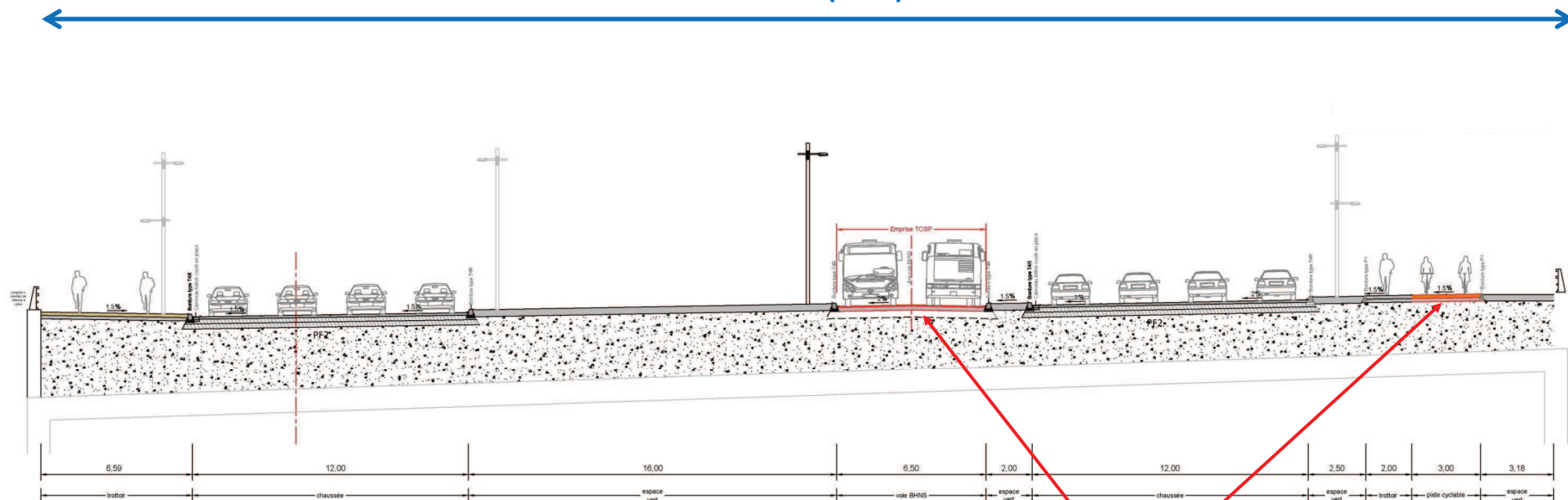


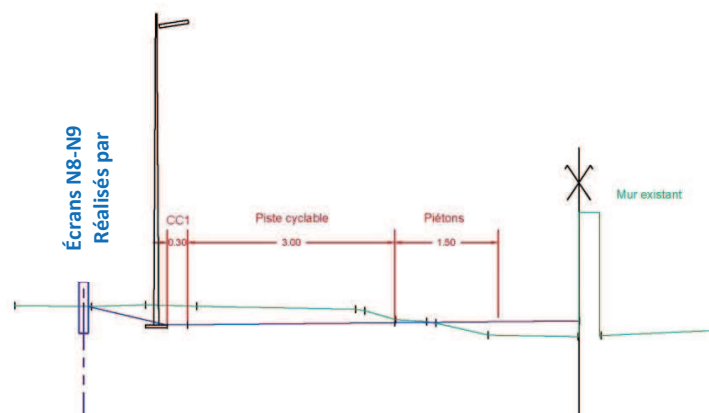
Ouest ←

→ Est

SRL2 (DUP)



Profil en travers type au droit de l'échangeur Saint-Jérôme



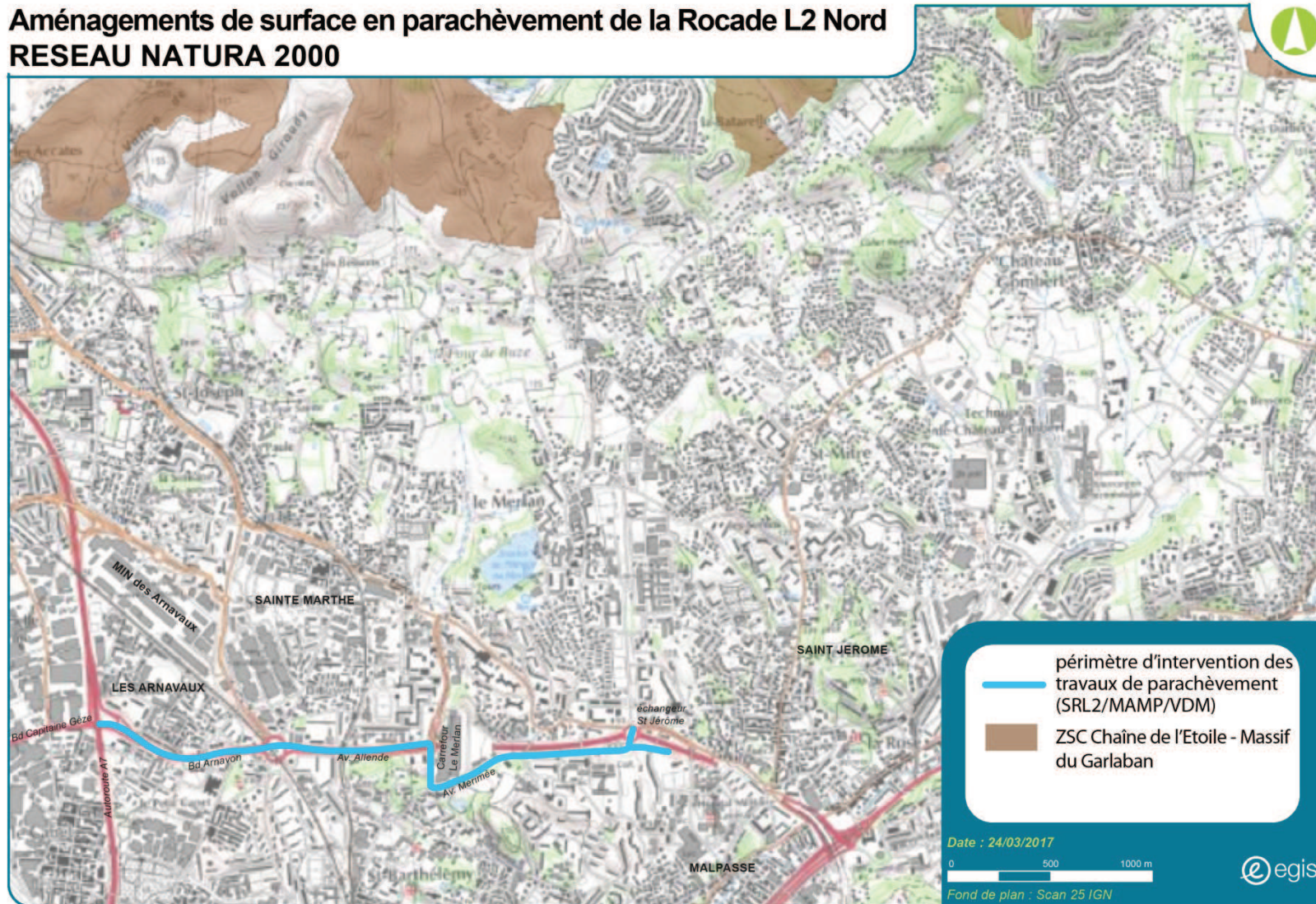
Profil en travers type – Cheminement piéton + piste cyclable entre l'échangeur St Saint-Jérôme et la nouvelle passerelle des Lauriers

MAMP réalise :

- Structure de chaussée de la plate-forme BHNS sur couche de forme mise en œuvre par SRL2
- Mise en place éclairage plate-forme BHNS
- Couche d'assise + revêtement piste cyclable
- Marquage plate-forme BHNS + piste cyclable
- Signalisation lumineuse de trafic sur échangeur St Jérôme pour l'insertion du BHNS

Annexe 5 – Réseau Natura 2000

Aménagements de surface en parachèvement de la Rocade L2 Nord RESEAU NATURA 2000



Annexe 6 – Contexte de l'opération

Constats

Les caractéristiques du réseau routier et autoroutier de l'aire marseillaise conduisent à une saturation quotidienne des axes de transit secondaires (voirie locale) et provoquent des nuisances (bruit, pollution automobile, ...) pour les quartiers traversés. Le dimensionnement de la voirie locale non adaptée à ce trafic génère des trafics intenses.

De manière plus préjudiciable, le trafic excessif sur les avenues Allende et Arnavon induit des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique au-dessus des seuils admissibles dans ces secteurs d'habitat dense.

Les points d'échange entre ces voiries locales de transit et le reste du réseau viaire de la ville étant peu nombreux, cela crée des remontées de file très importantes et contraint fortement les franchissements des piétons et des cycles.

La mise en service de la rocade L2 Nord aura un effet positif sur de nombreux axes routiers majeurs de l'agglomération : A55, Tunnel Prado Carénage, cours Lieutaud, boulevard de Plombières, la partie de l'A7 située au sud de l'échangeur des Arnavaux, l'avenue Arnavon ainsi que la route de Sainte Marthe (RD4).

Sur les voiries de surface rétablies, la mise en service de la L2 devrait entraîner les évolutions de trafic suivantes :

- baisse de l'ordre de 35 à 40 % sur l'avenue Arnavon,
- baisse de l'ordre de 50 % sur l'avenue Allende,
- baisse de l'ordre de 15 à 20 % sur l'avenue Raimu au nord de l'avenue Allende
- hausse de l'ordre de 10 à 35 % sur l'avenue Raimu au sud de l'avenue Allende (vers Mérimée)
- hausse de l'ordre de 20 à 30 % sur l'avenue Mérimée

Le projet de L2 Nord est l'occasion de corriger les erreurs architecturales et urbaines passées en offrant la possibilité de masquer une infrastructure routière qui crée des coupures urbaines et de redéfinir, en surface, le fonctionnement viaire, de repenser les formes urbaines, les centralités...

L'aménagement de la rocade L2 offre l'opportunité d'une requalification urbaine des avenues Allende, Arnavon et Mérimée, permettant de rétablir un cadre de vie et un environnement urbain de qualité pour les quartiers traversés.

Projet de la rocade L2

Le projet de la Rocade L2 a pour objet de créer une liaison autoroutière d'environ 9 km entre les autoroutes A7 (autoroute Nord, de Marseille vers Aix-en-Provence) et A50 (autoroute Est, de Marseille vers Aubagne) et de constituer le contournement de Marseille.

En assurant un contournement du centre de Marseille entre l'A7 et l'A50, la Rocade L2 permet de libérer la voirie de la ville du trafic de transit et d'améliorer les conditions de sécurité sur le réseau. La rocade L2 contribue aux objectifs :

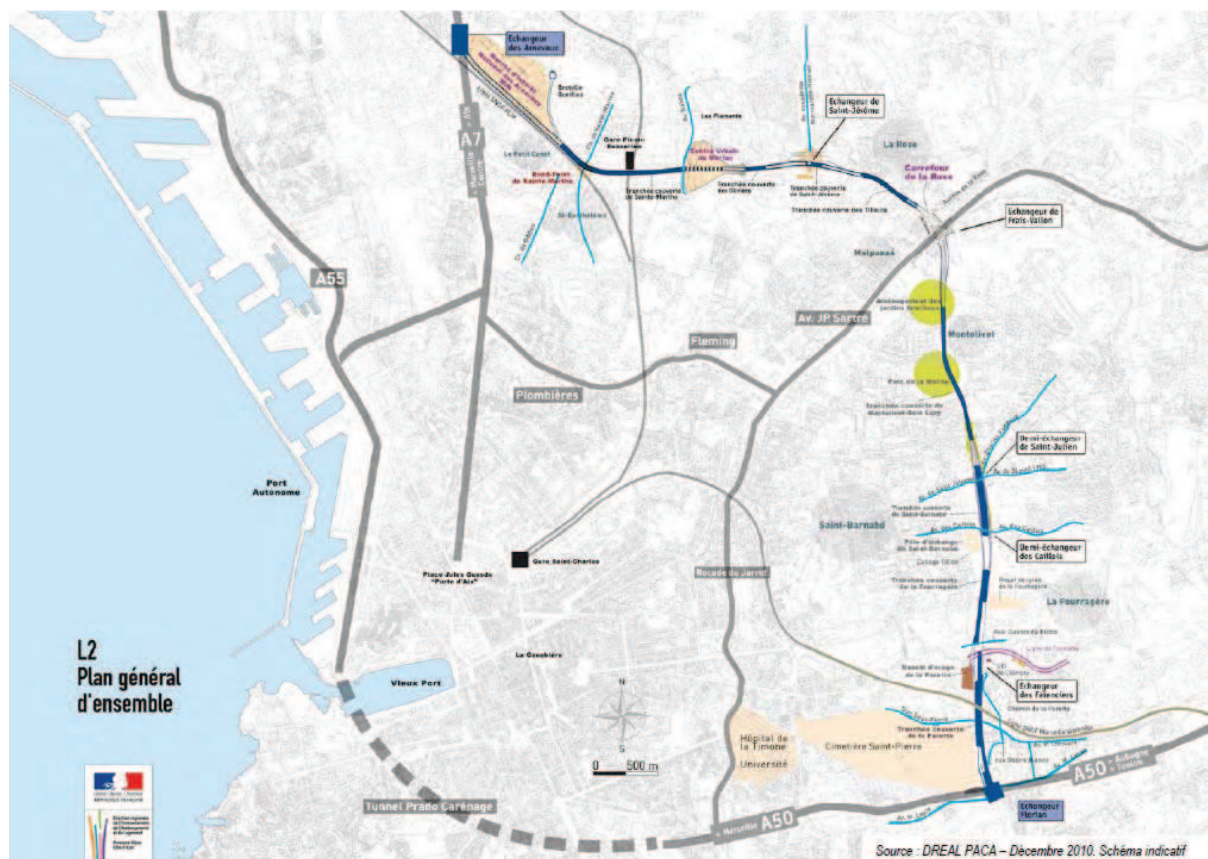
- de reconquête des voiries du centre-ville,
- d'amélioration de la qualité de vie des habitants des quartiers traversés par le projet (particulièrement les avenues Allende et Arnavon),

Aménagements de surface en parachèvement de la rocade L2 entre l'avenue Arnavon et l'échangeur Saint-Jérôme – Commune de Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements)

- de développement des modes de transports collectifs et des modes doux sur l'axe des voies délestées.

La rocade L2 est constituée de deux sections :

- la section Nord (longueur de 3,6 km), depuis l'échangeur des Arnavaux se raccordant sur l'A7, au giratoire de Saint-Jérôme (rond-point Wresinski). Ce projet est réalisé en tranchée couverte sur près de 50 % de son linéaire, ce qui constitue une opportunité pour réduire les impacts des trafics (bruit, pollution atmosphérique) et de requalifier les quartiers traversés en créant des ouvertures interquartiers.
- la section Est de la section des Tilleuls (longueur de 5,5 km), depuis le giratoire de Saint-Jérôme jusqu'au futur échangeur de Florian, qui se raccordera à l'A50. Dans le prolongement de la L2 Est, se trouve la section des Tilleuls, d'une longueur de 0,9 km, mise en service depuis 1993. La L2 Est est mise en service depuis novembre 2016.



Enjeux du projet de la rocade L2 et des aménagements de surface en parachèvement

Les enjeux de la rocade L2 entre l'A50 et l'A7 peuvent se décliner selon plusieurs thèmes :

Enjeux de déplacements

Initialement, les enjeux de la L2 étaient principalement déclinés pour le « tout automobile ».

La loi sur l'air de décembre 1995 a fixé un objectif général de modération de l'usage de l'automobile et le développement de modes de déplacements alternatifs, dont les transports en commun.

C'est dans cette nouvelle perspective que la Communauté Urbaine de Marseille, dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé en février 2006, a programmé la réalisation de nouvelles lignes de transports collectifs, tout en réaffirmant la volonté de réaliser la L2, 2ème rocade de la ville, nécessaire au bon fonctionnement des échanges dans l'agglomération marseillaise.

En effet, la L2 permet le renforcement des possibilités de dessertes intermodales depuis les quartiers Est de la ville vers le centre-ville et/ou l'extérieur, par le biais des échangeurs. Cette nouvelle voie assure une desserte rapide vers des stations de transport collectif performant disposant de parkings relais (stations de tramway, métro, TER).

Enjeux de sécurité routière

L'amélioration des conditions de circulation et la hiérarchisation de la fonction de chacune des voies dans la zone aménagée permettront d'améliorer la sécurité des usagers sur l'ensemble du réseau routier.

La création de cheminements piétons et cyclables permettra de favoriser la sécurité de ces déplacements qui aujourd'hui ne disposent pas ou de peu d'emplacements dédiés.

Enjeux de requalification des voiries

La rocade L2 Nord offre la possibilité de :

- requalification des avenues Allende, Arnavon, Mérimée, et du boulevard du Marché National,
- requalification de la première rocade (axe Jarret-Plombières) de Marseille grâce à l'allègement du trafic que la L2 induit,
- Création d'aménagements de surface, au-dessus de la tranchée couverte (places piétonnes, site propre bus, pistes cyclables)
- requalification des espaces urbains traversés par les pénétrantes Nord et Est, qui doit se traduire, par le déclassement des parties terminales des autoroutes, après achèvement de la L2.

Enjeux urbains

Dans le cadre du projet de la L2 Nord, une démarche de conception intégrée du projet technique et du projet urbain a été engagée, en traitant notamment :

- du maillage des voies et des espaces publics qui favorisera, grâce à la hiérarchisation des voies, la création d'espaces urbains plus paisibles,
- du traitement des effets de coupure en offrant la possibilité de créer des liens transversaux nécessaires entre les quartiers traversés et en veillant à réduire au mieux les nuisances de toutes natures, tant au cours des travaux qu'après la mise en service de la voie nouvelle,
- des aménagements paysagers qui permettront de créer des îlots arborés et des cheminements piétons ombragés visibles dans l'espace urbain

Contexte de réalisation de ce projet

Les aménagements de surface, objets de la présente demande, sont intégrés au projet de la rocade L2 qui est réalisé dans le cadre d'un contrat de Partenariat Public Privé (PPP).

Sur la section Nord de la rocade L2 sur laquelle la SRL2 réalise le rétablissement des grands axes routiers (avenues Allende, Raimu, Mérimée et Mérimée prolongée). Sur le reste de la section Nord de la rocade L2, l'État, la Région, le Département, MAMP et la Ville de Marseille, ont signé une convention financière pluriannuelle relative aux opérations d'accompagnement de la L2 (convention n°17-0228) (voir en annexe 10). Cette convention précise les modalités de participation et d'intervention des différents partenaires dans la réalisation et le financement des opérations d'accompagnement de la rocade L2.

L'organisation des travaux entre les différents partenaires concernant les aménagements de surface en parachèvement de la rocade L2 Nord est la suivante :

1. Insertion du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) B4 :

- Sur le périmètre allant du rond-point de Sainte-Marthe à l'échangeur Saint Jérôme, la Métropole d'Aix-Marseille Provence (MAMP) réalise tous les travaux nécessaires au parachèvement des infrastructures du BHNS (couche de roulement, multitubulaire, éclairage, stations).

Sur ce même périmètre, la SRL2 réalise la couche de forme du BHNS, ainsi que la mise en place de bordures de trottoir basses délimitant son emprise.

- Sur l'avenue Arnavon, entre l'autoroute A7 et le rond-point de Sainte-Marthe, la Métropole d'Aix-Marseille Provence (MAMP) réalise tous les travaux nécessaires à l'aménagement du BHNS (site propre, cheminements piétons, multitubulaire, éclairage, stations)

2. Rétablissements routiers

- MAMP réalise la requalification du boulevard Arnavon, complémentaire à l'insertion du BHNS, intégrant la plateforme routière, les cheminements piétons, les aménagements pour les cycles, ainsi que certaines voiries secondaires se raccordant aux voiries réalisées dans le cadre du contrat de PPP (Rue de la Busserine en cohérence avec le projet de rénovation urbaine Picon-Saint-Barthélémy, et la Rue du Péras, en cohérence avec le projet de résidentialisation de HMP).
- MAMP réalise l'infrastructure (multitubulaire) et la pose de la Signalisation Lumineuse de Trafic (SLT) sur les giratoires le long du parcours du BHNS, ainsi que les équipements de détection du BHNS sur les carrefours à feux réalisés par la SRL2, afin de donner une insertion prioritaire pour les bus.
- La SRL2 réalise les rétablissements routiers situés sur les tranchées couvertes (av. Allende, av. Raimu, av. Mérimée, av. Mérimée prolongée).

3. Pistes cyclables

- MAMP réalise toutes les pistes cyclables (infrastructures, signalisation,..) afin d'assurer une continuité cyclable sur le périmètre du projet de rocade L2, du boulevard Arnavon à l'échangeur Saint Jérôme. Les voiries concernées sont : le boulevard Arnavon, l'avenue Queillau, l'avenue Allende, l'avenue Raimu, l'avenue Mérimée, l'avenue Mérimée prolongée, ainsi qu'entre la rue Raymonde Martin et la passerelle des Lauriers.

Aménagements de surface en parachèvement de la rocade L2 entre l'avenue Arnavon et l'échangeur Saint-Jérôme – Commune de Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements)

4. Aménagements des bassins de rétention des eaux pluviales

- MAMP réalise un bassin de rétention des eaux pluviales dans le secteur de Font-Vert pour compenser les eaux collectées de la plateforme BHNS, des voiries rétablies sur la dalle Allende (Av. Allende sous maîtrise d'ouvrage SRL2), ainsi que le mail piéton (y compris la piste cyclable).
- MAMP réalise un bassin de rétention des eaux pluviales dans le secteur de St Jérôme pour compenser les eaux collectées de la plateforme BHNS, des pistes cyclables et de la dalle des Oliviers.

5. Aménagements des dalles sur les tranchées couvertes

- MAMP réalise le mail piéton Picon sur la dalle de l'avenue Allende, et la requalification de la place Font-Vert, au-dessus du bassin d'eaux pluviales Font Vert.
- La plaine des loisirs (secteur Busserine-Allende) est réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Marseille. En continuité des aménagements MAMP, la ville de Marseille aménage l'esplanade haute entre le BHNS et le talus de la dalle de la tranchée couverte, ainsi que sur le secteur Busserine en contre-bas de la dalle Allende.
- La SRL2 réalise les remblais et modelés de terrain conformément au Programme Fonctionnel Détaillé (PDF) du contrat de partenariat.

Planning

Sous maîtrise d'ouvrage de la SRL2, la mise en service complète de la rocade L2 Nord, avec la L2 Est, est envisagée en mars 2018. Toujours sous maîtrise d'ouvrage SRL2, la finalisation des rétablissements de voiries sont envisagés pour septembre 2018.

De septembre 2018 à décembre 2019, la réalisation des aménagements de surface sous maîtrise d'ouvrage MAMP se fera dans la continuité de la mise en service de la rocade L2.