

Marseille, le 10 JAN. 2011

MAIRIE 13<sup>e</sup> & 14<sup>e</sup> ARRONDISSEMENTS  
1<sup>er</sup> SECTEUR

N/Réf. : GH/SA/GC/CM N° 10

Objet : Décret du 12 novembre 2010 déclarant d'utilité publique  
les travaux de construction de la L2 Nord.

Madame, Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver, ci-joint, le décret du Gouvernement du 12 novembre 2010 relatif à la déclaration d'utilité publique concernant la réalisation de la rocade L2 Nord entre le giratoire de Saint Jérôme et l'autoroute A7.

En vous en souhaitant bonne réception, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations dévouées.



**Sylvie Andrieux**  
*Conseillère Municipale et Communautaire*  
Députée



**Garo Hovsepian**  
*Maire des 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> Arrondissements*  
Conseiller Régional

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



Décret <sup>1</sup> 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° 265 DU 15 NOV. 2010

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<sup>er</sup>**

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).

## 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,

Jean Louis BORLÉO

Le secrétaire d'Etat chargé des  
transports

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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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 84 4 7 3**

Vu à la section des Travaux Publics  
du Conseil d'État

26 OCT 2010 Le Rapporteur

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 avéré 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.

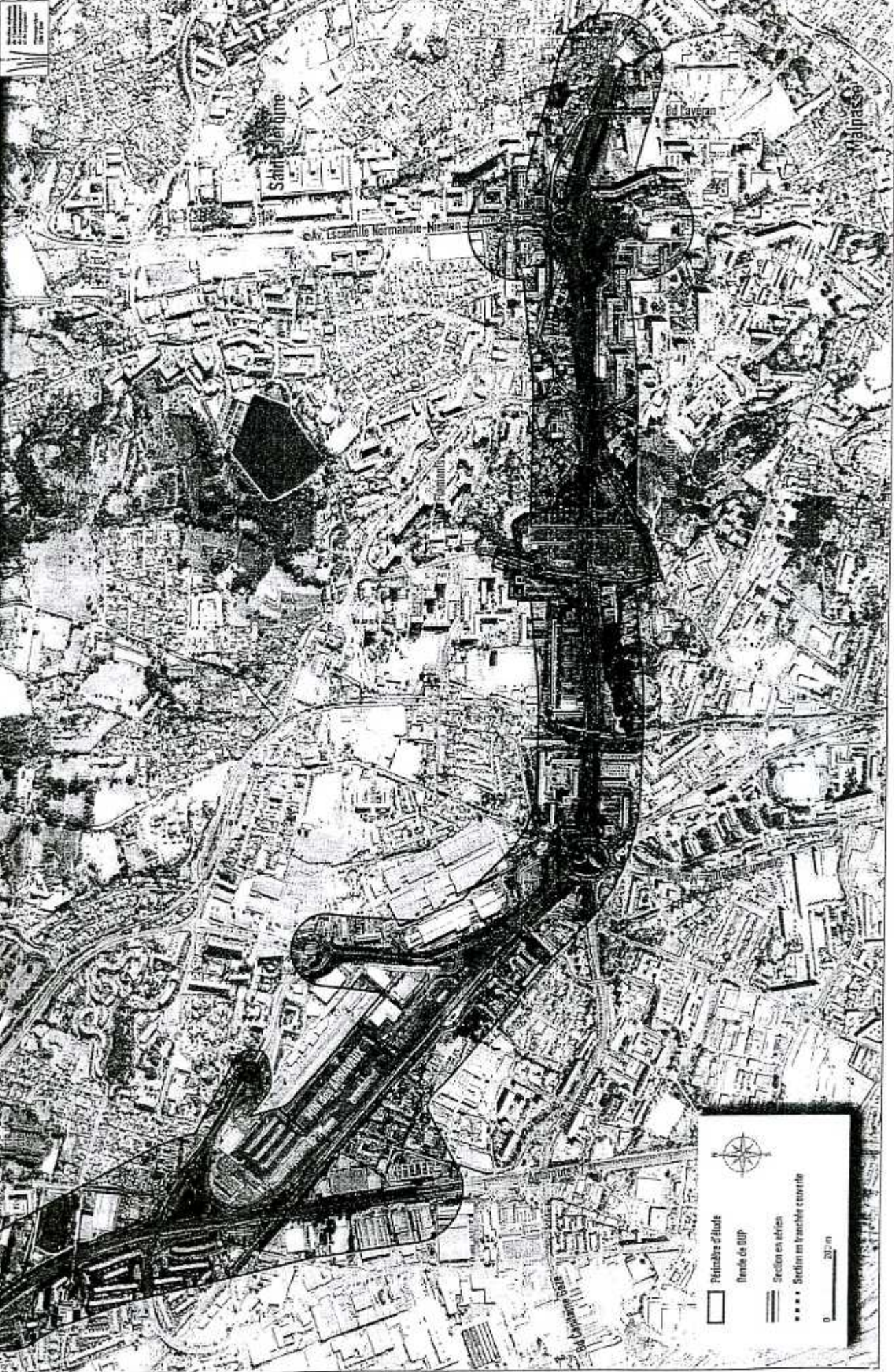
Pour répondre aux trois autres recommandations de la commission, portant sur une plus grande concertation et coordination autour du projet, le maître d'ouvrage a mis en place une organisation spécifique, notamment pour le MIN et pour les projets d'aménagement urbains liés à la L2, associant, en fonction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

# L2 Nord - Plan général des travaux



▭ Périmètre d'étude  
▬ Remis de BUP  
▬▬ Section en béton  
•••• Section en tranchée couverte

0 200 m

Service de l'Urbanisme  
Service des Travaux  
Service des Travaux  
Service des Travaux

3 8 4 4 7 3

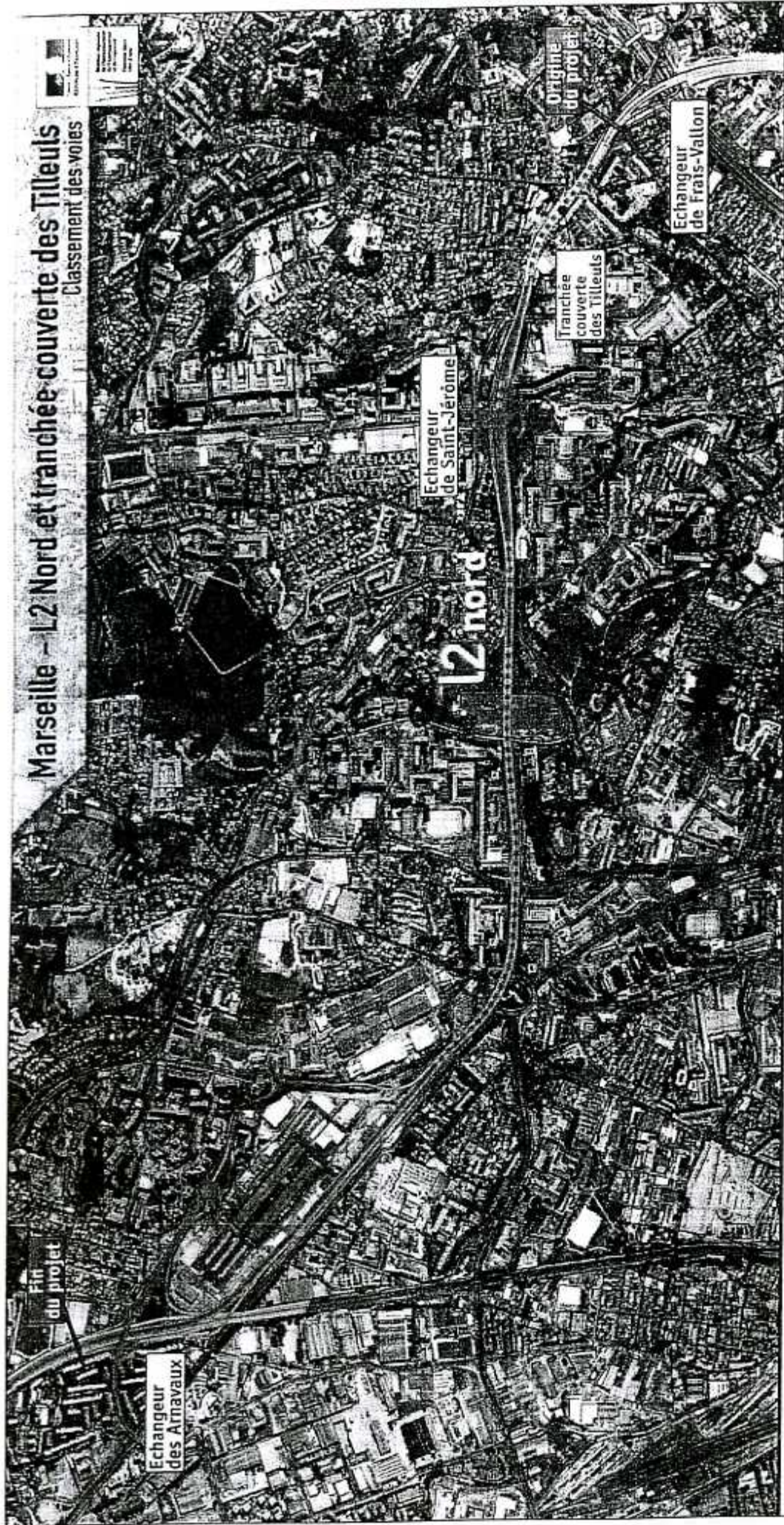
à la section des Travaux Publics  
du Conseil d'Etat

Le 26 OCT, 2010 Le Rapporteur

*R. Lehoucq*

# Marseille - L2 Nord et tranchée couverte des Tilleuls

Classement des voies



Fin du projet

Echangeur des Arnavaux

Echangeur de Saint-Jérôme

L2 nord

Tranchée couverte des Tilleuls

Origine du projet

Echangeur de Frais-Vallon

Voies autoroutières



Service Technique  
Marseille Métropole  
R. L...



**AUTOROUTE A507  
L2 NORD MARSEILLE  
SECTION SAINT-JEROME AUTOROUTE A7**

**ANNEXE AU DECRET DECLARANT D'UTILITE PUBLIQUE ET URGENTS LES TRAVAUX DE  
CONSTRUCTION DE LA ROCADE L2 NORD, ATTRIBUANT LE STATUT D'AUTOROUTE A CETTE  
ROCADE AINSI QU'À LA TRANCHEE COUVERTE DES TILLEULS ET EMPORTANT MISE EN  
COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE MARSEILLE**

1 3

**MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME**

3 0 4 7 3

Vu à la section des Travaux Publics  
du Conseil d'Etat.

26 Oct. 2010 Le Rapporteur

