



**Collectif Anti-Nuisances
Environnement (CAN)
Membre FNE13**

Les Cèdres de Préalaye entrée A
30, tr. des 4 chemins de Montolivet, 13012 Marseille
can.env13@gmail.com

Marseille le 09 mars 2020



A

Monsieur **Pierre DARTOUT**
Préfet des Bouches du Rhône
Bd Paul Peytral
13006 Marseille

Objet : Ecarts constatés entre les objectifs assignés à l'A507 par l'Etat et ceux exprimés par la SRL2

Monsieur le Préfet,

L'A507 est ouverte dans son entier depuis maintenant plus d'un an (25/10/2018). L'Etat, au travers de tous les Projets de Lois de Finances votés par les Députés depuis 2014 a fixé des objectifs pour sa réalisation. En 2013, l'Etat a signé un Contrat de Partenariat Public Privé avec la SRL2.

Nous avons exprimé à maintes reprises notre insatisfaction quant à la non réalisation de ces objectifs. Mais nous ne pouvions imaginer que la SRL2 ne se sentait pas astreinte à les réaliser.

En effet, nous avons constaté un écart significatif entre les objectifs assignés par l'Etat à l'A507 et ceux indiqués par la SRL2 sur son site.

Les éléments que nous vous rapportons sont issus de 2 sources :

Etat : [le dernier PLF \(2020\)](#)

SRL2 : [Le nouveau site](#)

Objectif n° 1 :

Etat : *"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 ;"*

SRL2 : *"Contribuer à la reconquête des voiries du centre-ville en les allégeant du trafic automobile et en assurant le contournement de Marseille."*

"La mise en service de ces nouveaux itinéraires a permis d'offrir de meilleures conditions de circulation et de sécurité sur l'ensemble du réseau et ainsi de délester les axes traditionnellement chargés de la ville."

Observations du CAN Environnement :

- ♦ Affirmer, comme la SRL2, que la L2 « contourne Marseille » est un objectif datant de 1930 : La L2 est une autoroute intra-urbaine qui passe DANS la ville et qui ne la contourne jamais.
- ♦ La SRL2 indique que les Marseillais «bénéficient de meilleures conditions de circulation sur l'ensemble du réseau »... sauf lorsque la L2 ferme (maintenance / accident / délestage...), sauf lorsqu'elle est saturée... Les automobilistes sont alors pris au piège, se répandant dans les quartiers périphériques à la L2 et congestionnant ainsi des quartiers entiers qui, jusque là, étaient à peu près préservés.

Objectif n° 2 :

Etat : "**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 ;**"

SRL2 : "**Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des habitants des quartiers traversés par le projet par la mise en œuvre d'un projet de requalification urbaine.**"

Observation du CAN Environnement :

- ◆ L'atténuation des nuisances (bruit / pollution) a disparu des objectifs affichés par la SRL2
- ◆ Pas de mention non plus de développer les modes doux de circulation
- ◆ Quant à l'amélioration de la qualité de vie des habitants des quartiers traversés qui n'ont que des murs (béton ou fer) comme décors... Aucun effort de végétalisation qui permettrait d'atténuer les îlots de chaleurs, contribuerait à la biodiversité, changerait quelque peu le cadre de vie, empêcherait les tags...

Objectif n°3 :

Etat : "**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.**"

SRL2 : "**Contribuer au développement des transports collectifs sur les voiries délestées ainsi que sur les dalles des tranchées couvertes de la L2 Nord (Bus à Haut Niveau de Service).**"

Observation du CAN Environnement :

- ◆ L'éventualité de réserver une voie de la L2 pour la circulation des bus a disparu des intentions de la SRL2

Malheureusement, ces écarts, qui sont loin d'être sémantiques, remontent dès la validation du Contrat de PPP (Extrait des Engagements de l'État et des Engagements du Titulaire – annexe 4.3_Environnement_Contrat L2_07.10.2013.pdf), avec cette « perle » qui a suscité, en réponse à notre questionnaire à une réunion SRL2 / CAN , le commentaire laconique : « *Cet extrait est conforme au Contrat* » :

État : « *Mettre en œuvre ces dispositions [prévoir des solutions d'amélioration de la situation sanitaire des populations exposées en atténuant l'impact de la L2 : mesures physiques de type murs, mesures d'exploitation de type utilisation des extracteurs, mesures de gestion, mesures innovantes ... combinaison de plusieurs types de mesures, adaptées et proportionnées au risque] dans une cohérence d'ensemble En cherchant à s'établir en dessous des valeurs limites fixées par la réglementation. »*

SRL2 : « *Afin de rechercher, dans la mesure du possible, le respect des seuils réglementaires au droit de chaque zone habitée, ces études intégreront l'approfondissement et l'adaptation de mesures de génie civil. En particulier l'optimisation des dimensions (hauteurs et longueurs) des murs de protection en tête de tranchée. »*

Le Contrat de PPP indique des pénalités si sa réalisation ne correspond pas aux objectifs fixés. Nous demandons l'application du Contrat.

Vous conviendrez aisément que essayer de respecter les seuils en remplacement de se tenir en dessous, que de faire disparaître la réduction des nuisances (bruit, pollution), que d'oublier les modes doux de circulation, entraîne une dégradation de la santé des riverains, sans parler de la dégradation de leur cadre de vie (en lieu et place de son amélioration).

Respectueusement

Bernard DONADIO
Secrétaire



Richard HARDOUIN
Président

