

PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 2 DU METRO DE MARSEILLE DE BOUGAINVILLE A CAPITAIN GEZE ET CREATION D'UN POLE D'ECHANGES

DECLARATION DE PROJET

L'opération mise à l'enquête prescrite par arrêté préfectoral n° 2012-36 du 11 janvier 2013, concerne la réalisation par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, des travaux nécessaires au prolongement de la ligne 2 du métro de Marseille, de Bougainville à Capitaine Gèze, ainsi que la création d'un pôle d'échanges comprenant une nouvelle station terminus, un pôle bus et un parc relais.

OBJET DE L'OPERATION

Cette opération consiste à étendre vers le nord, la ligne 2 de métro, depuis la station Bougainville jusqu'au boulevard du Capitaine Gèze, prolongement sur lequel sera créée une station supplémentaire. Ce prolongement sera accompagné de la création d'un pôle bus urbains et interurbains et un parc relais, en liaison directe avec la station.

Seront réalisés deux ouvrages majeurs:

- Le prolongement de la ligne 2 du métro sur un linéaire de 900 m environ entre la station Bougainville (terminus actuel) et le boulevard du Capitaine Gèze, comportant la création d'une nouvelle station terminus Capitaine Gèze.
- La création d'un pôle d'échanges multimodal regroupant à terme autour de la station de métro, les bus urbains, les cars interurbains et un parc relais.

INCIDENCE DE L'ENQUETE SUR LE PROJET

La commission d'enquête dans son rapport du 5 avril 2013 et ses conclusions, a émis un avis favorable à la réalisation du projet.

Elle constate que cette enquête n'a pas suscité d'observations des institutionnels connaissant bien l'affaire, a recueilli des observations et questions de riverains et associations auxquelles le Maître d'ouvrage a répondu par des explications répondant bien aux interrogations du public et du commissaire enquêteur.

L'enquête n'a pas eu pour effet d'induire des modifications, même mineures, au projet.

Elle préconise l'ajout dans le dossier de DUP d'une réponse apportée par le Maître d'ouvrage par courrier du 22 mars (2013) pour l'étude d'impact des vélos. Cette réponse est intégrée dans le présent document dans la rubrique recommandation.

JUSTIFICATION DU CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET

L'opération de prolongement de la ligne 2 du métro et la création du pôle d'échanges représentent un intérêt stratégique pour Marseille à plusieurs titres :

Elle entre pleinement dans l'objectif de Marseille Provence Métropole de développement de son réseau de transports collectifs en site propre et contribuera à ce titre au désenclavement de plusieurs quartiers périphériques au nord de Marseille et de l'actuelle gare de bus de Bougainville.

Elle accompagne l'extension de 170 ha, vers le nord de Marseille du périmètre de l'Opération d'Intérêt National portée par l'Etablissement Public Euroméditerranée, dont l'objectif majeur est de créer un quartier de type central au nord du périmètre initial.

Elle s'inscrit enfin dans un objectif d'intermodalité volontariste :

- La ligne de métro ainsi prolongée desservira le centre-ville de Marseille mais également le pôle Saint Charles, principal pôle régional de transports (TGV, TER, réseau de cars interurbains et internationaux, réseau urbain de Marseille) et permettra la correspondance avec les deux lignes de Tramway de Marseille, à la station Joliette et à la station Noailles.
- Le pôle d'échanges facilitera les liaisons entre la future station de métro Gèze, les terminus des lignes de cars départementales et régionales, et les terminus de lignes de bus desservant le Nord de l'agglomération où existe une forte demande en transports en communs.

Elle met en évidence une bonne coordination entre urbanisme et transport :

- L'opération améliorera la desserte de quartiers dits prioritaires au titre de la politique de la Ville.
- L'implantation proche des deux autoroutes A7 et A55, soit en amont de la congestion, confèrera au pôle d'échanges une bonne accessibilité.

Elle est cohérente par rapport aux évolutions urbaines du quartier donnant corps aux orientations définies dans les documents de planification urbaine en vigueur.

Elle prend en compte les autres enjeux environnementaux qui concerne le cadre de vie, l'eau, les risques d'inondation, la préservation du patrimoine archéologique, les risques pour la santé humaine.

Par ailleurs, le projet s'intègre dans un site déjà en exploitation et repose sur l'opportunité d'utiliser certaines voies existantes d'accès au dépôt de Zoccola pour optimiser les infrastructures existantes.

RECOMMANDATION APPORTEE AU PROJET APRES ENQUÊTE

S'agissant de l'étude d'impact « vélos », La question soulevée par le « Collectif Vélos en Ville » une association forte de 1200 adhérents environ, porte sur la prise en compte des vélos dans un rayon de 500 mètres, autour des pôles multimodaux conformément à ce qui est prescrit dans le PDU.

Dans l'étude d'impact, il est mentionné, page 121, que « les cyclistes arrivent depuis une piste cyclable séparée du flux véhicule léger et sont orientés par une signalétique directionnelle adéquate. Arrivés en bordure du giratoire, ils traversent « vélo à pied » le passage piéton de la rue Zoccola et cheminent sur le parvis vers l'entrée/sortie des vélos qui se glissent entre le volume de la rampe et l'escalier piéton d'accès au pôle BUS. »

Le PDU actuellement à l'enquête et disponible sur internet stipule que :

« Etat des lieux

Le territoire communautaire dispose de nombreux points d'accès aux réseaux lourds de transport (gares des lignes ferroviaires, stations de métro ou de tramway) ; on peut néanmoins faire le constat que ces points d'accès ne bénéficient pas toujours de conditions optimales de desserte en modes actifs : pas d'itinéraires cyclables, pas d'équipements de stationnement pour les vélos, trottoirs encombrés de véhicules en stationnement, allongement des trajets liés au franchissement d'infrastructures, trajets difficiles pour les personnes à mobilité réduite, fermeture de grands ensembles résidentiels supprimant des opportunités de cheminements,...

Propositions

La valorisation de l'usage des transports collectifs passe par une meilleure desserte des pôles d'échanges (cf.§ 2.3.2), notamment en modes actifs qui constituent le mode obligé pour les derniers hectomètres en accès vers ou en diffusion depuis ces pôles. C'est pourquoi un programme ambitieux d'amélioration des accès aux pôles d'échanges multimodaux pour les piétons et les cyclistes est engagé dans le cadre du P.D.U, en cohérence avec le Schéma Directeur des Modes Doux, incluant notamment :

- libération totale des trottoirs dans un périmètre de 500 m autour du pôle ;
- création de bandes ou pistes cyclables dans ce même périmètre ;
- création d'équipements pour le stationnement des vélos, ainsi que des vélos à assistance électrique ;

- jalonnement du pôle dans le périmètre de 500 m et recherche de “ raccourcis” entre parcelles privées (cf.§ 1.5.1) ;
- limitation de la fermeture des espaces résidentiels situés à proximité d'un pôle d'échange et pouvant présenter un intérêt pour les modes actifs.

Pour voir plus loin...

Les aménagements prévus pour les pôles d'échanges multimodaux pourraient progressivement s'appliquer aux pôles de moindre importance (stations de BHNS, principaux arrêts des réseaux de bus), avec le même objectif qualitatif. L'exemple de la station de bus Gare de Lyon - Diderot, à Paris, pourrait servir d'exemple à la mise en place de cette stratégie.

Maîtrise d'ouvrage - Partenariat Maître d'Ouvrage : MPM Partenaires : communes

Évaluation - Estimation financière

Sur la base d'une demi-douzaine de pôles d'échanges à aménager chaque année pendant 5 ans (correspondant à la trentaine de pôles d'échanges multimodaux listés au § 2.3.2), cette action correspond à un budget d'investissement d'environ 1 M €/an. »

Dans la partie « proposition » du PDU, est détaillé de façon assez précise ce que MPM attend des aménagements autour des pôles multimodaux. Le PDU est, de fait, plus précis que l'étude d'impact. Dans la partie «Évaluation - Estimation financière », MPM précise qu'elle budgétise le réaménagement des pôles à hauteur de 1 M €/an. Il serait peut-être, et si cela est possible, intéressant de prévoir en amont les diverses obligations imposées par le PDU.

Il paraît en outre nécessaire de rendre l'étude d'impact compatible avec le PDU sur ce point.

Réponse de la CUMPM :

La réponse apportée par le courrier du 22 mars 2013 par le Maître d'ouvrage est la suivante :

Il convient de préciser que l'opération de prolongement de la ligne 2 du métro de Marseille, est conçue pour s'articuler avec le projet Euroméditerranée initié par l'Etablissement public dans le cadre de l'extension II de l'Opération d'Intérêt National.

Le pôle d'échange est donc une opération dont les aménagements extérieurs sont provisoires en se limitant à une remise en l'état des lieux. Le pôle d'échange se trouve au cœur du projet mené par Euroméditerranée dont le premier acte consistera à édifier une place de La Cabucelle, au niveau 21 ngf, soit quatre mètres au-dessus du niveau actuel du giratoire.

Cet aménagement reconfigurera tout le secteur à l'échelle du quartier entre le littoral, Capitaine Gèze et le parc humide prévu en lieu et place de la gare du Canet. Il intègre dans son axe des événements, entre le littoral et le parc humide une étude aboutie des modes doux comprenant les pistes cyclables.

Cet aménagement est au niveau d'Avant-projet, et sera mis en œuvre après l'enfouissement du toboggan actuel, dont les opérations devraient être engagées après le prolongement du métro, vers fin 2015.

Ces considérations justifient le caractère d'intérêt général du projet de prolongement de la ligne 2 du métro de Marseille, de Bougainville à Capitaine Gèze, ainsi que la création d'un pôle d'échanges, comprenant une nouvelle station terminus, un pôle bus et un parc relais qui n'a jamais été remis en cause par le public au cours de l'enquête d'utilité publique.

L'ENQUETE PUBLIQUE ET SES CONCLUSIONS

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux du projet s'est déroulée du 6 février 2013 au 8 mars 2013, inclus.

La commission d'enquête a produit le rapport d'enquête le 5 avril 2013 et ses conclusions assorties d'un avis favorable au projet de prolongement de la ligne 2 du métro de Marseille, de Bougainville à Capitaine Gèze et à la création d'un pôle d'échanges.

Au titre de l'enquête d'utilité publique, Le Commissaire Enquêteur a également assorti ses conclusions de la constatation suivante : « Les explications apportées par le pétitionnaire répondent bien aux interrogations du public et du Commissaire Enquêteur recommandant de porter dans le dossier de DUP, les réponses faites le 22 mars (2013), pour l'étude d'impact des vélos. »

Cette préconisation a été prise en compte dans la déclaration de projet établie et approuvée par le Conseil de Communauté par délibération du 28 juin 2013.

CONCLUSION

Le projet de prolongement de la ligne 2 du métro de Bougainville à Capitaine Gèze et création d'un pôle d'échanges et d'un parc relais, a bénéficié d'un avis favorable de la Commission d'Enquête, assorti d'une recommandation prise en compte par le maître d'ouvrage.

Il n'y a pas de modification apportée au projet après enquête.

De plus aucun avis défavorable à la réalisation du projet n'a été émis par le public au cours de l'enquête.

Il est à noter que la déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement ainsi que le résultat de la consultation du public.

Dans ces conditions, rien ne s'oppose à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la ligne 2 du métro de Marseille de Bougainville à Capitaine Gèze et création d'un pôle d'échanges.