

# COMMUNIQUÉ

**18 mai 2016**

## L2 (A507) DEUXIEME ROCADE DE MARSEILLE : LE CONTEXTE A CHANGE

La L2 a été conçue vers 1930, comme une liaison autoroutière entre 2 autoroutes de pénétration fluide, sans limitation de vitesse et dans un environnement peu urbanisé. Les tronçons provisoirement non autoroutiers réalisés dans les années 70 et 90 (avenue S.Allende, tranchée des Tilleuls) ne pouvaient évidemment pas jouer ce rôle, mais simplement celui de liaisons urbaines rapides entre quartiers.

L'ouverture complète prochaine de la liaison autoroutière ne peut pas faire abstraction d'un contexte aujourd'hui totalement différent : l'urbanisation a gagné les abords, les autoroutes A50 et A7 sont quotidiennement saturées et la fonction initiale de transit a perdu beaucoup de sa pertinence. Certes, le projet a bien évolué sous la pression des associations riveraines, toutefois les améliorations obtenues ne sont pas entièrement satisfaisantes.

Malgré la couverture totale ou partielle d'importants tronçons, les nuisances sonores ne vont pas disparaître complètement et la pollution de l'air va subsister ou être déportée vers les sorties de tunnel ou les cheminées d'extraction. Enfin, la coupure verte, progressivement établie sur les emprises non utilisées, a disparu avec l'avancement des travaux.

L'augmentation des capacités routières en milieu saturé engendrera des flux supplémentaires qu'il conviendra de gérer au mieux ou plutôt au moins mal.



S'il n'est évidemment plus réaliste de s'opposer à la mise en service, il est encore temps de la conditionner à la correction des aspects les plus négatifs pour la santé et l'environnement. Il s'agit des points suivants :

- Exiger le respect des objectifs assignés à la L2 par le Projet de Loi de Finances PLF (\*) 2016
- S'opposer au "tout voiture" en dédiant une voie aux transports collectifs et au covoiturage
- Favoriser en couverture les déplacements en modes doux - vélos - piétons, de manière à créer une continuité au dessus du parcours de la L2
- Adapter les conditions de son exploitation aux capacités de diffusion du réseau urbain et interurbain des flux sortants de la L2
- Etudier toutes les possibilités, et elles existent au moins à titre expérimental, de traitement des gaz extraits par les stations de ventilation en s'appuyant sur les recherches en cours - Favoriser la dispersion des polluants en altitude
- Surveiller la qualité de l'air (avec les Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air - AASQA) et informer les populations riveraines à proximité des zones de rejet
- Utiliser toutes les techniques efficaces pour la diminution du bruit : enrobés performants, parements antibruit, diminution de la vitesse, ...
- Réaliser ou étendre les parkings relais en libre accès aux usagers des transports en commun, et ce à proximité des lignes fortes de transports en commun traversées par la L2 : métro Frais Vallon / La Rose, métro La Fourragère, tramway La Boiserie, gare TER de Picon-Busserine - Les parkings actuels liés au métro sont déjà très largement saturés
- Restituer en surface ou en bordure une couverture végétale importante avec plantation d'arbres de haute futaie (« des milliers d'arbres pour la L2 ») et aménager les dalles de la L2 Nord en jardins publics.

Ces revendications sont celles des associations locales adhérentes de France Nature Environnement des Bouches du Rhône (FNE13), notamment CANL2, COLINEO, Collectif Vélos en Ville,... Notre fédération les soutient fortement, car elles sont conformes aux objectifs de FNE13 en ce qui concerne la préservation de la santé et de l'environnement. Ces mesures pourront être complétées par l'expérience que les riverains et usagers en auront quelques années après la mise en service.

Nous serons donc très vigilants sur le respect des normes en ce qui concerne la pollution de l'air et le bruit. Nous demandons que des organismes indépendants de l'exploitant effectuent des mesures en qualité et quantité suffisantes pour s'assurer du respect de la réglementation.



Les résultats devront faire l'objet d'une diffusion publique permanente. En cas de dépassement des normes, des mesures de restriction de la circulation devront être appliquées (par exemple réduction de la vitesse à 50 km/h, circulation alternée par plaques minéralogiques,..), des solutions de traitement (air et/ou bruit) proposées et mises en œuvre.

Une structure de suivi, à laquelle nous demandons à participer avec les associations concernées, devra être mise en place.

D'une manière générale, l'Etat propriétaire de l'infrastructure ne peut pas prendre prétexte du contrat de Partenariat Public Privé (PPP) passé avec la société de la rocade L2 pour refuser toute évolution du projet (\*\*) et de ses conditions d'exploitation, ou minimiser son rôle de contrôle.

Notre interlocuteur principal est bien l'Etat, représenté par la DREAL, notamment pour la réglementation de la circulation et la réservation de voies aux transports en commun. Bien sûr, la Métropole AMP a également un rôle très important à jouer pour l'organisation des pôles d'échanges, la desserte en transports collectifs, les circulations de piétons et de vélos, en association avec la Ville de Marseille pour les aménagements de surface. Nous pensons notamment à une organisation citoyenne bénévole pour la plantation de milliers d'arbres.

En conclusion, nous pensons que les mesures proposées ne peuvent être pleinement efficaces que si elles s'inscrivent dans un plan d'ensemble métropolitain (PDU) comprenant :

- la réduction de la circulation des poids-lourds notamment pour les livraisons finales en centre-ville grâce à des centres de transfert à créer et une réglementation adaptée (interdiction aux véhicules les plus polluants, réservation aux véhicules électriques, tonnage limité, ...)
- la diminution de la circulation automobile et le report sur les transports en commun et le vélo. Ceci passe par une limitation forte des possibilités de stationnement (sauf peut-être pour les résidents), la limitation des capacités routières, le développement des transports collectifs notamment en site propre et celui des infrastructures dédiées au vélo en préalable à une campagne de communication
- la lutte contre l'étalement urbain dans tous les domaines : logements, zones d'activités, zones commerciales



(\*)Extrait du PLF 2016 concernant le contrat de Partenariat Public Privé :

« La rocade L2 doit notamment répondre aux besoins suivants :

. reconquérir les voiries du centre-ville en les allégeant du trafic automobile et de la pollution. La L2 participera également au soulagement du trafic sur les sections terminales des autoroutes A7 et A50, en limitant leur fonction à l'accès au centre-ville ;

. améliorer la qualité de vie des habitants des quartiers traversés notamment en supprimant l'effet de coupure de l'avenue Allende existante, en atténuant les nuisances (bruit, pollution) et en développant des modes doux de circulation ;

. permettre le développement de modes de transports collectifs dans les secteurs traversés et, éventuellement à terme, sur le tracé même de la L2 en préservant la possibilité d'affecter une voie réservée aux bus »

(\*\*) Les évolutions de projet qui n'ont pas été retenues dans le contrat de PPP avec la SRL2 concernent notamment la récupération d'énergie photovoltaïque, les murs végétalisés dépolluants au droit des zones sensibles comme les têtes de tunnels, la réduction du bruit de roulement par des enrobés plus performants, la plantation de plusieurs milliers d'arbres.

---

## CONTACTS PRESSE

**Pour FNE 13 : Pierre ROUSSEAU – 06.45.12.69.56**

**Pour CAN L2 : Richard HARDOUIN – 06.87.77.35.63 / Bernard DONADIO- 06.71.75.36.30**

**Pour le Collectif Vélos en Ville : Philippe BUFFARD – 07.85.07.77.85**

**Pour Colinéo : Monique BERCET – 06.66.86.79.24**

Depuis plus de 40 ans FNE Bouches-du-Rhône, indépendant de tout parti politique, coordonne les Associations de Protection de la Nature et de l'Environnement dans le département des Bouches-du-Rhône afin de mettre en œuvre le développement durable dans les territoires.

L'association CAN L2 s'oppose aux nuisances provoquées par l'autoroute L2 à Marseille : pollution atmosphérique, phonique, visuelle... et par incidence santé publique et qualité de vie des citoyens et propose des alternatives au tout voiture et au tout camion.

Association départementale de Protection et d'Education à l'Environnement, Colinéo réalise des actions auprès de tous les publics : ateliers et programmes de sensibilisation au développement durable, missions scientifiques et naturalistes, gestion d'un conservatoire de restanques, vergers et jardins méditerranéens.

Le Collectif Vélos en Ville est une association loi 1901 reconnue d'intérêt général et agréée pour la protection de l'environnement pour la commune de Marseille. Elle a pour objet de sensibiliser, de former et de faire participer le public le plus large possible au développement de la pratique du vélo en ville.

