

PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Marseille, le 13 AOUT 2020

Messieurs,

Vous m'avez adressé le 9 mars 2020 un courrier concernant l'autoroute A507. Vous appelez mon attention sur des écarts entre les objectifs assignés par l'État à cette autoroute et ceux affichés par le SRL2, société titulaire du contrat de partenariat public privé (PPP) de conception-réalisation-maintenance de cette infrastructure, sur son site internet.

Tout d'abord, je vous rappelle que les éléments présents sur le site internet de la SRL2 sont des éléments de communication destinés à la compréhension par le public du rôle de cette société et de la rocade L2. Ils ne sont aucunement la transcription littérale des objectifs contractuels qui lient la SRL2 à l'État. Les variations de formulation que vous soulevez ne sont donc pas le reflet d'une éventuelle modification du contrat de partenariat.

1. Objectif de limitation du trafic en centre-ville de Marseille

Vous citez un objectif pour l'État de reconquête des voies du centre-ville et de délestage des terminaisons autoroutière A7 et A50 alors que la SRL2 mentionne un contournement de la ville avec une baisse de trafic en centre-ville.

S'il est vrai que l'infrastructure routière ne contourne pas totalement la ville, il est indéniable qu'elle libère le centre-ville d'un fort trafic. Les chiffres de fréquentation de la L2, alors que les voies qui l'alimentent n'ont pas connu d'augmentation significative de leur trafic (A7 et A50), en attestent. Une diminution de 10% de la circulation sur la rocade du Jarret a été observée à l'ouverture de la L2, ce qui permet actuellement à la Métropole de requalifier complètement cet axe au profit des modes doux. De même, une diminution d'environ 15% a été observée sur la partie terminale de l'A7 et des discussions concernant la requalification de cet axe ont débuté entre l'État et la Métropole.

Concernant la saturation de l'infrastructure que vous mentionnez, nous observons de la congestion sur une partie de la L2 de manière récurrente le matin, et de façon plus occasionnelle le soir. Toutefois, cette situation n'est pas exceptionnelle en comparaison des autres axes autoroutiers de la ville.

S'agissant du nombre de fermetures et leurs impacts, depuis octobre 2018 on constate en moyenne une fermeture totale de sens pour événement tous les 15 jours, en plus des fermetures de nuit programmées pour entretien (une par semaine sur un jour fixe, en alternant le sens de circulation impacté). A cela s'ajoute, de façon très régulière, des fermetures ponctuelles de bretelles d'entrées pour éviter la saturation des parties en tunnel de la L2 ou assurer la protection d'usagers en dé-

tresse sur voie de droite. Ces fermetures de bretelles sont à l'origine des problèmes de circulation dans les quartiers, toutefois je vous confirme qu'il ne s'agit pas de faire sortir les usagers de la L2 mais d'empêcher les riverains d'y entrer. Dans ce cas, les voiries doivent donc absorber un trafic local et non gérer un flux de véhicules en transit qui sortirait de l'autoroute.

2. Objectif d'amélioration de la qualité de vie des habitants

Vous citez un objectif pour l'État de suppression de l'effet de coupure de la voie Allende, d'atténuation des nuisances (bruit, pollution) et de développement des modes doux, alors que la SRL2 ne mentionne que la mise en œuvre d'un projet de requalification urbaine.

Le terme de « requalification urbaine » est communément employé pour qualifier une modification substantielle d'infrastructure ayant pour objectifs la baisse du trafic, la baisse des vitesses et l'augmentation de la place laissée aux modes alternatifs à la voiture. Cela correspond donc à l'objectif de l'État que vous citez. Il n'y a pas de divergence de fond.

Dans le cas de la L2, comme cela est mentionné dans les objectifs de l'État, le sujet principal était le traitement du secteur Picon – Font Vert – Busserine autour de l'avenue Allende. La configuration de celle-ci avant travaux était quasi-autoroutière. Les travaux de la L2 ont permis de dégager des emprises pour les modes alternatifs (piétons, cycles, transports en commun) et de réduire drastiquement la place de la voiture sur cet axe, en passant d'une 2x2 voies à une simple rue à double-sens.

De plus, l'ensemble du linéaire de la L2 comporte un itinéraire cyclable, dans la mesure du possible compte tenu des contraintes de certains secteurs. S'il n'est pas aujourd'hui complètement accessible, compte tenu des travaux de surface en cours de finalisation sur la L2 Nord, il est bien réalisé par la SRL2, comme inscrit dans le contrat. A cela s'ajoute la réalisation du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) par la Métropole en surface de la L2 Nord, qui apporte une véritable alternative de mobilité aux habitants des quartiers. La mise en service de cette ligne devrait permettre de réduire encore l'usage de la voiture et donc les nuisances associées.

Enfin, vous mentionnez l'absence de végétalisation de certains ouvrages, qui nuirait selon vous à l'intégration de l'infrastructure. Je tiens à vous signaler que la végétalisation est souvent dommageable pour les ouvrages et rend plus difficiles les inspections de ces derniers, les inspections visuelles étant indispensables pour assurer le juste entretien des ouvrages d'art. C'est pourquoi l'État n'a pas recours à ce type de traitement sur ses infrastructures. Toutefois, une valorisation paysagère a été réalisée dans les zones où cela apportait une véritable plus-value, grâce au concours de la Ville de Marseille qui s'est engagée à réaliser l'entretien de ces espaces.

Ainsi, même si cela n'est pas explicitement détaillé sur le site internet de la SRL2, l'infrastructure construite répond aux exigences du contrat de suppression de l'effet de coupure de la voie Allende, d'atténuation des nuisances (bruit, pollution) et de développement des modes doux, permettant ainsi l'amélioration de la qualité de vie des riverains recherchée.

3. Objectif de développement des modes de transports collectifs

Vous soulignez le fait que la SRL2 ne mentionne pas la possibilité de réserver une voie aux transports en commun sur l'A507.

Il n'appartient pas à la SRL2 de décider de la mise en place d'une voie réservée aux bus sur l'A507. Cette prérogative incombe uniquement à l'État. Pour l'heure, il n'y a pas de ligne régulière qui emprunte cet itinéraire, condition indispensable à l'étude d'un aménagement dédié ; aucun projet de ce type n'est donc envisagé pour le moment. Il est ainsi compréhensible que la SRL2 ne mentionne pas cela sur son site.

Toutefois, je vous confirme que la conception de l'infrastructure préserve bien la possibilité d'affecter une voie aux bus, répondant ainsi à l'objectif fixé par l'État. De plus, je vous rappelle que la Métropole Aix-Marseille-Provence réalise un projet de Bus à Haut Niveau de Service sur le tracé de la L2 Nord, répondant ainsi à l'objectif de développement des modes de transports collectifs dans les secteurs traversés.

4. Respect des valeurs limites de pollution fixées par la réglementation

Vous considérez qu'il y a une différence entre les terminologies « en cherchant à s'établir en dessous des valeurs limites fixées par la réglementation » (État) et « rechercher, dans la mesure du possible, le respect des seuils réglementaires » (SRL2). Selon votre lecture, cela justifierait l'application de pénalités au titulaire du contrat.

Je ne discerne pas de distinction de fond entre les formulations de l'État et de la SRL2, l'objectif sous-jacent étant bien dans les deux cas le respect de la réglementation. Il y a bien une cohérence entre l'objectif fixé par l'État et l'objectif que la SRL2 cherche à atteindre.

L'application de pénalités sur ce sujet nécessiterait de prouver que la SRL2 n'a pas mis en œuvre toutes les solutions techniques existantes pour limiter les nuisances de l'infrastructure sur les riverains, ce que l'État n'est pas en mesure de faire à ce jour. Il n'existe pas de solution pour lutter efficacement contre la pollution de l'air en bord d'infrastructure routière et les protections acoustiques indispensables ont bien été mises en place. Il n'est donc pas possible de justifier l'application de ces pénalités au titulaire du contrat.

5. Transmission du bilan Développement Durable annuel

Dans un précédent courrier, vous demandiez la transmission du bilan Développement Durable produit annuellement par la SRL2. Je vous invite à consulter le rapport de 2020, joint à ce courrier.

6. Contrôles concernant la fraude aux dispositifs anti-pollution

Vous m'avez également demandé, dans un précédent envoi, le nombre de contrôles réalisés de recherche de fraude à l'AD Blue depuis 2018, ainsi que le nombre de contrôles positifs.

Au niveau national, les contrôleurs des transports terrestres (CTT) du ministère de la transition écologique ont relevé 550 infractions concernant la fraude aux dispositifs anti-pollution en 2018 et 2019. Ce nombre n'inclut pas les infractions relevées par les forces de l'ordre qui accompagnent les contrôleurs. Jusqu'à l'habilitation des CTT à relever un délit lors du constat de la manipulation des dispositifs anti-pollution, intervenue dans le cadre la Loi d'orientation des mobilités du

24 novembre 2019, les infractions identifiées par les CTT pouvaient être relevées par les forces de l'ordre qui disposaient déjà de cette habilitation.

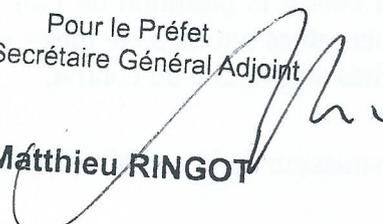
Le ministère de la transition écologique et le ministère chargé des transports mènent une action déterminée pour lutter contre la fraude anti-pollution.

Les contrôleurs des transports terrestres des directions régionales du ministère ont été formés à la détection de ces fraudes et ont été équipés de malles contenant les équipements utiles à cette détection. S'agissant de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence - Alpes - Côte d'Azur (DREAL PACA), l'équipe de contrôleurs des transports terrestres spécialisés dans les fraudes complexes et dotés des malles de contrôle a été doublée en 2019, et tous les agents ont reçu une formation de base à la détection des fraudes à l'ADBlue. Le nombre de contrôles augmente progressivement au fur et à mesure de la montée en compétence des contrôleurs dans ce domaine.

En outre, la Loi d'orientation des mobilités a étendu aux entreprises de transports les sanctions prévues en cas de suppression d'un dispositif de maîtrise de la pollution, de dégradation de sa performance ou de masquage de son dysfonctionnement. Cela donne les moyens aux contrôleurs de sanctionner les entreprises pour ce délit, qui est passible d'une amende de 7 500 euros. Les personnes physiques encourent également une peine d'interdiction d'exercer leur activité professionnelle pour une durée maximale d'un an. Les gains pour les entreprises infractionnistes paraissent largement inférieurs aux conséquences en termes financiers et économiques de l'immobilisation d'un véhicule le temps de la remise en conformité, dont le coût peut atteindre plusieurs milliers d'euros.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général Adjoint


Matthieu RINGOT

M. Richard HARDOUIN, Président du CAN-E
M. Bernard DONADIO, Secrétaire du CAN-E
Collectif Anti-Nuisance Environnement
Les Cèdres de Prévalaye entrée A
30 traverse des 4 chemins de Montolivet
13012 Marseille