

EXTRAIT DES REGISTRES DES DÉLIBÉRATIONS N° 09/ 55 7S

DU

CONSEIL DU GROUPE DES 13^e et 14^e ARRONDISSEMENTS

Séance du **LUNDI 18 MAI 2009**

PRÉSIDENTE DE MONSIEUR GEORGES HOVSEPIAN, MAIRE D'ARRONDISSEMENTS

L'assemblée formée, Monsieur le Maire a ouvert la séance à laquelle ont été présents **32** membres.

RAPPORT N° 09-55 7S

Position de la Mairie des 13^e et 14^e arrondissements sur le projet de la L2 Nord dans le cadre de l'Enquête d'utilité publique d'Avril/Mai 2009.

==--==--==

Monsieur le Maire soumet au Conseil d'Arrondissements le rapport suivant :

Inscrit dans les schémas de développement de Marseille depuis des décennies, le projet de la L2 entre en phase d'approbation définitive. Cette infrastructure constituera le contournement de l'agglomération Marseillaise, reliant les autoroutes A50 (vers Aubagne et Toulon) et A7 (vers Aix).

L'aménagement de cette rocade destinée à désengorger le centre-ville du trafic de transit parasite doit permettre l'amélioration de la qualité de vie des quartiers traversés en proposant un projet ambitieux de requalification urbaine.

L'infrastructure, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, a vocation à être incorporée au réseau routier national. Alors qu'elle sera, à terme, une seule et unique voie de 9 km, elle est aujourd'hui constituée de deux tronçons avec deux phases distinctes de réalisation.

Le premier, de 5,2 Km (L2-Est), compris entre l'autoroute A50 et l'échangeur de Frais vallon est en cours de réalisation et devrait être mis en service en 2011. Le second de 3,8 Km (L2- Nord), compris entre l'autoroute A7 et l'échangeur de St Jérôme, doit faire l'objet d'une déclaration publique en 2009 pour une livraison prévisionnelle en 2015.

Sur le tronçon nord, le projet dimensionné en 2X3 voies, s'appuie principalement sur l'aménagement de voies existantes (boulevard Allende) et la réalisation de tracés neufs (MIN et raccordement A7). Il s'agit de voies de surface, de voies enterrées ou couvertes selon les options retenues par le maître d'ouvrage.

Cette autoroute urbaine traverse des quartiers fortement urbanisés où vivent près de 20 000 Marseillais, et induit de nombreuses nuisances. C'est dans ce contexte que cette réalisation doit s'accompagner d'une requalification urbaine d'envergure et que l'ensemble des partenaires et collectivités territoriales doivent, dans leurs compétences propres, s'attacher à la réussite d'un projet parfaitement inséré à la Ville.

Le projet de la L2 a fait l'objet, depuis 2002, d'études de définition et de plusieurs phases de concertation permettant de déterminer le choix du tracé et de poser les bases de l'Avant Projet Sommaire mis à l'examen du Ministère en 2004.

Après avoir envisagé cinq options de tracé au-delà du rond-point de Ste Marthe, le choix arrêté sera celui de la variante MIN-OUEST qui est le tracé plébiscité par les habitants et les décideurs. Il a été choisi et présenté au Ministère dans l'APS 2004, car il permet en outre une véritable requalification du boulevard Arnavon et des quartiers qui la bordent et prévoit une autoroute et son projet urbain, deux échangeurs (Arnavaux et St Jérôme), un tronç commun enterré (entre Carrefour le Merlan et l'entrée du MIN) et un passage en tranchée semi-couverte le long du MIN.

Le coût du projet est estimé par le maître d'ouvrage, à 550 millions d'euros, valeur d'étude 2004 .

En 2007 et à l'initiative de l'Etat, des modifications sont portées au projet remettant notamment en cause la tranchée semi-couverte le long du MIN et modifiant les modalités de réalisation des travaux. Les partenaires conviennent également en 2007 d'avoir recours au Partenariat Public Privé. Les deux évolutions majeures envisagées reposent sur le passage en surface dans le MIN ainsi que sur la révision des fonctionnalités de l'échangeur des Arnavaux par l'ajout de deux anses de retour sur Marseille. De nouvelles évaluations financières demandées par le Ministère des transports concluent à une économie obligatoire de 70 millions d'euros afin de rester dans les coûts d'objectifs initiaux.

En application de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, un complément de concertation a été organisé en juin 2008 par le maître d'ouvrage, en accord avec la commune. La mairie des 13^e et 14^e arrondissements s'est largement mobilisée pour que celle-ci soit la plus efficace possible et que chacun puisse exprimer son point de vue. Elle a notamment accueilli une réunion publique qui a rassemblé plus de trois cents personnes. Le bilan de cette nouvelle phase de concertation montre que si le projet est accepté par tous dans son principe général, plusieurs points noirs sont largement remis en cause.

À cette occasion, les habitants et les élus de la mairie des 13^e et 14^e arrondissements ont dénoncé l'inégalité de traitement entre les tronçons Est et Nord, notamment en matière d'insertion urbaine. Pour sa partie Est longue de 5,2km, 4,9km sont couverts, soit 80%, alors que pour la partie Nord longue de 3,8km, seul 1,8k est couvert dans le projet actuel, soit 50%.

Ils ont plaidé pour que la L2 soit l'occasion d'une véritable requalification urbaine permettant de "recoudre" et améliorer le cadre de vie des quartiers qu'elle traverse. Ils se sont opposés également aux deux nouvelles anses de raccordement des Arnavaux qui sont sources de nuisances supplémentaires pour les résidents des Castors de Servières. Enfin, ils ont regretté l'absence de projet d'aménagement de surface et le caractère insuffisant des mesures d'accompagnement. La réussite de cette infrastructure repose également sur la qualité des aménagements connexes sur la dalle et aux abords qui doivent être adaptés et concertés avec les habitants.

La mairie des 13^e et 14^e arrondissements réaffirme avec force que ce projet doit répondre à deux objectifs indissociables, améliorer le fonctionnement urbain et routier de Marseille mais également le cadre de vie des populations impactées par le projet.

En septembre 2008, sur la base de ces résultats, les co-financeurs décident de supprimer les anses de retour aux Arnavaux et de couvrir une section de 180 mètres aux Oliviers. Néanmoins, la traversée du MIN est maintenue en surface et à niveau, impliquant à la fois une réorganisation de l'équipement et des emplois qui y sont liés et amplifiant les nuisances aux abords du quartier du Petit Canet. Le dossier d'enquête publique est constitué par le maître d'ouvrage sur la base de ces conclusions.

Le déroulement de l'enquête d'utilité publique :

Conformément aux textes en vigueur et notamment au code de l'environnement et de l'urbanisme, l'enquête publique est prescrite par le Préfet du 22 avril au 27 mai 2009. À cet effet, les dossiers complets portant sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité du PLU de Marseille et le changement de statut de la voie, sont mis à la disposition du public pendant toute la période au sein des lieux d'enquête.

La mairie des 13^e et 14^e arrondissements se félicite du fait qu'elle constitue pour la première fois un lieu d'enquête à part entière. À ce titre, afin d'assurer l'intégrité des documents soumis à l'enquête publique et d'offrir les meilleures conditions de travail et de réflexion, une salle dédiée a été mise à disposition de la consultation publique. En présence d'un médiateur social présent en permanence, les élus et techniciens de la mairie effectuent également des permanences pour renseigner les citoyens.

RAPPORT N° 09-55 7S

Enfin, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral et des moyens d'enquête visés ci-dessus, les observations du public recueillies en Mairie sont collectées et remises régulièrement au Président de la Commission d'Enquête Publique avec son accord. Ces modalités ont été arrêtées entre le Président de la commission et le Maire de secteur lors d'une réunion préparatoire organisée le 14 Avril 2009 en Mairie d'arrondissements.

La mobilisation associative est elle-même exemplaire et significative.

Les CIQ concernés, les associations du collectif L2 Nord, les associations de locataires ont pris des initiatives nombreuses d'informations des habitants en organisant des réunions et publiant des positions.

L'ensemble de ces actions favorise l'expression des citoyens et la mairie des 13^e et 14^e arrondissements enregistre une fréquentation moyenne quotidienne soutenue. Des centaines d'observations ont été recueillies et remises en main propre par le Maire de Secteur au Président de la Commission d'Enquête Publique. Un bilan de l'enquête sera dressé par les services de la Mairie d'arrondissements et communiqué à tous les partenaires ainsi qu'au Président de la Commission d'Enquête.

POSITION DE LA MAIRIE D'ARRONDISSEMENTS :

À l'occasion de cette phase institutionnelle décisive pour le projet de la L2 nord,

Après avoir délibéré en 2002 et 2008 (n° 02/11 7S en date du 6 mars 2002 visant l'approbation des priorités de programme du projet urbain de la L2 et n° 08/43 en date du 25 avril 2008 portant sur l'approbation des objectifs et modalités de concertation complémentaire proposés par l'Etat),

Au regard de l'incidence du projet pour nos quartiers et des choix publics qui auront des conséquences irrémédiables pour les décennies à venir, la mairie des 13^e et 14^e arrondissements souhaite à nouveau affirmer sa position :

L'enjeu de cette nouvelle infrastructure est double. Marseille, 2^e ville française ne possède toujours pas de rocade de contournement ce qui constitue un frein à l'économie et un handicap pour le cadre de vie des Marseillais.

La L2 est donc une infrastructure majeure pour Marseille en termes de décongestion du centre, captant les flux de transit parasites et constituant une réponse de la puissance publique de l'absence d'une politique de transport en commun en site propre efficace. Il convient néanmoins, d'anticiper dès aujourd'hui le développement dans les prochaines années de ces modes de transports collectifs.

Mais c'est aussi l'occasion pour les quartiers traversés de bâtir un vaste projet urbain de requalification. Ces territoires, composés d'ensembles d'habitats sociaux denses (22 cités pour 20 000 habitants) , de noyaux villageois anciens (St Jérôme, St Marthe, Le Merlan, St Joseph, Le Canet et le Petit Canet), d'espaces publics et de zones économiques majeures pour l'équilibre économique de Marseille (MIN des Arnavaux avec 1800 emplois, Arnavant Activité, une des première zone d'activité de France et la plus grande de Marseille) méritent une recomposition urbaine soignée afin de garantir à tous une meilleure qualité de vie dans ce secteur et une stabilité des emplois.

La couverture maximale :

Ce dernier objectif n'est accessible qu'à la condition d'une couverture maximale de l'ouvrage. De plus, à l'heure des préoccupations grandissantes en matière de développement durable et de lutte contre les pollutions, cette alternative s'impose de fait. Ainsi la mairie des 13^e et 14^e arrondissements reste déterminée à exiger une couverture le long du MIN et des habitations du Petit Canet, depuis l'échangeur des Arnavaux jusqu'au rond point de Ste Marthe. Cet aménagement est indispensable pour réduire les nuisances (bruit et pollution atmosphérique - *seuil actuel 80 mg/m³ largement au-dessus des normes européennes*) des quartiers avoisinants. La proposition de la Mairie des 13^e et 14^e arrondissements vise également à maintenir les emplois menacés par la restructuration inévitable du Marché d'Intérêt National, en prévoyant notamment la réutilisation intelligente des surfaces de dalles créées dans le cadre de la réglementation (utilisation possible d'aires de stationnement, etc...) et des potentialités foncières proches de l'enceinte actuelle du MIN .

Un aménagement urbain optimal et partagé des dalles Allende et des Oliviers

1) Des dalles et des nouveaux lieux publics :

Deux espaces bénéficieront d'une dalle de couverture livrée brute destinée à recevoir des équipements publics pour tous restant encore à déterminer en grande partie. La mairie des 13^e et 14^e arrondissements exige que la définition de ces équipements collectifs soit largement concertés avec la population afin qu'ils correspondent à la réalité des besoins des quartiers de proximité. En effet, les deux quartiers concernés (St Barthélémy et Malpassé) souffrent aujourd'hui d'un niveau d'équipements publics insuffisant et souvent inadapté. La possibilité d'aménager ces espaces de liaison reste une chance et une nécessité pour les habitants de ce secteur.

2) La réservation d'une emprise pour la réalisation d'un véritable transport en commun en site propre (TCSP) pour une connexion cohérente Est-Ouest La Rose/Euroméditerranée :

Cette emprise, véritable ligne de développement des transports collectifs du futur, assurera une liaison intermodale efficace entre les deux principaux bassins de vie, d'emploi et pôles d'excellence de Marseille tout en permettant une connexion parfaite avec les modes de transports collectifs (TER/MÉTRO) et à différentes échelles d'échanges (Marseille centre - première et deuxième couronnes et Aix en Provence) .

Elle permet en effet de relier Euroméditerranée au technopôle de Château Gombert et au campus de Saint Jérôme en reliant les terminaux tramway/métro de Bougainville-Arenc à la Rose/Château Gombert prolongé, via la gare SNCF de Picon-Busserine. C'est donc un parti pris d'excellence d'intérêt communal et d'agglomération.

3) Un relogement de qualité dans le quartier souhaité par les locataires :

Pour les 50 familles qui devront être relogées, la Mairie d'arrondissements exige que le bailleur soit aidé par l'Etat sans délais et de façon prioritaire pour obtenir les autorisations de construire des logements de qualité à proximité pour le relogement rapide de toutes les familles qui souhaitent rester dans leur quartier. Il serait inacceptable que les familles soient forcées d'intégrer un logement dans un parc existant et d'y rester.

4) La requalification du Bd Arnavon et du Marché d'Intérêt National:

afin de répondre aux exigences de réorganisation des liaisons inter-quartier, d'offrir de nouveaux espaces publics aux habitants et accompagner la mutation de ces quartiers de façon harmonieuse et protectrice de l'emploi local par des aménagements qui tiennent compte des impératifs économiques, sociaux et environnementaux.

Nous proposons au Conseil d'Arrondissements de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil d'Arrondissements (13^e, 14^e arrondissements) de la Ville de Marseille,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme,
Vu le code de l'Environnement
Où le rapport ci-dessus,

D É L I B È R E

RAPPORT N° 09-55 7S

ARTICLE 1 :

Le Conseil des 13^e et 14^e arrondissements émet un avis favorable à la réalisation de la L2 Nord dans le cadre des modalités définies par les partenaires sous réserves d'intégrer les modifications suivantes:

- Une couverture la plus complète possible au droit du Groupe Les Oliviers B et C avec l'engagement d'une définition partagée avec les habitants de l'espace de surface.
- Une couverture la plus complète au droit du Marché d'Intérêt National et du Petit Canet afin de réduire les nuisances (bruit- pollution) et garantir les emplois.
- La définition partagée avec les habitants d'un projet urbain de qualité sur la dalle du Centre Urbain jusqu'au rond-point de Ste Marthe.
- L'inscription définitive d'une emprise en vue de la réalisation d'un TCSP moderne et respectueux de l'environnement tel que défini dans le présent rapport.
- Le relogement digne, rapide et de qualité des familles subissant la démolition de leur logement.
- Une requalification urbaine très qualitative du Bd ARNAVON et de l'avenue du Marché d'Intérêt National.

ARTICLE 2

Conformément à l'article L.2511-12 et son deuxième alinéa, Le Conseil des 13^e et 14^e arrondissements de la Ville de Marseille demande l'inscription de la présente délibération à une prochaine séance du Conseil Municipal

Vu et présenté pour son enrôlement
à une séance du Conseil d'Arrondissements

LE MAIRE D'ARRONDISSEMENTS


GEORGES HOVSEPIAN

Le Maire demande au Conseil d'Arrondissements d'accepter les conclusions sus-exposées et de les convertir en délibération.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

CERTIFIE CONFORME.

LE MAIRE D'ARRONDISSEMENTS


GEORGES HOVSEPIAN