

[Les promesses non tenues de la rocade L2] L'autoroute laisse des quartiers en friche

De Frais-Vallon aux Arnavaux, *Marsactu* a passé en revue tous les endroits où la rocade L2 ne tient pas sa promesse d'être une "opportunité" pour réaménager les quartiers Nord.



Par Benoît Gilles, le 18 Juin 2018

Lien : <https://marsactu.fr/les-promesses-non-tenues-de-la-rocade-l2-lautoroute-laisse-des-quartiers-en-friche/>

Le moins que l'on puisse dire est que l'esthétique globale des lieux ne correspond au slogan affiché par l'État : « *L'aménagement de la L2 Nord constitue une opportunité pour permettre la requalification en profondeur des quartiers traversés.* » La réalisation de fresques colorées n'améliore que peu l'impression générale. Notre carnet de voyage à la surface de la rocade L2 débute sous le viaduc de Frais-Vallon qui reliera dans quelques mois la L2 Est à la partie Nord dont la livraison est attendue à la fin juin.

À cet endroit où des familles Roms ont longtemps séjourné, la société de réalisation de la rocade L2 a réalisé un des nombreux bassins de rétention. Mélange de béton et de grilles brutes, le lieu ressemble à s'y méprendre à ce qu'on peut trouver au bord des autoroutes qui traversent champs de patates et près à vaches. Sauf que la L2 Nord traverse les arrondissements les plus peuplés de Marseille. De Frais-Vallon aux Arnavaux, le passage de la L2 est loin d'être une chance pour ses habitants

Certes, la métropole doit encore réaliser la majeure partie des travaux d'aménagements pour lesquels elle vient de lancer les marchés publics. Les quartiers auront sans doute une autre allure avec trottoirs, pistes cyclables et plantations. Mais, interrogée par *Marsactu*, la métropole elle-même hausse le ton et « *demande au préfet d'intervenir pour que les exigences de qualité qui avaient été exprimées dans la conception du projet et qui avaient contribué à justifier l'implication financière des collectivités dans le projet soient respectées* » (lire notre article).

Pour dépasser le jeu de rôles institutionnel qui renvoie la responsabilité des uns vers les autres, *Marsactu* a cheminé de l'est au nord de la L2 en relevant les points qui paraissent s'éloigner du cahier des charges et donc des promesses faites aux Marseillais. Pour vous familiariser avec le tracé, voici un extrait de la vidéo de présentation en 3D de la société de réalisation de la rocade L2 (SRL2).

L'avenue Prosper-Mérimée prolongée sans cesse recommencée

L'avenue Prosper-Mérimée prolongée fait partie des premiers aménagements de surface réalisés par la SRL2 dès 2013. Une réalisation présentée comme définitive qui avait entraîné des réactions courroucées notamment de la part du groupement d'intérêt public Marseille rénovation urbaine, qui associe l'État et la métropole. Il n'y avait pas la place d'une rangée d'arbres et la pente rendait impossible le déplacement des personnes à mobilité réduite. La SRL2 a accepté de revoir sa copie et l'avenue est redevenue une voie de chantier.

Le débat n'est pas clos pour autant. Notamment du côté du bailleur social Habitat Marseille Provence qui souhaite voir protéger la résidence des Oliviers que longe la future voie. « *Il y a encore des discussions*, confirme Éric Legrigeois, le directeur adjoint de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal). *Le bailleur demande la réalisation d'un mur de soutènement pour protéger son parking. Cela va se régler.* » Le bailleur, Marseille rénovation urbaine et la métropole seront attentifs à ce qui sera livré par la SRL2.

Comment protéger la maternelle des Flamants ?

Le même problème se pose quelques mètres avant le centre urbain du Merlan. La rocade L2 retrouve furtivement le soleil avant de replonger sous le parking de l'hypermarché Carrefour (cette portion est visible à 4 minutes 32 sur la vidéo ci-dessus). Or, à cet endroit, la L2 est surplombée par l'école maternelle des Flamants. Son entrée est à quelques mètres à peine de la tranchée ouverte, à quelques centaines de mètres de la crèche municipale des Oliviers, fermée par anticipation.

L'établissement n'est protégé par aucun mur anti-bruit et les parois lisses de la rocade ne présentent aucun dispositif destiné à atténuer la rumeur du trafic. « *Nous avons une discussion avec l'État à ce sujet*, explique Inouk Moncorgé, directeur de la SRL2. *Cela n'est pas stabilisé. Nous avons besoin d'études acoustiques complémentaires* ». La pente laisse peu de place pour y réaliser un mur anti-bruit. Quant au risque aggravé de pollution, il est généralisé à toutes les entrées et sorties de tunnel.

Le trou d'air du Merlan

« *Ce n'est pas ce qui avait été dessiné sur les plans* », indique sobrement Éric Legrigeois en faisant notamment référence à « *une marquise* » – un auvent ouvragé – aujourd'hui absente. Le sujet est un ouvrage intitulé « *trémie aérodynamique* » – un grand trou pour laisser passer l'air. Il prend la forme d'une ouverture au beau milieu de la grosse boîte de béton dans laquelle est encastrée la L2 à cet endroit, destiné à permettre l'évacuation des fumées en cas d'incendie en dessous. Même si les façades de cette trémie sont décorées de graffs, l'aspect général est plutôt brutal. « *Il y a peu place pour faire du paysager à cet endroit* », reconnaît le directeur adjoint de la Dreal. Mais l'aspect n'est pas le seul problème.

A proximité des ouvertures, le bruit est assourdissant alors même que le tunnel en dessous est loin d'avoir atteint le trafic de la future rocade. « *Un revêtement acoustique doit être posé* », assure Inouk Moncorgé, qui ne fait pas plus de commentaire sur l'esthétique générale de la trémie.

Le talus et le gros tuyau

Depuis plus de cinq ans, les partenaires du projet s'écharpent autour du même sujet : comment le nouveau boulevard Allende va-t-il s'insérer entre la Busserine d'un côté et la Benausse de l'autre (voir la vidéo à 4 minutes 45). En résumé, le choix de faire la rocade en tranchée couverte (un tunnel réalisé sans creuser) a entraîné la réalisation d'un énorme coffrage de béton qui surplombe la Busserine de 16 mètres dans le point le plus haut. Pour rattraper la marche, la SRL2 doit réaliser un talus en pente plus ou moins douce, côté Busserine. Problème : sous le futur talus passe un tuyau d'adduction d'eau, propriété de la métropole (lire notre article). Celui-ci doit être détourné avant que le talus soit réalisé. La SRL2 a accepté de réaliser ces travaux de dévoiement tout en contestant la facture. Ceux-ci auront lieu immédiatement après la mise en service, permettant ensuite la réalisation d'un talus de remblais.

Or, de ce talus et de sa pente dépendent aussi les futures réalisations des partenaires, Ville et métropole.

Le nœud du problème concerne la pente du talus. Suivant son angle, il sera plus ou moins possible de planter des arbres ou de réaliser la plaine ludo-sportive un peu plus bas. Du côté de l'État, Éric Legrigeois considère qu'il y a là un « *gros sujet* ». « *Cela a été régulièrement évoqué en comité de pilotage sans que cela soit arbitré*, explique-t-il. *C'est presque un dialogue de sourds.* »

Il faut ajouter à cela le risque de ruissellement qui complique également les réalisations futures. Enfin, dans les travaux déjà livrés, figure une sortie de secours. Or, elle est aujourd'hui située là même où un talus doit être édifié. « *Cela a toujours été prévu comme ça*, objecte Éric Legrigeois. *Cette sortie de secours est transitoire.* » Elle doit permettre la mise en service du tunnel avant que les travaux de surface soient finis. Mais si le contentieux s'enlise, certains craignent que le provisoire ne dure laissant les habitants face à un mur.

Qui va s'occuper des culées du pont ?

Un peu plus haut en remontant vers le Merlan, une passerelle piétonne enjambe l'avenue Allende (4 minutes 55 sur la vidéo). Provisoire, celle-ci devrait disparaître avec la mise en circulation. Là encore, le projet urbain dessiné dans le cadre du projet de rénovation du quartier prévoit une nouvelle circulation arborée de la Busserine vers Font-Vert. Le futur bus à haut niveau de service y aura un arrêt relié à la gare de Picon-Busserine, toute proche. Une place de la gare doit jouxter la halte ferroviaire. Problème, deux énormes blocs de béton trônent de part et d'autre de l'avenue. Ils s'agit des culées de l'ancien pont ferroviaire. Ce terme désigne les infrastructures d'un pont situées de part et d'autres de son tablier. Or, personne ne sait aujourd'hui qui doit prendre en charge leur démolition.

« *Cela fait deux ou trois ans que le sujet a été mis sur la table par les collectivités*, constate Inouk Moncorgé. *Ces deux culées sont situées en dehors de l'emprise de la L2. Il faudra que quelqu'un les traite.* » Ça ne sera pas la SRL2. Mais qui donc ? « *Elles sont adossées au domaine public ferroviaire*, estime pour sa part Eric Legrigeois de la Dreal. *Cela suppose donc que la SNCF réalise des études complémentaires avant tout projet de démolition* ». Une partie de la voie ferrée est contiguë à ces culées. Leur démolition pourrait donc entraîner un certain désordre dans le talus. Tout ceci ne va pas faciliter les débats sur leur démolition, ni aider à savoir qui en aura la charge.

Cages à poules et talus vert

Un peu plus bas sur le boulevard Allende, la cité Font-Vert vit toujours dans les poussières du chantier. Les travaux sont en cours sur un bassin de rétention qui doit permettre de réduire le risque d'inondations liées aux eaux de ruissellement. Une place doit être construite en bordure de l'avenue Salvador-Allende pour rétablir un lien entre la future voie apaisée et le quartier situé en contrebas. Problème, à cet endroit, la couverture de la L2 a renforcé l'effet de marche entre l'avenue Allende et la cité Font-Vert. La future place devra prendre en compte ces quelques 3 mètres de dénivelé. Mais les travaux ne commenceront qu'après la réalisation d'un bassin de rétention de 1900 mètres cubes entre les immeubles.

La future place fera face à un édicule qui ressemble à s'y méprendre à une cage à poules. Elle a été posée là par la SRL2 et abrite à la fois une sortie de secours du tunnel et le système d'aération, ce qui inquiète les habitants sur la qualité de l'air qu'ils respireront sur la future place. Par ailleurs, de nombreuses voix, notamment du côté du groupement d'intérêt public Marseille rénovation urbaine, critiquent la pauvreté de la réalisation. « *Il est prévu que la métropole végétalise ces édicules*, se défend Inouk Moncorgé. *Pas sur toutes les faces puisqu'il faut qu'on puisse repérer qu'il s'agit d'une issue de secours.* » Du côté de l'État, on reconnaît que les édicules ne sont « *pas esthétiques* » mais on souligne que des issues du même type ont été installées sur la L2 Est sans soulever de protestations.

Terre nue et trottoirs vides

Un peu plus loin, sur l'avenue Jean-Queillau (14e), la rocade L2 sort de terre (5 minutes 20 sur la vidéo). À cet endroit débouche le tunnel de Saint-Marthe qui longe ensuite le marché d'intérêt national des Arnavaux. En surface, les voies ont entièrement été reprises dans le cadre du partenariat public-privé. Les bords de route présentent de la terre remuée et une série de grosses caillasses à la fonction mystérieuse, un grand trottoir, large et propre, sans aucune plantation. De la même façon, l'esplanade au-dessus de la sortie du tunnel ne présente aucun aménagement en dehors des coquelicots de saison.

« *Nous allons planter ces parties-là*, affirme Inouk Moncorgé. *Ça sera ensuite la Ville de Marseille qui aura la charge de l'entretien tandis que la métropole aura celle des trottoirs* ». En tout cas, pour l'instant. La compétence des arbres d'alignement doit être transférée de l'une à l'autre dans un avenir proche.

En revanche, le trottoir en question ne laisse aucune chance à la moindre plantation sur une bonne centaine de mètres de l'avenue Queillau jusqu'au rond-point de Sainte-Marthe. « *Je crois qu'une piste cyclable est prévue à cette endroit* », tente Éric Legrigeois. En effet, une piste cyclable doit passer sur un côté du rond-point de Sainte-Marthe, du côté de l'actuel McDo pour rejoindre ensuite l'avenue Salvador Allende et longer toute la rocade en surface. Pour l'heure, l'intense circulation automobile du rond-point incite peu aux modes de transports doux.

Avec (ou sans) protection anti-bruit

Ce *road movie* de l'insertion urbaine finit sur l'autoroute A7. En amont de l'entrée de la rocade, l'État, la région et la métropole ont financé des murs anti-bruit le long de l'autoroute. Ceux-ci se poursuivent au niveau de la bretelle d'accès à la L2 Nord pour protéger le lotissement des Castors de Servières (5 minutes 40 sur la vidéo). Un mur anti-bruit et anti-collision est en grandes lettres formant Quartiers Nord. À côté, l'école primaire du quartier a semble-t-il été oubliée. Un bâtiment entier est posé au bord de l'autoroute sans autre protection que les murs de l'école elle-même.

« *Malheureusement, l'école ne fait pas partie du périmètre de la rocade L2* », plaide Inouk Moncorgé. Même argument du côté de l'État qui souligne que la protection phonique de la copropriété a déjà été ajoutée après une intervention des riverains et de la maire de secteur d'alors, Samia Ghali (PS), lors de l'enquête publique.

Au sud des Castors, la maison de Mahigul Ozel n'a pas non plus de mur anti-bruit. « *Là encore, cette propriété n'est pas dans notre périmètre*, estime Inouk Moncorgé. *Il n'est pas sûr non plus que le niveau de bruit augmentera avec la mise en service de la L2. Des protections phoniques individuelles seront proposées.* » Il faut ici comprendre « double vitrage ». Cette double histoire illustre la façon dont ont été arbitrés une grande partie des travaux d'accompagnement, en fonction du périmètre du cahier des charges plutôt que l'intérêt direct des habitants.