



Commission Grands Projets Structurants du Mardi 09 février 2016 Sur LA LINEA

Présents : M. Arnaud Albert, M. Barberis Jean-Louis, Mme Bercet Monique, Mme Bertrand Michèle, M. Bevançon Jacques, M. Brechet Jean, M. Chapus Jean-Marc, Mme Cohen Rose-Marie, M. Deluy Alain-Jacques, M. Jarles Bernard, M. Lopez Jean-François, M. Munoz Nicolas, M. Pelliccio Denis, M. Riccardi Bernard, M. Rizzitelli Patrick, M. Tcharbatchian Patrick, M. Terme Bernard, M. Tostain Claude, M. Yzombard Philippe

Excusé : M. Pagliari Raymond

Ouverture de la réunion à 17 h.

M. BARBERIS a ouvert la réunion, en précisant qu'il s'agissait d'effectuer une synthèse sur la Linea, à l'attention des CIQ concernés par son tracé, comme cela avait été fait pour la L2.

Après un rapide tour de table, les techniciens ont pris la parole.

Présentation du projet de la Linea, par M. Marc BILLET, Chef de l'arrondissement de Marseille à la Direction des routes et M. Alexandre BERAUD chargé d'opération à la Direction des routes.

La présentation a eu lieu à l'aide de supports visuels.

Le projet de la Linea a été impacté par ce qui se passe au niveau du Département et de la Ville, ainsi que différentes lois :

- VALLS
- MAPTAM (Métropoles)
- 2014 (calendrier des régions)
- Notre (répartition des compétences)

Ces lois comprennent différents articles sur les routes départementales. Les compétences devaient revenir à la Métropole en 2016, mais dans l'état actuel des choses, nous ne savons pas ce que seront les routes départementales demain.

Le projet LINEA :

Il s'agit de la création d'une nouvelle infrastructure, qui découle de l'émergence d'un besoin.

Une étude d'opportunités a été faite, qui a déterminé que le projet était intéressant, ce qui a mené à d'autres études :

- Une étude préliminaire (pour détailler le projet)
- Une concertation (pour porter le projet à la connaissance du public)
- Un bilan (qui a permis le choix d'un projet)
- Une étude de fonctionnalités (qui est un avant-projet)
- Une seconde concertation
- Une Enquête Publique

Le commissaire enquêteur rend son rapport.

Une déclaration de projet est effectuée si l'avis est favorable (Déclaration d'Utilité Publique ou DUP).

Ensuite seulement, viennent l'acquisition foncière et les travaux. Il s'agit d'une longue genèse, un projet s'élabore sur des années.

La Linea se construirait sur un emplacement réservé de 16 km de long et 40 mètres de large. L'étude d'opportunités a été faite sur la totalité du tracé. Elle a souligné des dysfonctionnements, l'utilité de desservir les pôles générateurs, de compléter l'offre multimodale et les offres confortables. Ainsi le département offrira :

- La D4D à l'Ouest
- La Linea au Centre
- La RD4D à l'Est (dont l'étude préliminaire doit être rendue à l'automne)

L'étude préliminaire a confirmé les dysfonctionnements et la nécessité de soulager les radiales existantes, d'améliorer la qualité de vie, de favoriser le transport collectif.

Profil de travers :

La largeur est de 31m. Il s'agit d'un boulevard urbain multimodal, limité à 50 km/h. Tous les modes de transport peuvent y accéder : marche, vélo, voitures. Ce n'est pas une autoroute.

La trouée permet un apport urbain complémentaire à la L2, qui est un système autoroutier. La Linea a vocation à desservir les quartiers le plus finement possible.

Profil en long :

On voit que la Linea comprend 3 tranchées couvertes, avec des pentes de 4 % pour les personnes à mobilité réduite. On colle au terrain.

A l'intérieur du village de la Pounce, 25 bâtiments sont actuellement concernés par le tracé de la Linea.

Le coût total de la mise en place de la Linea est évalué par l'avant-projet à 206 millions TTC. Il ne passe pas sur le BPP.

L'étude d'opportunité a eu lieu en 2009, la première concertation en 2011, l'étude d'avant-projet en 2012, l'Enquête Publique avec sa large concertation inter-administrative en 2014 et le rendu d'avis favorable en 2015. La déclaration du projet doit être signée par le préfet en février 2016. Ce verrouillage est une étape-clé compte tenu de l'incertitude des délais.

L'incertitude quant aux délais a plusieurs raisons. D'une part, il y a une nouvelle majorité, suite aux élections, qui s'interroge sur le projet ; d'autre part, le passage difficile à la Métropole fait qu'il n'y a pas encore d'interlocuteur désigné. La demande de Déclaration d'Utilité Publique va permettre de protéger 6 ans de travail. Cette demande sera à renouveler dans 5 ans. Les financements du projet devraient être locaux, mais les discussions n'ont pas encore eu lieu. Le calendrier de travaux sera différent si le Département ou la Métropole porte le projet. Et la vitesse d'avancée des travaux dépendra du financement de l'opération.

La Linea ferait partie d'un sous-ensemble de routes départementales, mais ce n'est pas encore validé. Le projet a une réelle utilité pour Marseille et les communes environnantes. Nous sommes confiants car il n'y a eu aucune réserve apportée par le commissaire enquêteur, uniquement des déclarations. La Linea se composeraient de 2 voies voitures, 2 voies bus, 2 voies piétonnes, 2 voies cyclables et de l'aménagement paysager. Un aménagement urbain accompagne l'axe, ce qui induit un impact sur l'habitation et l'infrastructure.

On évalue qu'il pourrait y avoir 50 expropriations.

Les riverains qui ont connaissance du projet propose l'achat de leur maison et on l'acquiert. Les gens qui ne veulent pas vendre, nous oblige à étendre l'expropriation dans sa longueur avec saisine, jugement... La procédure peut prendre 2 ans. Beaucoup de terrains ont déjà été acquis sur le secteur et

les travaux peuvent commencer. Le tracé a subi une inflexion afin de « limiter les dégâts », il aurait pu y avoir 100 maisons concernées par l'expropriation.

Plan-de-Cuques :

On a réfléchi à ce que pourrait être le quartier en termes de réaménagement urbain, afin de garder une vie de village, de ne pas créer une trouée qui couperait le village en 2, au niveau de la mairie de secteur et des Madets. Le centre-ville sera à recréer.

Un débat a suivi avec de nombreuses doléances et contributions. Les avis sont partagés entre les Fédérations et CIQ, certains sont pour ce projet, d'autres contre. Ce projet n'est pas totalement figé, il peut encore être affiné concernant certaines nuisances apportées à des quartiers, espaces, lycées, crèches...

M. BERAUD rappelle à plusieurs reprises que toutes les doléances émises font déjà partie de l'Enquête Publique, que les habitants ont déjà été entendus.

M. MUNOZ propose aux personnes insatisfaites de se rapprocher des politiques, les personnes qui sont venues présenter le projet ne font qu'appliquer les décisions prises par d'autres. Une décision de cette importance embêtera toujours quelqu'un mais il s'agit d'un très beau projet cohérent avec la L2. Les transports sont saturés et la circulation ne peut pas rester à l'écart.

M. MUNOZ ajoute qu'il apprécie de travailler avec les CIQ, dans la mesure où ils sont apolitiques, contrairement aux associations dont on a parfois du mal à maîtriser le discours.

M. CHAPUS clôt le débat, en rappelant que cette réunion était une mise à niveau pour que tout le monde sache ce qui se fait. Il propose que les doléances soient envoyées à la Confédération qui va essayer de gérer les demandes et d'intervenir auprès des politiques. M. CHAPUS précise qu'il n'est pas utile de refaire cette réunion qui ne fera pas avancer les choses. Il va déjà falloir savoir qui a la charge du projet.

M. BARBERIS ferme la réunion après avoir remercié les intervenants, à 18h45.

M. Jean-Louis BARBERIS
Responsable de la Commission GPS