

**CONSEIL DE COMMUNAUTE
SEANCE DU VENDREDI 2 OCTOBRE 2009**

Marie-Françoise PALLOIX
Tunnel Prado Sud

Monsieur le Président,
Cher(e)s Collègues,

Depuis le début- et plutôt seul - le groupe Communiste, Républicain et Citoyen est fondamentalement hostile à ce projet et restera dans ce positionnement politique pour tout autre réalisation du même type en contradiction avec le Grenelle de l'Environnement et le Plan de Déplacements Urbains adopté dans ce même hémicycle, en décembre 2006. Un PDU critiquable, mais qui hiérarchise précisément, en page 87, les réalisations prioritaires autour de deux axes essentiels ; **les transports collectifs et un réel contournement de Marseille avec la L2 et son raccordement au Boulevard Urbain Sud pour les quartiers Sud** ; et absolument pas ce énième Tunnel ! Certes, il contribuera à la requalification de Rabatau en vue du projet de reconfiguration du Vélodrome et de ses alentours, mais certainement pas au désengorgement du centre ville. Car ce n'est rien d'autre qu'une pénétrante autoroutière de plus en centre ville.

Aujourd'hui cet avis est de plus en plus partagé dans la population et parmi des élus, et je m'en réjouis. Rarement une enquête publique n'a mobilisé autant de participation. Une participation argumentée dans ses contenus, avec énormément d'interventions et de contributions sérieuses faisant appel au bon sens, ainsi qu'aux expertises menées par des bénévoles compétents dans plusieurs domaines tel que le pluvial, l'hydraulique, la circulation, la façon même de concevoir l'ouvrage, la sécurité des riverains, la requalification de ces quartiers.

Les conclusions du Commissaire Enquêteur ont soulevé plusieurs points qui méritaient une étude plus approfondie (qui, soit dit en passant, aurait dû logiquement être faite, bien en amont, au moment où l'ancienne équipe dirigeante de notre institution, a décidé de ce projet) et vous avez, Monsieur le Président demandé cette étude.

J'évoquerai rapidement deux points, car il y aurait beaucoup à dire et à redire sur ce projet tant il est l'archétype d'un projet mal élaboré, mal étudié, mal instruit, dangereux pour l'ensemble des riverains à plusieurs titres, coûteux pour les contribuables et les usagers :

- ⊖ **En matière Hydraulique**, il y a encore trop de zones d'ombre et de risques cumulés entre le grand collecteur et les zones inondables du quartier. La construction du tunnel trop proche des immeubles aura très certainement et quoiqu'en disent certaines études, des répercussions inévitables sur ces immeubles pas de première jeunesse et sur les phénomènes récurant que rencontrent leurs habitants et les commerçants lors de très grosses pluies.
- ⊖ **Sur la circulation**, on ne fait que déplacer le problème vers Michelet et le 2° Prado. On peut aisément imaginer la désorganisation des flux croisés aux heures de pointes et en période de Foire ou de manifestations au stade vélodrome.

Vous allez me dire mais c'est déjà la panique journalière dans ce quartier ! Effectivement, mais pour autant doit-on chercher un pansement servant de camouflage ? Ou un remède afin de régler le problème et de dégager des solutions durables et gratuites pour les usagers ? J'opte résolument pour la deuxième solution, alors que ce Tunnel ne sera qu'un pansement PAYANT, donc socialement inégal et ne réglant en RIEN les déplacements urbains dans Marseille. Car c'est l'option du tout voiture au détriment d'un VERITABLE MAILLAGE liant à la fois les quartiers au centre ville, mais aussi les quartiers entre eux, par des transports collectifs dignes de la deuxième ville de France et répondant aux besoins de ses administrés. Avec ce septième tunnel (dont deux à péage) nous renforçons un processus d'incitation à l'utilisation de la voiture.

Il est incohérent d'ordonner prioritairement de l'investissement public dans des infrastructures dédiées à l'objet même du délit alors que dans le même temps on nous oblige à mettre la main au porte-monnaie pour payer une Taxe Carbonne. **La Ville de Marseille roule une nouvelle fois à contre-sens.**

Et en plus cela va coûter très cher aux usagers, mais aussi à la collectivité : 10 millions minimum pour la requalification en surface + les indemnités légitimes pour travaux + la clause de revoyure avec le concessionnaire dans le cas où nous déciderions de réaliser le Boulevard Urbain Sud pour 2015.

Soyons clairs sur ce sujet : rien ne nous interdit de le faire. Mais, comme le contrat signé en mars 2008 avec Vinci/Eiffage est construit sur une hypothèse de rentabilité avec un B.U.S à l'horizon 2026, il y a fort à parier que cela se traduira par une augmentation du péage et un allongement de la concession. **Décidemment pour ce monopole des parkings, des parcmètres et des tunnels à péage et peut-être demain de la zone vélodrome, Marseille est un très bon fromage.**