



Colinéo

Association pour la Protection et l'Éducation à l'Environnement

Régie par la loi de 1901 J.O 21-08-1973

Agréée « protection de l'environnement » (cadre départemental - art. L 141-1 du Code de l'Environnement)

Agréée au titre :

de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire

de l'Éducation Nationale



J. Viglione

Avis de l'association Colinéo émis à l'occasion de l'Enquête Publique sur la Liaison au Nord-Est de l'Agglomération Marseillaise (LINEA)

Du 19 janvier 2015 au 20 février 2015, prorogé jusqu'au 27 février 2015

Préambule

A la lecture du dossier, il semble risqué que le Conseil Général des Bouches-du-Rhône s'engage dans un investissement d'une telle ampleur (technique et financière, 206 M€) pour une infrastructure dont les effets projetés sur le trafic sont difficilement appréciables dans ce dossier et, par conséquent, encore moins appréciable en termes d'utilité publique.

En outre, les réformes en cours concernant les collectivités, notamment issues de la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPAM), nous questionnent fortement concernant l'évolution des compétences du Conseil Général dans les années à venir. **Dans son dossier de « Schéma de Mobilité Durable du Département des Bouches-du-Rhône » du 3 juillet 2014, le Conseil Général juge lui-même comme « incertain » son avenir en matière de compétences de transport.** Ses compétences seront-elles transférées à la Métropole Aix-Marseille-Provence ? Ou à la Région ? Et que deviendront les projections envisagées pour la RD4d sachant que le présent dossier ne concerne qu'une partie segmentée de son tracé : la LINEA.

Selon Colinéo, il est difficile de considérer cette enquête publique comme une réelle concertation publique tant les documents techniques (*qui seront produits ultérieurement*) manquent et font défaut pour juger de la pertinence ou de l'utilité publique d'un tel ouvrage face à des impacts ou des effets cumulés insuffisamment détaillés. Les hypothèses de départ émises quant au trafic s'appuient sur un diagnostic obsolète qui ne tient pas compte des orientations prises ou à venir concernant la réalisation ou non de certains aménagements.

L'accumulation de toutes ces incertitudes rend ainsi cette enquête à minima prématurée, éventuellement inadaptée voire inutile.

Concernant la réglementation (Étude d'impact)

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 », par son article 230, a redéfini le champ d'application, les critères et le contenu des études d'impact. L'une des modifications du Code de l'Environnement porte sur les travaux et aménagements échelonnés dans le temps : l'article L. 122-1. Il est ainsi défini : « *Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.* ».

La LINEA ne constitue que la partie centrale, « jugée prioritaire » par le Maître d'Œuvre, de l'aménagement plus large qui débute à l'Ouest dans la ZAC des Hauts de Sainte-Marthe (U4d), et s'achève après la LINEA à l'Est vers Saint-Menet : **la RD4d**. La partie « *V. Appréciation des impacts de l'ensemble du programme* » de l'étude d'impact mentionne l'intégralité de la RD4d sous les termes : « *Présentation du programme d'aménagement : la RD4d* » dans l'*appréciation des impacts de l'ensemble du programme*. Le Maître d'Œuvre reconnaît que la LINEA rentre dans un programme d'aménagement plus large mais n'a pas soumis l'intégralité du programme à l'étude d'impact. En l'état, l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme est nettement insuffisante et particulièrement subjective. L'impact sur les terres agricoles par exemple, est décrit comme « *relativement limité* » car les « *surfaces agricoles y sont résiduelles* ». Pourtant, l'emprise de la RD4d dans la ZAC des Hauts de Sainte-Marthe ou U4d recouvre presque uniquement des terres agricoles. A cet endroit, les impacts de l'infrastructure sur les terres agricoles seront loin donc d'être limités !

D'une manière plus générale, l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme RD4d présente un défaut nettement plus lourd de conséquences qui touche à l'utilité même de l'ensemble RD4d : l'appréciation des impacts sur la circulation. En effet, il est indiqué que « *Le programme dans son ensemble aura des impacts participant à la justification (impacts positifs) notamment dans le cadre de l'amélioration de la circulation, du cadre de vie des riverains et des conditions de développement socio-économique des quartiers nord de Marseille.* ». **Néanmoins, compte-tenu de l'absence d'une étude de trafic globale de l'ensemble du programme d'aménagement (qui doit tenir compte des critiques qui suivent dans la suite de la présente contribution), nous remettons en cause la véracité de cette conclusion et insistons sur l'absolue nécessité de cette étude globale pour juger de l'utilité d'un tel programme.**

Concernant le trafic

Actualisation des données

La L2 est en cours de réalisation et sa livraison est prévue dans deux ans (2017). Compte-tenu du phasage de la LINEA (mises en service 2021 et 2025), il semblerait plus pertinent d'attendre la livraison de la L2 et d'observer ses effets sur la circulation (répartition réelle de la fréquentation routière, diffusion du trafic, dysfonctionnements...) à l'occasion d'une nouvelle étude de trafic qui sera réalisée sur la base de données actualisées, fiables.

Nous citons ici la L2 mais les effets cumulés d'autres équipements et aménagements auraient dû être intégrés à la présente étude tels que les aménagements de certains croisements de la RD4 actuellement à l'étude par le même Maître d'Œuvre (marchés de MO pour l'aménagement de la RD4 entre les Vaudrans et les 3 Lucs de 07/2014, pour le carrefour de l'Avenue Raimu, pour le carrefour de l'Avenue Prosper Mérimée...).

Enfin, il semble indispensable de compléter ces données par l'étude de l'amélioration de l'existant (solutions de fluidification, suppression des points d'étranglement ou de rupture de charge de trafic, aménagement des transports en commun sur voies existantes...) **avant d'envisager toute création d'infrastructure, particulièrement de cette ampleur.**

Débouché ouest de la LINEA (U4d et ZAC des Hauts de Sainte-Marthe)

La réalisation de la U4d, portion ouest de la RD4d dans la ZAC des Hauts de Sainte-Marthe, est remise en question par différents éléments techniques (notamment périmètres de protection du patrimoine) selon le Comité de Pilotage de la ZAC. L'ensemble du trafic vers l'ouest de la LINEA débouchera ainsi sur **l'Avenue du Merlan et l'Avenue Normandie-Niémen, déjà sursaturées**. L'Avenue Normandie Niémen, par exemple, avec les aménagements TCSP et le rond-point Wresinski, est déjà totalement embouteillée lors des heures de pointe (soir et matin). L'appel de trafic que produira l'ouverture prochaine de la L2 entrainera encore davantage de blocages et concentrera différents impacts sur l'environnement (pollutions atmosphériques et sonores) et sur le cadre de vie des habitants.

De plus, si le projet de U4d n'est pas réalisé, le raccordement de la LINEA à l'Avenue du Merlan devient totalement irrationnel et inacceptable pour les usagers et les riverains. Cette dernière déjà surfréquentée n'est pas prévue pour l'accueil d'un tel trafic et les projections de circulation envisagées. Ainsi, l'étude de trafic devient complètement obsolète sur la partie ouest de la LINEA avec ce scénario de non réalisation de la U4d.

Débouché est de la LINEA

Concernant l'est de la LINEA, différents points de l'étude trafic 2009 sont d'ores et déjà faussés. La mise en service du tronçon illustré en rouge dans la carte suivante (trafic 2020 sans mise en service de la LINEA) modifie complètement la circulation de la zone : le trafic signalé comme saturé au niveau du rondpoint (cercle vert) n'en est plus un. Les projections de circulation et de trafic sont aussi à revoir ce point.

L'utilité de la LINEA dans ce secteur est également remise en question du fait des risques (effondrement, pollutions... voir plus loin) et de la présence proche de deux axes parallèles, déjà fonctionnels : l'Avenue Jean Giono (RD4a) au nord de la LINEA et le Chemin des Aubagnens au sud. L'aménagement des voies existantes pour la mise en place de TCSP par exemple serait plus pertinent.



Concernant les cheminements PMR et les transports collectifs

Cheminements Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

La mise en place des transports en commun (TC) sur voies dédiées ou Transports en Commun en Site Propre (TCSP) sur la LINEA ainsi que des différents modes doux (voies piétonnes et cycles) permettra de disposer d'une continuité pour les TC et d'un long linéaire de circulation pour les modes doux tels que les pistes cyclables qui sont encore trop rares et discontinues sur Marseille. Néanmoins, nous déplorons de voir que cette continuité n'ait pas été respectée pour les Personnes à Mobilité Réduite et qu'aucune solution viable n'ait pu être trouvée pour les trois points de rupture des cheminements PMR.

Transports collectifs

A priori, les profils de voirie présentés permettent d'appréhender l'utilisation des voies par les différents modes de déplacement, notamment par les TCSP. Néanmoins, l'articulation de ces nouveaux réseaux de TC avec l'existant est peu abordée. Il est tout de même indiqué que les orientations définies par les différents schémas de planification et d'aménagement du territoire (Plan de Déplacement Urbain, SCoT...) ont été prises en compte, notamment dans l'étude de trafic, mais il n'est pas possible d'apprécier dans quelle mesure ces différents schémas ont été intégrés au regard des déplacements. Nous nous interrogeons également de l'absence des avis de la Régie des Transports de Marseille et de l'Autorité Organisatrice des Transports (MPM). L'adjonction de l'avis de ces Personnes Publiques aurait sans doute permis d'appréhender l'articulation des TC projetés avec l'existant et d'estimer leur efficacité et leur fréquentation.

L'étude d'impact signale que « *Le projet va être connecté à d'autres projets de transport en commun permettant de renforcer le maillage du réseau et encourageant les déplacements en utilisant des modes alternatifs à la voiture. (...) et notamment au prolongement de la ligne de métro 1 qui devrait rejoindre le trace de la LINEA au niveau de Château-Gombert.* » Dans le même temps, il est indiqué qu'« *aucun planning de réalisation n'est diffusé* ». Comment apprécier le renforcement du maillage du réseau et l'efficacité de d'un équipement toujours refusé par les collectivités jusqu'à présent ? Il s'agit là d'une nouvelle incohérence. Une fois encore, il aurait été souhaitable d'obtenir les avis des collectivités et des services de transport sur les orientations prises pour la réalisation de ce prolongement du métro, demandé depuis plusieurs années. **La priorité devrait être donnée à l'aménagement et l'optimisation de l'existant avant d'envisager la création de nouvelles infrastructures !**

Concernant les sols

La zone des Gours à Allauch est une ancienne carrière de gypse, matériau très friable du fait de sa facilité à se solubiliser au contact de l'eau. Longtemps exploitée, cette zone a été laissée à l'abandon depuis les années 30 compte-tenu de l'instabilité du sol. La commune d'Allauch rappelle, dans son magazine municipal de décembre 2013 (n°116), qu'elle avait fait réaliser différentes études géotechniques dont la dernière souligne « *le caractère extrêmement évolutif de la zone des Gours où l'aléa peut être qualifié d'extrêmement fort* ». L'article est ainsi conclu : « *A l'appui de cette étude, et compte-tenu des risques d'effondrement d'ampleur significative qui peuvent se produire en tous points de la zone des Gours, la commune a été contrainte, de par son devoir de sécurisation des sites, de renoncer à son projet d'aménagement du site en parc urbain.* ». **Ces conclusions ne peuvent qu'inquiéter fortement la stabilisation et la sécurisation de l'infrastructure.**

L'état initial de la zone et des milieux de l'étude d'impact de la LINEA mentionne cette zone dans plusieurs parties consacrées au *Risque mouvements de terrains*. Il y est indiqué que la zone de la Plâtrière des Gours est une zone sensible qui constitue une « *réelle contrainte géotechnique* » du fait des « *risques d'effondrement et d'affaissement de terrain plus ou moins importants en surface* ». **Malgré l'indication de l'extrême sensibilité de la zone dans l'état initial, absolument aucune solution, aménagement, ouvrage ou même piste d'information n'est fournie pour résoudre ce problème majeur de sécurité publique. Pis encore, la synthèse des enjeux du programme fait disparaître ce risque et réduit le risque de mouvements de terrains au « *Risque de mouvement de terrain avec les argiles sur le secteur des plâtrières des Gours* ».** Les cavités souterraines, affaissements, effondrements... des Gours, dus au Gypse (matériau soluble, friable) ont disparu !!! Et, comment juger de l'impact potentiel et du risque de cet aménagement en l'absence des éléments techniques de réalisation ? **Ce manquement est pressenti lourd de conséquences.**

Concernant l'eau

Le risque inondation est régulièrement présent tout au long du tracé de la LINEA avec des aléas faibles à forts lors des crues centennales mais aussi plus régulièrement. La gestion de ces inondations est difficilement appréciable dans l'étude d'impact et nous amène différents questionnements auxquels le maître d'œuvre se doit de répondre :

- Que se passera-t-il lorsque l'infrastructure et ses équipements seront inondés ?
- Existe-t-il un plan de prévention ou de gestion du risque ? Pour la population ? Pour l'infrastructure ?
- Les inondations conduiront vraisemblablement à une saturation des équipements de traitement des eaux de ruissellement. Qu'est-il prévu pour limiter les effets des pollutions générées par le lessivage des sols lors des inondations ?
- Les sous-sols de la zone des Gours constituent un milieu extrêmement poreux en lien avec les nappes d'eau souterraine. Comment seront les eaux souillées qui s'infiltreront dans le sous-sol de la zone ?
- L'absence d'éléments d'information quant à la nature des remblais qui seront mis en place dans la zone des Gours nous questionne également sur les risques de pollution du à la percolation des eaux pluviales dans des couches de déchets de nature inconnue.
- Y a-t-il un risque de polluer ces nappes d'eau par ailleurs utilisées pour des usages d'irrigation et d'alimentation en eau potable privée (Aquifère Provence Ouest Région de Marseille) ? **Pour nous, sans aucun doute !**

Concernant l'environnement

Continuités écologiques et imperméabilisation des sols

Il est appréciable de voir que la LINEA prévoit une relative continuité écologique avec la mise en place de noues végétalisées (arbustives et arborées). Néanmoins, ces espaces de nature restent relativement étroits et mériteraient d'être élargis. Non seulement, la continuité écologique serait plus efficace (services écologiques pour davantage d'espèces) mais ils limiteraient en outre le ruissellement. Une intégration des voies piétonnes à ces corridors biologiques pourrait alors être étudiée pour limiter l'imperméabilisation des sols avec des revêtements à biodiversité positive par exemple (type dalle semi-végétalisée). Ces équipements, accessibles PMR, seraient une solution technique répondant également aux problématiques de gestion des eaux. (ex : <http://www.biodiversite-positive.fr/>)

Gestion des déchets

L'étude d'impact signale que « *le projet générera environ 300.000 m³ de matériaux excédentaires* » et que ces derniers « *seront évacués vers des décharges agréées ou utilisés comme dépôts définitifs* ». Comment apprécier les impacts de la gestion de ces déchets (transports, mise en décharge, utilisation en remblais...) alors qu'il n'est fourni aucun élément descriptif quant à leur nature, leur gestion, leur valorisation, la localisation des décharges... ?

Le *Plan de Prévention et de Gestion des Déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics des Bouches-du-Rhône* est actuellement en cours de révision et a d'ores et déjà fait l'objet d'un Avis par l'Autorité Environnementale (11 août 2014). Cette dernière rappelle notamment que le Plan prévoit « *un objectif de valorisation de 70 % en 2020, porté à 80 % en 2026. Cet objectif est accompagné d'une diminution successive des taux de stockage en décharge limités à 30 % en 2020, puis à 20 % en 2026* ». **La gestion des matériaux excédentaires de la LINEA ne respectera donc pas les objectifs du Plan.**

En outre, l'absence de détail ou de projection quant à la nature même et à la gestion différenciée de ces déchets conduit à un certain nombre de questions sans réponse à la lecture du document :

- Quels sont les matériaux dits « *impropres* » ?
- De quoi seront-ils constitués ?
- Contiendront-ils des Déchets Dangereux ? Le cas échéant, comment seront-ils traités ?
- Où seront stockés les matériaux temporaires ? Dans quelles conditions ? La mention « *Les zones de stockage temporaires seront choisies de telle manière qu'elles ne fassent pas obstacle aux continuités écologiques et aux écoulements naturels.* » est nettement insuffisante.
- Quelles sont les pistes de tri et de valorisation des matériaux excédentaires ?

Si l'on considère, tel que le plan l'indique, que les filières de traitement et de valorisation des déchets du BTP sont actuellement insuffisantes aux regards des différents gisements projetés (ex : L2 - 700.000 m³) dans les années à venir, la question de la gestion de ces déchets revêt une grande importance. **L'étude d'impact est donc insuffisante sur ce point et la partie du dossier d'enquête relatif à la compatibilité du projet avec les plans et schémas du territoire ne fait nullement mention de ce Plan de Gestion des Déchets du BTP auquel ces travaux publics sont pourtant soumis.**

Habitats et espèces naturelles

La zone des Gours (milieu humide)

La zone des Gours à Allauch présente une mare permanente ; en eau tout au long de l'année. Ce milieu humide, habitat exceptionnel, spécialement dans nos régions, présente un certain nombre d'intérêts écologiques absents des enjeux identifiés dans l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact pour certains groupes écologiques. En effet, cette zone remarquable, localisée précisément au niveau du point d'observation du Blongios nain dans l'état initial, est décrite comme zone humide remarquable pour cette espèce.

En revanche, la partie consacrée aux Amphibiens contredit cette observation et précise qu'« *aucune zone humide ne se situe à proximité du lieu d'observation (zone des Plâtrières), cet individu (Crapaud commun) était probablement en transit dans la zone d'étude* ». **La zone d'étude doit être élargie à toute la zone des Gours pour prendre en compte ce milieu exceptionnel. Les cortèges d'espèces associés à ce type de milieu et les enjeux de conservation locaux sont exceptionnels et clairement insuffisamment décrits dans l'étude d'impact à cet endroit.**

Les inventaires

La liste exhaustive des espèces inventoriées lors de l'étude d'impact n'est pas présentée pour toutes les espèces. On retrouve les listes complètes des espèces inventoriées dans le cadre de l'évaluation des incidences Natura2000 pour la Flore, l'Entomofaune et les Chiroptères. **En revanche, les inventaires pratiqués lors de l'étude d'impact sont absents et conduisent à certaines incompréhensions voire incohérences.**

Par exemple, dans l'état initial de la zone et des milieux, il est signalé « 25 espèces avifaunistiques inventoriées » mais ne sont « présentées que les espèces avérées », au nombre de 6. En l'absence des listes complètes d'espèces inventoriées ou issues de la bibliographie, ainsi que de leur localisation, comment savoir quelle est la part d'inventaire de terrain et la part de bibliographie ? L'absence de ces listes ne permet pas non plus d'apprécier l'enjeu de conservation associé à chacune des espèces. **Une étude d'impact doit mentionner l'ensemble des espèces identifiées et détailler les protocoles utilisés !**

D'après nos propres données et les observations de différents naturalistes, certaines zones présentent des espèces non décrites dans la présente étude. C'est le cas de la zone des Gours ou de la zone du futur Lycée de Saint-Mitre, par exemple. Cette dernière présente, en plus de la Chevêche d'Athéna inventoriée, différentes espèces avifaunistiques dont certaines présentent des enjeux locaux de conservation très forts. C'est le cas par exemple des **Vanneaux huppés en halte hivernale chaque année sur terrain du futur Lycée de Saint-Mitre. Cette espèce est classée « En danger » (EN) dans la Liste Rouge des Oiseaux nicheurs en PACA.**

L'absence des listes exhaustives des espèces inventoriées (hors inventaires de l'évaluation des incidences Natura 2000) rend difficile voire impossible l'appréciation des impacts du projet sur une faune non décrite. Des compléments d'inventaire doivent être réalisés pour améliorer ces données incomplètes. En outre, l'étude d'impact signale qu'une plate-forme de données a été consultée pour enrichir les inventaires : la base de données SILENE du Conservatoire Botanique National Méditerranéen de Porquerolles. Cette dernière est une plateforme dédiée à la localisation de la flore. Pourquoi les autres plateformes SILENE Faune (CEN PACA) et Faune-PACA (LPO) n'ont-elles pas été consultées ? **Cette consultation aurait permis de rechercher la présence de la Pie grièche, espèce « En danger critique d'extinction » (CR) dans la Liste Rouge des Oiseaux nicheurs en PACA (observée en 2010 à proximité du Technopôle de Château-Gombert).**

Destruction et fragmentation des milieux naturels

Nous déplorons la destruction et l'altération projetées des milieux naturels et assimilés. L'infrastructure créera une coupure ou une fragmentation de milieux, de zones (semi) naturelles et de zones agricoles, qui sera énormément accentuée par l'appel de l'urbanisation autour de la voie. L'impact pour l'instant réduit à l'emprise du projet sera rapidement étendu à toute la périphérie du projet et accentuera la dégradation des milieux et le fonctionnement des continuités écologiques.

Disparition des terres agricoles

Nous regrettons également la disparition des dernières terres agricoles de l'agglomération marseillaise qui, une fois détruites au profit de l'infrastructure et de l'urbanisation proche, seront définitivement perdues. Un projet de compensation et de gestion de ces terres agricoles qui, selon le SCoT MPM doivent être « sanctuarisées », doit être mis en place pour empêcher l'urbanisation de ces derniers vestiges agricoles. Pour cela, une étude de ces terres, de leur valeur agronomique et des contraintes logistiques sur une exploitation potentielle doit être menée en lien avec la Chambre d'Agriculture, dans l'optique de maintenir la fonctionnalité des espaces qui seront détruits par la LINEA et par un appel à l'urbanisation. **Le Conseil Général des Bouches-du-Rhône met régulièrement en avant sa politique volontariste de protection et de mise en valeur des terres et exploitations agricoles locales. Si la LINEA n'est pas réalisée, la maîtrise foncière de ces terres par le Conseil Général pourra permettre l'installation d'agriculteurs en lien avec cette politique.**

Concernant les avis des Personnes Publiques Associées (PPA)

Les avis des Personnes Publiques Associées portent uniquement sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Pourquoi ces avis ne portent pas sur l'infrastructure elle-même et son utilité publique ? Il est affirmé que le projet a fait l'objet d'une concertation inter-administrative, mais les conclusions de cette concertation sont absentes. **L'absence des avis des PPA ainsi que des comptes-rendus des réunions de Concertation Inter-Administrative est inadmissible pour un projet qui s'inscrit comme un « support d'un développement urbain plus qualitatif et en relation avec les espaces de services et de commerces » et une « amélioration de l'ossature de l'organisation métropolitaine ».** Nous ne pouvons apprécier véritablement l'articulation de cette infrastructure avec les différents schémas d'organisation et de fonctionnement du territoire sans disposer de l'avis des responsables de ces schémas.

Conclusion

La RD4d dans son ensemble (LINEA + tronçon est U4d et poursuite + tronçon ouest vers Sant-Menet) correspondait initialement à une liaison inter-quartiers répondant à un besoin en maillage des infrastructures de déplacement pour une meilleure diffusion du trafic.

Aujourd'hui, différents aménagements et infrastructures sont en voie de réalisation (ou d'abandon) et plusieurs aménagements de l'existant projetés : L2, aménagements RD4, abandon de la U4d dans la ZAC... Le diagnostic du territoire présenté dans l'étude d'impact s'appuie donc sur un certain nombre d'études déjà obsolètes du fait de la variabilité des études et des échéances des différents programmes d'aménagements et d'infrastructures. **Tous ces éléments conduisent à des approximations quant aux projections de trafic du secteur et remettent donc en cause l'utilité réelle d'un tel projet.**

En l'état, le projet semble obsolète et ne constituerait concrètement qu'une voie de contournement de la zone sursaturée de la Rose et du village de Château-Gombert, et ne ferait que repousser les problèmes de circulation vers les extrémités est et ouest de la LINEA. Ainsi, il est indispensable d'étudier l'ensemble des points de blocage ou de ralentissement du trafic sur l'ensemble du secteur élargi de la RD4d et non uniquement de la LINEA, avant d'envisager la création de nouvelles infrastructures. **Une des études prioritaires à notre sens serait l'étude des dysfonctionnements de l'ensemble de la RD4 et des aménagements qui pourraient être réalisés pour répondre à ces dysfonctionnements et permettre la diffusion du trafic, l'aménagement des voies dédiées au Transport en commun (TCSP) ou aux modes doux... C'est seulement à l'issue de l'étude des dysfonctionnements actuels du trafic et des données d'utilisation de la L2 que nous pourrions juger réellement de la pertinence ou de l'utilité publique d'un tel projet.**

De plus, en l'absence de raccordements à l'est ou à l'ouest (poursuite de la LINEA), le trafic aboutira à des points de convergence et de saturation qui empêcheront la circulation routière et obère ainsi l'utilité publique d'une telle réalisation par la création de nouveaux dysfonctionnements.

Ainsi, considérant que :

- **L'étude d'impact ne porte pas sur l'intégralité du programme RD4d et ne permet pas d'apprécier précisément les impacts hors LINEA. En effet, l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme RD4d est trop imprécise ;**
- **Pour juger de l'utilité du programme intégral RD4d, il manque une étude de trafic globale ;**
- **La non réalisation de la U4d dans la ZAC des Hauts de Sainte-Marthe accroîtra les problèmes de circulation sur les avenues du Merlan et de Normandie-Niemen, déjà saturées ;**
- **La portion ouest de la LINEA sur Allauch est un doublon de voies existantes et fonctionnelles (RD4a et Chemin des Aubagnens) ;**
- **Il est indispensable de prendre en compte et d'améliorer l'existant avant d'envisager la réalisation d'une nouvelle infrastructure qui s'appuie sur une étude de trafic biaisée ;**
- **La zone des Gours à Allauch concentre un grand nombre de risques potentiels (effondrement, inondations, pollutions...) non pris en compte dans l'étude d'impact ;**
- **La description de la gestion des déchets (déblais) de la LINEA est insuffisante. Elle ne permet pas d'en apprécier les impacts et ne respecte pas les préconisations du Plan de Prévention et de Gestion des Déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics des Bouches-du-Rhône ;**
- **Les inventaires naturalistes présentés sont insuffisants ;**
- **Le projet conduira à une destruction directe et indirecte (urbanisation), ainsi qu'à la fragmentation d'entités naturelles et agricoles (rupture des continuités écologiques) qui nuiront fortement à leur fonctionnement.**

l'association Colinéo émet un avis défavorable au projet de Liaison au Nord-Est de l'Agglomération Marseillaise (LINEA).

**Contribution déposée le 27/02/2015
au Registre d'Enquête Publique
Service des Autorisations d'Urbanisme
40 Rue Fauchier
13002 Marseille**

Pour Colinéo :
La Présidente,

Signé

Monique BERCET