

Annexe 7 – Description détaillée du projet

1. Aménagement du secteur « Avenue Arnavon », entre l'échangeur se St Barthélémy (A7) et le rond-point de Sainte-Marthe

1a – Section 1

Entre le boulevard du Capitaine Gèze et l'accès à l'autoroute A7, la plate-forme routière est réutilisée en dédiant :

- 2x2 de voies de circulation générale au nord (suite à étude de trafic)
- les voies au sud pour le BHNS, avec insertion de la piste cyclable dans le site propre.

Un îlot séparateur permet de séparer ces flux et d'intégrer les piles des ouvrages existants dans le profil type (et les trottoirs sont élargis à 2 mètres).

La géométrie du carrefour d'accès à l'autoroute est retravaillée sous la forme d'un carrefour en T qui intègre 1 voie de tourne-à-gauche dédiée pour l'accès à l'autoroute et une voie filante au sud, et deux voies filantes au nord dont une permet également l'accès à l'autoroute par un tourne-à-droite.

Le profil en long général du projet varie entre 2% et 4%, compatible avec les cheminements PMR. Ce reprofilage induit un remblaiement de la plate-forme d'environ 70 cm au droit du nouveau carrefour en T d'accès à l'A7. Les espaces libres seront arborés avec création d'un aménagement paysager et d'un cheminement piéton.

1b – Section 2

À partir du carrefour précédent, la circulation générale est composée de 2 voies au nord (dont une s'effaçant au droit de l'ouvrage d'art) et 1 voie au sud séparée par un îlot planté de 4,50m.

Le couloir BHNS est également isolé de la circulation générale par un îlot planté de 3,50m que l'on retrouve sur la suite de l'itinéraire. La voie de BHNS au sud ne franchit pas les accès autoroutiers limitant le nombre de feux à la circulation générale et aux traversées piétonnes.

La piste cyclable est implantée au sud du site propre du BHNS afin d'éviter le franchissement des accès autoroutier. Un trottoir est également créé au sud afin de desservir les résidences limitrophes en lien avec les 3 stations BHNS de l'avenue Arnavon tout en assurant une continuité piétonne depuis le boulevard Capitaine Gèze jusqu'au rond-point de Sainte-Marthe. Deux alignements d'arbres (au nord et au sud) permettent d'apaiser les cheminements des modes doux en les séparant des chaussées circulées.

Le profil en long de la voie et des cheminements des modes doux est maintenu à 3,99% jusqu'à l'ouvrage de la rue Muret.

Aménagements de surface en parachèvement de la rocade L2 entre l'avenue Arnavon et l'échangeur Saint-Jérôme – Commune de Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements)

1c – Section 3

Entre la rue Muret et le rond-point Ste Marthe, le profil en travers type se compose, du nord au sud, de :

- Trottoir de 2 m
- Îlot planté 2 m
- Circulation générale 2x1 voies de 7,00 m
- Îlot planté de 3,50 m
- Couloir BHNS de 6,50 m bidirectionnel
- Îlot planté de 2 m
- Trottoir de 2 m
- Piste cyclable bidirectionnelle de 3 m

Le profil en long de la voie, qui ne peut être amélioré du fait de la présence des ouvrages d'art (franchissements des rues Muret et Calvet) admet une pente de 5%. La pente des cheminements modes doux a pu être abaissée en deçà de 4%, excepté sur un tronçon d'environ 60 m (7,4%) qui s'accompagne donc d'une rampe à 4%, visant à assurer le cheminement PMR (4% max) sur l'ensemble de l'itinéraire.

1d – Section 4

Au droit du rond-point de Sainte-Marthe, le couloir BHNS se compose d'une seule voie en entrée sur le giratoire. Dans l'autre sens (est-ouest), le BHNS venant du rond-point, dans la circulation générale, s'insère sur l'avenue Arnavon avant de rejoindre sa plate-forme dédiée via un sas d'accès.

Les études de trafic n'ont pas permis la création de couloir propres au BHNS dans l'anneau du giratoire. Cependant, l'insertion du BHNS sur l'anneau du giratoire est facilité par la mise en place de feux tricolores permettant de donner une priorité au BHNS (à l'approche d'un BHNS, le feu qui lui est dédié passe au vert alors que les feux sur l'anneau ainsi que sur les voies d'entrée interceptées par le BHNS entrant passent au rouge).

Le BHNS se réinsère sur l'avenue Allende dans un couloir BHNS bilatéral.

Deux stations BHNS sont implantées :

- au droit de l'ouvrage de la rue du Muret
- au droit de l'ouvrage de la rue Calvet

La continuité des cheminements piétons est assurée sur l'ensemble de l'itinéraire par des trottoirs sécurisés et largement dimensionnés (2 mètres de large) et des rampes PMR, ainsi que par des escaliers permettant de rejoindre les résidences limitrophes.

En outre, une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large est implantée au sud, au plus loin de la chaussée.

2. Aménagement du secteur « Avenue Allende », entre le rond-point de Sainte-Marthe et l'avenue Raimu

Le rétablissement de l'avenue Allende est réalisé sous maîtrise d'ouvrage SRL2.

Les aménagements de surface, sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Aix-Marseille Provence (MAMP) seront réalisés au-dessus du modelage des terres mis en œuvre par la SRL2 en couverture de la tranchée couverte de la Rocade L2.

Aménagements de surface en parachèvement de la rocade L2 entre l'avenue Arnavon et l'échangeur Saint-Jérôme – Commune de Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements)

2a - Section 1 : entre le rond-point Ste Marthe et le Boulevard Mattei

Sur cette première section, les aménagements de surface réalisés sous maîtrise d'ouvrage MAMP sont constitués par :

- Un site propre BHNS bidirectionnel de 6,50 m de large (couche de forme réalisée sous maîtrise d'ouvrage SRL2), recevant 2 stations BHNS :
 - o à 50 m à l'est du rond-point de Sainte-Marthe
 - o au droit du Boulevard Mattei en lien avec la halte ferroviaire Picon, créant ainsi un véritable pôle d'échanges
- Un grand mail piéton (16 m dans sa pleine largeur), intégrant une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large (contiguë à l'avenue Allende), des aménagements paysagers, du mobilier urbain et un éclairage adapté.
- Le réaménagement de la place Fontvert (2 200 m² environ), rendu nécessaire par la création, sous l'actuel espace, d'un bassin de rétention (2 910 m³) des eaux pluviales en provenance des aménagements de surface réalisés sous maîtrise d'ouvrage MAMP, et de l'avenue Allende sous maîtrise d'ouvrage SRL2. Le réaménagement de cette place permettra en outre de créer une liaison PMR entre l'avenue Allende et la Résidence Fontvert. Cette place, ombragée, recevra le mobilier urbain (notamment des brumisateurs), des aménagements paysagers, et l'éclairage nécessaires à son usage. Elle accueillera au nord-est des jeux d'enfants, en remplacement de ceux déjà existants sur l'espace actuel.
- L'aménagement de la rue Busserine, en lien direct avec le PRU Picon-Busserine. Cet aménagement est placé sous maîtrise d'ouvrage MAMP afin de permettre le passage d'un collecteur d'eaux pluviales important venant se connecter sur le collecteur Plombière réalisé par la SRL2 au Nord de la tranchée couverte. Cette voirie de 5 m de large, reçoit une voie de circulation de 4 m de large et une bande cyclable de 1,5 m de large. Elle s'accompagnera de stationnements longitudinaux côté Est.

2b - Section 2 : entre le Boulevard Mattei et l'Avenue Raimu

Sur cette section, l'Avenue Allende, rétablie par la SRL2 se situe en contre-bas de la dalle de la tranchée couverte.

Sur cette dalle, les aménagements de surface réalisés sous maîtrise d'ouvrage MAMP sont constitués par :

- Un site propre BHNS bidirectionnel de 6,50 m de large (couche de forme réalisée sous maîtrise d'ouvrage SRL2), recevant 1 station BHNS constituée de 2 quais implantés de part et d'autre de la trémie aéraulique Raimu (trouée organisée dans la tranchée couverte, réalisée par la SRL2), immédiatement à l'ouest du carrefour entre les avenues Allende et Raimu.
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large longeant au sud le site propre BHNS. Au droit de la trémie aéraulique, cette piste cyclable se sépare en 2 pistes unidirectionnelles pour permettre la jonction avec les aménagements cyclables prévus sur l'Avenue Raimu.
- Un cheminement piéton adapté permettant de relier les 2 quais BHNS à la « Plaine des Loisirs haute » aménagée sous maîtrise d'ouvrage Ville de Marseille également sur la dalle de la tranchée couverte.
- L'éclairage adapté de l'ensemble de ces aménagements

3. Aménagement du secteur « Avenue Raimu », entre l'Avenue Allende et le rond-point du centre commercial Le Merlan

L'aménagement de l'Avenue Raimu est réalisé dans sa quasi-totalité sous maîtrise d'ouvrage SRL2.

Les aménagements sous maîtrise d'ouvrage MAMP sur cette section consistent en la réalisation :

- de la structure de chaussée de la plate-forme BHNS (bilatérale unidirectionnelle) sur la couche de forme mise en œuvre par SRL2
- du marquage au sol sur la plate-forme BHNS (cycles, bus).
- de la pose des équipements de détection BHNS sur les carrefours à feux réalisés par la SRL2 et pose de la signalisation lumineuse de trafic sur le giratoire pour l'insertion du BHNS

4. Aménagement du secteur « Avenue Mérimée-Estacade », entre le rond-point du centre commercial Le Merlan et le rond-point de St Paul

L'aménagement de l'Avenue Mérimée entre le rond-point du centre commercial Le Merlan et le rond-point de St Paul est réalisé dans sa quasi-totalité sous maîtrise d'ouvrage SRL2.

Les aménagements sous maîtrise d'ouvrage MAMP sur cette section consistent en la réalisation :

- de la structure de chaussée de la plate-forme BHNS (axiale bidirectionnelle de 6,50 m de large) sur la couche de forme mise en œuvre par SRL2.
- d'une station BHNS immédiatement à l'ouest de l'accès au centre commercial Le Merlan
- du marquage au sol des bandes cyclables intégrées aux voies de circulation tout véhicules (entre le giratoire du centre commercial et l'entrée à celui-ci), de la piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large qui se développe ensuite, au nord de l'avenue Mérimée, pour rejoindre le giratoire St Paul.
- du marquage au sol de la plate-forme BHNS elle-même
- de la pose des équipements de détection BHNS sur les carrefours à feux réalisés par la SRL2 et pose de la signalisation lumineuse de trafic sur le giratoire pour l'insertion du BHNS
- du complément d'éclairage nécessaire pour la plate-forme BHNS au droit de la station BHNS Le Merlan.

5. Aménagement du secteur « Avenue Mérimée prolongée », entre le rond-point de St Paul et l'échangeur St Jérôme

L'aménagement de l'Avenue Mérimée prolongée est réalisé dans sa quasi-totalité sous maîtrise d'ouvrage SRL2.

Les aménagements sous maîtrise d'ouvrage MAMP sur cette section consistent en la réalisation :

- de la structure de chaussée de la plate-forme BHNS (latérale bidirectionnelle de 6,50 m de large) sur la couche de forme mise en œuvre par SRL2.
- de deux stations BHNS :
 - à l'est immédiat du giratoire St Paul
 - à l'arrivée sur l'échangeur St Jérôme
- du revêtement de la piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large longeant la plate-forme BHNS
- du marquage au sol de la piste cyclable et de la plate-forme BHNS
- de la pose des équipements de détection BHNS à l'arrivée sur l'échangeur St Jérôme
- de l'éclairage nécessaire pour la plate-forme BHNS et la piste cyclable.

Aménagements de surface en parachèvement de la rocade L2 entre l'avenue Arnavon et l'échangeur Saint-Jérôme – Commune de Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements)

- de la rue des Péras, réalisée en lien avec le projet de résidentialisation du bailleur HMP (PRU Malpassé) : sur une longueur de 80 m environ, développement du profil constitué des éléments suivants :
 - o 2 trottoirs PMR de 2,25 m chacun
 - o 2 bandes de stationnement bi latérales, de 2 m de large
 - o 2 voies de circulation sur une chaussée de 5,50 m de large
- d'un bassin de rétention enterré de 1 400 m³ environ, implanté à l'ouest de la station BHNS à l'arrivée sur l'échangeur St Jérôme, nécessaire pour la rétention des eaux pluviales de la plate-forme BHNS et de la piste cyclable (ainsi que de la Dalle des Oliviers, réalisée sous maîtrise d'ouvrage Ville de Marseille au droit de la tranchée couverte de la Rocade L2, à l'est du pont St Paul).

6. Aménagement du secteur « Échangeur St Jérôme »

L'aménagement de l'Avenue Mérimée prolongée est réalisé dans sa quasi-totalité sous maîtrise d'ouvrage SRL2.

Les aménagements sous maîtrise d'ouvrage MAMP sur cette section consistent en la réalisation :

- de la structure de chaussée de la plate-forme BHNS (latérale bidirectionnelle de 6,50 m de large) sur la couche de forme mise en œuvre par SRL2.
- du revêtement de la piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large permettant de relier Mérimée Prolongée à la piste cyclable aménagée dans le cadre du BHNS B4 sur l'Avenue Normandie-Niemen.
- du marquage au sol de la piste cyclable et de la plate-forme BHNS
- de la pose des équipements de détection BHNS au droit de l'échangeur St Jérôme pour l'insertion du BHNS
- de l'éclairage nécessaire pour la plate-forme BHNS.
- de l'aménagement complet d'une liaison modes doux (piétons et cycles) entre l'échangeur St Jérôme et la nouvelle passerelle des Lauriers (soit sur une longueur de 100 m environ) constituée d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de large et d'un cheminement piéton de 1,50 m de large. Cette liaison sera éclairée.

Annexe 8 – Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction de la rocade L2 Nord

Aménagements de surface en parachèvement de la rocade L2 entre l'avenue Arnavon et l'échangeur Saint-Jérôme – Commune de Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'écologie, de l'énergie,
du développement durable et de la mer,
en charge des technologies vertes et des
négociations sur le climat

NOR : DEVR1021434D

Décret **12 NOV. 2010**

déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction de la rocade L2 Nord à Marseille (autoroute A507) entre le giratoire de Saint-Jérôme et l'autoroute A7, attribuant le statut d'autoroute à cette rocade ainsi qu'à la tranchée couverte des Tilleuls et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Marseille

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1 à L. 122-3, L. 123-1 à L. 123-16, L. 220-1, L. 220-2, L. 571-9, ensemble le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, les articles R. 122-1 à R. 122-3, R. 123-1 à R. 123-23 ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L. 11-1 à L. 11-5, R. 11-1 à R. 11-3, R. 11-14-1 à R. 11-14-14 et R. 15-2 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 123-16, R. 123-16, R. 123-17, R. 123-23 à R. 123-25 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 122-1 et R. 122-1 ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, notamment son article 14 et le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour son application ;

Vu le décret du 31 décembre 1992 déclarant d'utilité publique les travaux de la rocade L2 à Marseille (A507) entre la voie express S8 et l'autoroute A50 et lui conférant le statut autoroutier ;

Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Marseille ;

Vu la décision du ministre de l'équipement, des transports et du logement du 12 avril 2001 approuvant les études préliminaires de l'autoroute A507, dite « liaison L2 Nord », entre l'autoroute A7 et la voie S4, à Marseille ;

J.O.N° 2 6 5 DU 1 5 NOV. 2010

Aménagements de surface en parachèvement de la rocade L2 entre l'avenue Arnavon et l'échangeur Saint-Jérôme – Commune de Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements)

Vu les lettres du préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône, en date du 23 février 2009, par lesquelles le président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, le président du conseil général des Bouches-du-Rhône, le président de la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole, le président de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence, le président de la chambre des métiers des Bouches-du-Rhône, le président de la chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône ainsi que le maire de Marseille ont été informés de la mise en œuvre de la procédure prévue par les articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme en vue de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Marseille ;

Vu le procès-verbal de la réunion tenue le 12 mars 2009 pour la mise en œuvre de la procédure prévue par les articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme et portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Marseille, ensemble les observations de la chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône en séance du 12 mars 2009 et de la commune de Marseille en date du 31 mars 2009 ;

Vu la décision du président du tribunal administratif de Marseille en date du 20 mars 2009 désignant les membres de la commission d'enquête ;

Vu l'arrêté du préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône, en date du 23 mars 2009, prescrivant l'ouverture conjointe de trois enquêtes publiques préalables à la déclaration d'utilité publique de la réalisation de la L2 Nord (autoroute A507), section Saint-Jérôme-autoroute A7, portant sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Marseille, et portant sur le classement de la voirie au statut autoroutier ;

Vu les autres pièces des dossiers des enquêtes publiques auxquelles il a été procédé du mercredi 22 avril 2009 au mercredi 27 mai 2009 inclus, notamment les rapports, conclusions et avis de la commission d'enquête ;

Vu les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux avis et recommandations de la commission d'enquête ;

Vu la saisine de la communauté Marseille Provence Métropole en date du 23 juillet 2009, relative à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Marseille ;

Vu les saisines de la communauté Marseille Provence Métropole et de la commune de Marseille en date du 28 août 2009, relatives au classement de la voirie au statut autoroutier ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

DECRETE

Article 1^{er}

Sont déclarés d'utilité publique et urgents les travaux de construction de la rocade L2 Nord à Marseille (autoroute A507) entre le giratoire de Saint-Jérôme et l'autoroute A7, conformément au plan et au document annexés au présent décret (1).

Aménagements de surface en parachèvement de la rocade L2 entre l'avenue Arnavon et l'échangeur Saint-Jérôme – Commune de Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements)

Article 2

Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être réalisées dans un délai de dix ans à compter de la publication du présent décret.

Article 3

Le statut d'autoroute est attribué à la rocade L2 entre la jonction avec l'autoroute A7 et l'échangeur de Frais Vallon à Marseille conformément au plan annexé au présent décret (1).

Article 4

Le présent décret emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Marseille, conformément au plan et au document annexés au présent décret (1).

Il fera l'objet, en application de l'article R. 123-24 du code de l'urbanisme, des mesures de publicité et d'information prévues à l'article R. 123-25 du même code.

Article 5

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat et le secrétaire d'Etat chargé des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 12 NOV. 2010

François FILLON

Par le Premier ministre :

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable et
de la mer, en charge des technologies
vertes et des négociations sur le climat,

Le secrétaire d'Etat chargé des
transports

Jean-Louis BORLOO

Dominique BUSSEREAU

Nota (1) : Il peut être pris connaissance de ces plans et documents ainsi que du document élaboré en application du 3 de l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, au siège de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence - Alpes - Côte d'Azur, 16 rue Zattara, 13332 Marseille Cedex 3.

Document accompagnant le décret déclarant l'utilité publique en application de l'article L.11-1-1 3^{ème} alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique - 384473

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de construction de la rocade L2 à Marseille, section Nord (autoroute A507)

Le présent document relève de l'article L.11-1-1 3^{ème} alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ».

A cet égard, il reprend pour l'essentiel des éléments figurant dans le dossier du projet soumis à enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter à ce document afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique de l'opération autoroutière. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à la disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

1 – Présentation de l'opération autoroutière

L'achèvement de la rocade L2 à Marseille, entre l'A7 et l'A50, avec la construction de la section L2 Nord, a été retenu lors du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité du territoire (CIACT) du 14 octobre 2005, ce qui a permis de lancer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le projet de la section L2 Nord, d'environ 3 kilomètres, comporte la réalisation de trois tranchées couvertes et de deux échangeurs.

2 – Caractère d'utilité publique

La mise en service de l'autoroute A507, en particulier son bouclage par la section L2 Nord, permettra de contourner le centre-ville et de délester les boulevards qui font aujourd'hui fonction de rocade tout en offrant une meilleure desserte des quartiers traversés. La L2 doit également permettre d'améliorer la qualité de vie des habitants des quartiers traversés et de favoriser le développement des transports en commun. La réduction de trafic devrait entraîner la baisse de la pollution sur les voies existantes et favoriser leur requalification urbaine.

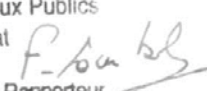
L'étude d'impact comprise dans le dossier soumis à l'enquête préalable présente les mesures destinées à atténuer et à supprimer les effets défavorables du projet sur l'environnement, ainsi que les coûts de ces mesures.

Le coût prévisible de l'opération a été estimé à 555 M€ toutes taxes comprises en valeur 2009.

Le taux de rentabilité du projet L2 Nord atteint 19 %, celui du programme L2 complet étant de 11,6 %. Ces taux sont bien supérieurs au taux d'actualisation minimum de 4 % retenu par le centre d'analyse stratégique pour les investissements d'infrastructure, ce qui signifie que le projet a un grand intérêt socio-économique pour la collectivité.

3 – Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête préalable

La commission d'enquête a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique des travaux de la L2 Nord, assorti d'une réserve et de six recommandations.

3 844 73
Vu à la section des Travaux Publics
du Conseil d'État
Le 26 OCT. 2010 Le Rapporteur 

Aménagements de surface en parachèvement de la rocade L2 entre l'avenue Arnavon et l'échangeur Saint-Jérôme – Commune de Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements)

La réserve de la commission concerne l'avenir du MIN et de ses entreprises, qu'il convient de préserver. La commission souhaite que la restructuration du MIN imposée par le passage de la L2 ne détruise pas d'emploi. Afin de répondre à cette réserve, le maître d'ouvrage a lancé une étude pour élaborer le meilleur scénario de restructuration. Ainsi, un scénario de restructuration a pu être identifié : il permet le relogement à l'intérieur du MIN de toutes les entreprises impactées par le passage de la L2 et dont l'activité est significativement liée à leur présence sur la plate-forme du MIN, minimise les perturbations en phase travaux et prévoit la relocalisation hors emprise du MIN des autres entreprises impactées.

La première recommandation a été suivie par l'Etat qui a étudié les cinq modifications de tracé proposées par la commission d'enquête. Ces études ont permis de montrer la pertinence du déplacement d'une bretelle au niveau de la rue Jean Queillau, permettant d'améliorer le fonctionnement des échanges au niveau de l'échangeur des Arnavaux sans modification substantielle des nuisances, notamment acoustiques, pour les riverains. Par contre, la réalisation d'une anse de retournement (mouvement L2 Nord ↔ A7 Sud), 900 m au nord de l'échangeur des Arnavaux, s'est révélée peu intéressante, du fait des impacts pour les habitations riveraines, de surcoûts importants et d'une mauvaise performance en terme de temps de parcours. Les propositions de suppression de la bretelle reliant le boulevard du MIN à la L2 et d'inversion du croisement entre l'autoroute A7 et la L2, étant conditionnées à la réalisation de l'anse de retournement, n'ont pas été retenues. Enfin la dernière proposition de chaussées juxtaposées semi-couvertes au droit du MIN s'est avérée très coûteuse et n'a pas été retenue car elle ne permet pas de s'affranchir de la restructuration du MIN, un scénario de restructuration avec passage à ciel ouvert ayant du reste été identifié (cf. supra).

La recommandation portant sur l'étude de l'allongement de la dalle des Oliviers a été suivie. Celui-ci est limité à environ 40 m par la topographie et la présence des bretelles de l'échangeur de Saint-Jérôme. L'absence de projet d'aménagement ne permet pas de justifier le surcoût d'un tel allongement. La dalle des Oliviers ne sera donc pas allongée.

La recommandation ayant pour objet la création d'un second accès desservant la CRS 53, hors du champ de compétence du maître d'ouvrage de la rocade L2, n'a pu être traitée mais elle a été communiquée à la collectivité compétente.

Pour répondre aux trois autres recommandations de la commission, portant sur une plus grande concertation et coordination autour du projet, le maître d'ouvrage a mis en place une organisation spécifique, notamment pour le MIN et pour les projets d'aménagement urbains liés à la L2, associant, en fonction des enjeux traités, les collectivités territoriales concernées et des représentants des habitants.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a proposé, de sa propre initiative, deux optimisations du projet.

L'absence de tout projet sur la tranchée couverte de Saint Jérôme, proposée dans le dossier d'enquête pour ménager des possibilités d'aménagement, et le risque d'occupation sauvage, ont conduit le maître d'ouvrage à prévoir une réduction de la tranchée de 130 m côté ouest. Les études acoustiques conduites pour évaluer les effets de cette modification ont confirmé l'absence d'impact significatif pour les bâtiments voisins, les nuisances de ce secteur provenant principalement des importantes bretelles de l'échangeur de Saint-Jérôme.

Les études hydrauliques fines conduites après l'enquête publique et les demandes formulées en avril 2010 par la Ville de Marseille et la communauté urbaine Marseille Provence Métropole pour réduire les risques d'inondation, ont montré que les besoins fonciers pour le bassin de rétention des eaux de ruissellement du secteur de Saint-Jérôme avaient été sous-estimés. En conséquence, le « trou » laissé dans le plan général des travaux (PGT) soumis à l'enquête entre la L2 au Sud et la voirie de rétablissement, devrait être nécessaire à la réalisation du bassin. Le PGT de l'opération a donc été modifié afin de permettre la réalisation d'un bassin de rétention plus important et de réduire les risques d'inondation, et préserver ainsi la faisabilité du projet.