50 km/h.

Enfin, le maître d'ouvrage confirme que l'intégralité du Boulevard Urbain Sud sera accessible aux véhicules lourds. La section en tranchée couverte sera accessible aux véhicules lourds dont le gabarit n'excède pas 4,30 m.

Des remarques qui concernent davantage des préconisations en phase chantier ont également été posées (ex : bruit, vibration et dégradation des habitations lors des travaux, mesures de sécurité anti incendie).

Une personne alerte le maître d'ouvrage sur les sources d'eau qui circulent dans le sol et sur les risques de résurgence d'eau et d'humidité consécutifs au goudronnage du sol.

### La réponse du maître d'ouvrage :

Les travaux du BUS engendreront des nuisances temporaires pendant le chantier (bruit, vibrations, poussières). Ces impacts seront analysés dans l'étude d'impact du projet.

Des dispositions pour informer le public des travaux en cours seront mises en œuvre (ex : lettre info, numéro vert,...).

En ce qui concerne le chantier du BUS, les marchés de travaux intégreront des mesures particulières que les entreprises devront respecter et mettre en œuvre, afin de se prémunir de tout risque incendie dû au chantier. A terme, des poteaux et bornes incendie seront implantés le long du tracé du BUS, conformément aux demandes du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille.

Enfin, en ce qui concerne les problèmes de résurgence d'eau et d'humidité, les études hydrogéologiques permettront d'identifier les sources d'eau présentes dans le périmètre du BUS, de sorte à ce que toutes les précautions soient prises.

Des remarques portent sur l'interface du projet du BUS avec la réalisation prochaine d'un rond-point au carrefour Paul Claudel, Pierre Doize, François Mauriac. De même, un particulier s'interroge sur la cohérence du projet du BUS avec le cheminement doux prévu par l'ANRU Mazargues La Soude Parc de la Jarre La Cayolle.

### La réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de rond point dans le secteur « Paul Claudel, Pierre Doize, François Mauriac » est piloté par la Direction de Pôle Espace Public Voirie Circulation de MPM. Les deux projets constituent des opérations disjointes mais dont la conception sera compatible.

De même, des réunions de travail régulières avec l'ANRU Mazargues La Soude Parc de la Jarre La Cayolle ont été organisées. Les aménagements réalisés dans le cadre de ces deux opérations disjointes seront compatibles et le cheminement doux créé par l'ANRU sera intégré au Dossier d'Enquête Publique du BUS.

Pour finir, les plans présentés n'étant pas assez précis, un certain nombre de questions de détails est posé (ex : précision d'aménagement, largeur du BUS, accès aux résidences, accès voitures, traitement des carrefours et des traversées piétonnes entre le BUS et les voies sécantes, localisation des arrêts de transports en commun, implantation de clôtures, ...).

### La réponse du maître d'ouvrage :

Plusieurs questions de détails ont été posées par le public mais elles ne relèvent pas de la procédure en cours ; la concertation préalable n'a pas pour objectif de présenter des plans détaillés.

Les réponses à ces questions seront apportées dans le Dossier d'Enquête Publique qui contiendra notamment des plans plus précis du BUS, de son tracé et du traitement des raccordements des rues adjacentes.

### **3.2.8- Observations relatives au coût, au financement, au planning et au phasage du projet**

3 observations portent sur le coût de l'opération.

Globalement, le projet est jugé trop cher et il est perçu comme une dette pour les marseillais.

5 remarques traitent du planning du projet et notamment de la date prévisionnelle de démarrage des travaux.

En outre, 5 personnes s'interrogent sur le phasage de l'opération.

4 souhaitent que la priorité soit donnée a minima au tronçon Florian / Boulevard Sainte Marguerite, de sorte à ce que le trafic engendré par les constructions prévues dans la ZAC Régny n'amènent pas trop de nuisances dans le quartier. La dernière réclame que le secteur Chemin du Roy d'Espagne / Parc de la Jarre fasse parti de la 1<sup>ère</sup> tranche de travaux.

Par ailleurs, 5 personnes s'interrogent sur le mode de financement du BUS.

2 d'entre elles critiquent le Partenariat Public Privé (PPP) envisagé par MPM.

Pour finir, 3 personnes abordent le sujet de la clause de non concurrence signée avec la société concessionnaire du tunnel Prado Sud, qui prévoit le versement de pénalités en cas de réalisation du BUS avant 2026.

#### La réponse du maître d'ouvrage :

En l'état actuel des études, **le coût global** du projet du Boulevard Urbain Sud (travaux et acquisitions foncières) est de 250 Millions d'Euros HT (soit 300 Millions d'Euros TTC) pour 8 km de voies, soit environ 31,25 Millions d'Euros HT/km.

Dans l'hypothèse où MPM assumerait la Maîtrise d'ouvrage des travaux, des **cofinancements** seront à trouver. Ainsi, les partenaires institutionnels qui pourraient apporter leur appui financier à cette opération seront sollicités.

La Région contribue d'ailleurs au financement du BUS, au titre du Contrat de Développement (240 000 €), au titre des aménagements cyclables et des voies en site propre. Le Conseil Général des Bouches-du-Rhône devrait également confirmer sa participation au financement du projet.

Le recours éventuel à une procédure de contrat de partenariat constitue également une autre possibilité, actuellement à l'étude. Une évaluation préalable à un contrat de partenariat (PPP) va être réalisée. En fonction des résultats de cette étude, le Conseil de Communauté arrêtera le mode de réalisation définitif du BUS.

Quoi qu'il en soit, dans le cas où le scénario de PPP serait retenu, la conception actuelle ne permet pas d'envisager un péage sur le BUS.

En ce qui concerne le **planning**, la mise en service d'une infrastructure comme le Boulevard Urbain Sud ne peut s'envisager qu'à une échéance de 6 à 7 ans.

Après l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (2<sup>ème</sup> semestre 2015), les études techniques et les procédures d'acquisitions foncières s'enchaîneront. Ainsi, un démarrage des travaux pourrait s'envisager en 2017.

La réalisation du BUS nécessite un **phasage des travaux**, indispensable pour échelonner les paiements.

A ce jour, les travaux pourraient débuter par les deux extrémités, depuis l'échangeur Florian vers le boulevard Paul Claudel (1<sup>er</sup> temps) et depuis la traverse Parangon vers l'avenue De Lattre de Tassigny (2<sup>ème</sup> temps). Le tronçon central étant réalisé une fois les deux premiers achevés (3<sup>ème</sup> temps).

Pour finir, une des annexes au **contrat de délégation de service public du Tunnel Prado Sud** (TPS) précise effectivement que dans le cas où le Boulevard Urbain Sud serait mis en service avant 2026, la société TPS pourrait se retourner vers MPM.

Cette clause pourra faire l'objet d'une renégociation avec la société concessionnaire.

### 3.2.9- Observations relatives à l'impact foncier du projet

Plusieurs observations portent sur l'impact foncier du Boulevard Urbain Sud.

Certaines des remarques sont d'ordre général tandis que d'autres traitent de cas particuliers de propriétaires impactés directement par l'opération (terrain et/ou bâti).

#### Remarques d'ordre général :

5 personnes redoutent l'impact du BUS sur les constructions à venir et dénoncent le BUS comme une brèche dans laquelle les promoteurs immobiliers vont se ruer. Pour certains, le BUS n'est en fait qu'une gigantesque opération immobilière.

3 remarques portent sur les emprises foncières du BUS ; le public s'interroge sur les terrains réservés pour le projet. 1 remarque porte sur l'impact du BUS sur une villa transformée en centre aéré au niveau de Aiguier-Michelet, 1 autre s'interroge sur la pertinence du tracé au niveau des jardins familiaux Joseph Aiguier et propose de dévier le tracé du BUS de sorte à plutôt impacter le terrain vague servant d'entrepôt à bateaux.

Enfin, 3 observations portent sur les expropriations et les destructions de bâtis liées au projet, ainsi que sur les conditions de rachats des parcelles impactées.

### Remarques d'ordre particulier :

Parmi les particuliers directement impactés par le projet, 21 se sont exprimés.

- Propriétaire de la Bastide « Les Seyères » située au 94, Chemin de la Soude 13 009 Marseille (Madame PALAU Noumy).
- Décathlon Direction Régionale (Monsieur Christophe AUGUSTE) pour le Décathlon de Bonneveine.
- riverains du lotissement de la Grande Bastide qui s'interrogent sur une ouverture éventuelle à la circulation de l'impasse des Cigales aujourd'hui privée.
- un résidant du 31, rue Musso 13 008 Marseille (Madame JAUME) dont la maison est en bordure de l'actuel tracé et qui souhaite avoir des précisions.
- un particulier résidant Villa Justine II Chemin Vallon de Toulouse qui souhaite savoir ce que va devenir la voie d'accès à leur résidence et où ils pourront se garer.
- un particulier exerçant une activité professionnelle sur un terrain impacté par le BUS au 120, Chemin de Morgiou 13 009 Marseille.
- un résidant de la rue Henry Tomasi 13 009 Marseille (Monsieur Francis LE BIEZ) qui envisage un relogement pour cause de vétusté de son habitation actuelle située sur l'emprise du BUS et pour laquelle il ne souhaite donc pas engager de travaux de rénovation.
- le comité des parents d'élèves du groupe scolaire BNEI ELAZAR qui souhaite connaître l'impact du tracé sur plusieurs parcelles situées à l'angle de l'avenue de Sainte Marguerite et du Boulevard de la Gaye où l'on trouve une bastide transformée en établissement scolaire et centre de formation, ainsi des aménagements de surface à vocation sportive (terrain de foot, piste de course,...).
- 12 copropriétaires et résidents de l'ensemble Bois Fleury ont manifesté leur mécontentement sur la suppression d'un de leur parking visiteurs et sur son remplacement par des jeux de boules.

Pour finir, 3 personnes dénoncent l'isolement de la résidence du Parc du Roy d'Espagne, consécutivement à la création du Boulevard Urbain Sud.

### La réponse du maître d'ouvrage :

#### Réponses aux remarques d'ordre général :

Les emprises réservées pour le Boulevard Urbain Sud sont inscrites au PLU sous la dénomination « U501 » pour le tronçon Pointe Rouge – Avenue De Lattre de Tassigny (3,1 km) et « U500 » pour le tronçon De Lattre de Tassigny – Echangeur Florian (4,8 km).

En ce qui concerne l'impact du BUS sur la villa transformée en centre aéré et située au niveau d'Aiguier-Michelet, ce bâtiment de la maison de quartier Joseph Aiguier n'est pas détruit. Son accès est relocalisé à l'extrémité de la traverse de la Gouffonne.

Au niveau du carrefour avec la traverse de la Gouffonne, l'accès à la résidence Valmante Michelet depuis la traverse n'est pas modifié.

Plus au Nord, afin de permettre le maillage avec les habitations existantes côté Est, une contre allée plantée de 250 mètres de long est prévue (à partir de la résidence le Pré Valmont jusqu'aux terrains de tennis), agrémentée de stationnements.

Il est proposé de créer deux liaisons piétonnes afin de mailler le quartier et rendre plus accessibles les futurs transports en commun en site propre : la première liaison se situe au droit de la résidence la Massalia, la deuxième liaison se trouve entre le n°55 et le n°57 de la Traverse de la Gouffonne.

A l'arrivée sur le chemin Joseph Aiguier, le BUS s'insère entre la maison de quartier Joseph Aiguier et la résidence Jardin des Hespérides. La résidence Michelet Saint Jacques n'est pas impactée.

Pour ce qui est de la demande d'éviter les jardins familiaux Joseph Aiguier en passant par un terrain vague servant d'entrepôt à bateaux, le maître d'ouvrage ne peut se prononcer favorablement ; ce terrain est réservé pour des aménagements en lien avec le prolongement du tramway sud.

A ce jour, un peu plus de 40% des parcelles concernées par le trajet est maîtrisé. Des procédures d'acquisitions amiables seront menées en parallèle de la Déclaration d'Utilité Publique et des futures démarches d'expropriation.

Dans le cadre de l'enquête parcellaire, le maître d'ouvrage contactera les propriétaires impactés pour leur présenter le projet du BUS au voisinage de leur habitation et évoquer avec eux les acquisitions nécessaires à la réalisation de l'opération. La procédure d'acquisition amiable sera privilégiée à la procédure d'expropriation.

Concernant le coût de rachat des parcelles impactées, le maître d'ouvrage a saisi les services de l'Etat (France Domaine) qui procèdera à une estimation des surfaces à acquérir. Une proposition financière sera alors faite au propriétaire concerné qui pourra ou non l'accepter. En cas d'accord amiable, un protocole foncier sera rédigé pour procéder à la transaction. En cas de refus, les procédures d'expropriation seront engagées.

#### Réponses aux remarques d'ordre particulier :

Le Boulevard Urbain Sud s'étend, sur la majorité du tracé, dans l'emprise de l'emplacement réservé à cet effet depuis 1981 au PLU de la ville de Marseille. Les habitants résidants dans les emplacements réservés du Boulevard Urbain Sud ne peuvent donc légitimement s'élever contre le projet.

Cependant, le BUS s'insère essentiellement sur des zones de friches, des parkings et des infrastructures routières. Il s'agit essentiellement de zones non construites. Ainsi, les



impacts sur les bâtiments d'habitation seront limités. Cette analyse sera approfondie dans le cadre de l'étude d'impact du projet.

- Propriétaire de la Bastide « Les Seyères » située au 94, Chemin de la Soude 13 009 Marseille (Madame PALAU Noumy) :

La villa « Les Seyères » (Bastide du XIX<sup>ème</sup> siècle), est impactée par le tracé du Boulevard Urbain Sud.

Une étude visant à éviter le bâti de la propriété a été réalisée ; ainsi, le tracé du boulevard a pu être dévié vers le nord-ouest de la parcelle 846A0078 afin d'éviter la démolition de la Bastide.

Le Maître d'ouvrage se rapprochera de la propriétaire afin de lui présenter cette variante et d'évoquer les modalités d'acquisitions foncières.

- Décathlon Direction Régionale (Monsieur Christophe AUGUSTE) pour le Décathlon de Bonneveine :

DECATHLON BONNEVEINE a toujours eu connaissance que les terrains mis à sa disposition via une convention d'occupation précaire, faisaient l'objet d'un emplacement réservé pour le projet du Boulevard Urbain Sud et qu'ils lui seraient un jour repris pour les besoins du projet.

Il appartient à DECATHLON BONNEVEINE de commencer dès à présent à prospecter pour acquérir des terrains aux alentours pour y restituer les places de stationnement perdues.

- Riverains du lotissement de la Grande Bastide qui s'interrogent sur une ouverture éventuelle à la circulation de l'impasse des Cigales aujourd'hui privée :

Le projet du BUS ne prévoit pas d'ouvrir l'impasse des Cigales à la circulation. Cette zone est située en dehors des emprises foncières de l'opération.

- Résidant du 31, rue Musso 13 008 Marseille :
- Particulier résidant Villa Justine II :
- Particulier exerçant une activité professionnelle sur un terrain impacté par le BUS :
- Résidant de la rue Henry Tomasi 13 009 Marseille :
- Comité des parents d'élèves du groupe scolaire BNEI ELAZAR :

Comme indiqué, ci-dessus, les emprises réservées pour le Boulevard Urbain Sud sont inscrites au PLU sous la dénomination « U501 » pour le tronçon Pointe Rouge – Avenue De Lattre de Tassigny et « U500 » pour le tronçon De Lattre de Tassigny – Echangeur Florian.

Dans le cadre de l'enquête parcellaire, le maître d'ouvrage contactera les propriétaires impactés pour leur présenter le projet du BUS au voisinage de leur habitation et évoquer avec eux les acquisitions nécessaires à la réalisation de ce projet.

Parmi eux, la propriété du 31 rue Musso 13 008 Marseille est effectivement impactée par le tracé.

Pour ce qui est de l'accès à la Villa Justine II, les contre-allées du BUS sont traitées dans le cadre de la ZAC Regny et le BUS s'insère entre celles-ci.

Le maître d'ouvrage contactera le particulier exerçant une activité professionnelle sur le terrain du 120, Chemin de Morgiou 13 009 Marseille.

De même, le résidant de la rue Henry Tomasi sera contacté au plus tôt de sorte à acquérir la parcelle concernée par le BUS pour éviter qu'il n'engage des travaux de rénovation de son habitation.

Enfin, en réponse aux observations de l'établissement scolaire Bnei Elazar, il apparaît que le projet du BUS n'impacte pas la bastide transformée en établissement scolaire et située sur la parcelle 62, à proximité du Bd de Sainte Marguerite et du Bd de la Gaye. En revanche, les parcelles limitrophes (n°64 et 65) sont impactées par l'opération.

- Copropriétaires et résidents de l'ensemble Bois Fleury :

Le terrain vague loué à la mairie par la résidence Bois Fleury qui permet le stationnement d'environ 200 places de parking est situé sur les emprises réservées pour le projet du BUS.

Il en va de même pour le court de tennis de la résidence qui a été édifié en 1978.

De ce fait, ces deux équipements (parking et court de tennis) sont amenés à disparaître dans le cadre du projet.

Par ailleurs, le projet prévoit de restituer des terrains de pétanque entre la résidence Bois Fleury et le BUS, au niveau du carrefour avec le Bd François Mauriac.

Il est envisageable de remplacer les terrains de pétanque proposés par des places de parking ou bien par un court de tennis, si la résidence Bois Fleury le souhaite.

Le maître d'ouvrage se rapprochera du syndicat de copropriété de la résidence pour lui faire part de cette proposition.

### **3.2.10- Observations ne concernant pas directement le projet**

Plusieurs observations formulées ne concernent pas le projet du Boulevard Urbain Sud.

Elles portent sur d'autres projets qui se situent en dehors du périmètre d'intervention du BUS :

- la mise en place d'une coulée verte le long du petit canal qui part du Palais Longchamp et qui court jusqu'à la Madrague de Montredon ;
- la desserte de Luminy en transports en commun ;
- l'élargissement de l'avenue de la Soude ;
- l'installation du théâtre du Centaure ;
- la demande d'ouverture de l'impasse F. Karabadjakian vers le Chemin du Roy d'Espagne par un passage « piétons » pour accéder à l'arrêt du bus 23 ;
- la démolition de bâti et la création de parking dans le quartier Saint Loup (→ projet du prolongement du métro à Saint Loup) ;

- l'aménagement de la rue Paul Doize suivant le modèle de la rue Docteur Luccioni ;
- la requalification de 500 mètres de la rue Pierre Doize, entre le Boulevard Urbain Sud et la U430.

D'autres thèmes plus généraux comme par exemple la présence des roumains dans les quartiers Sud sont également abordés.

### **3.3 Compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable**

En plus des observations formulées par écrit sur les 3 registres, 9 personnes se sont exprimées lors de la réunion publique de lancement de la concertation préalable, qui rassemblait 150 personnes environ.

Le compte rendu de la réunion publique de lancement de la concertation préalable est annexé au présent bilan de concertation préalable (**cf. Annexe 5**).

### **4) Les suites données à la concertation**

Sur les 112 expressions émises sur les registres de concertation, 47 sont contre le projet, 23 sont pour et 42 n'ont pas d'avis tranché.

La majorité des personnes qui s'est exprimée sur les registres de concertation préalable s'est montrée intéressée par l'opération, en posant des questions pour l'améliorer.

Les considérations évoquées par le public lors de la concertation préalable n'appellent pas de remise en cause des objectifs généraux du projet ni de ses caractéristiques.

Cependant, les observations ou propositions exprimées au cours de cette concertation seront étudiées et analysées dans le cadre des études qui vont se poursuivre pour réaliser le projet, afin d'intégrer le maximum des remarques formulées.

D'autres réunions de pilotage entre différentes institutions (MPM, mairies) et les acteurs de la vie locale (CIQ, Associations,...) auront lieu pour poursuivre la démarche de concertation engagée. Elles permettront d'affiner la conception technique en différents secteurs.

Une fois ce travail effectué, la population sera à nouveau invitée à donner son avis sur le projet du Boulevard Urbain Sud lors d'une enquête publique, conformément à l'article L.123-2 du Code de l'Environnement.

\*

\*\*