

RAPPORT AU CONSEIL DE COMMUNAUTE

Voirie et signalisation

■ Séance du 2 Octobre 2009

3072

VOI 001-02/10/09 CC

Tunnel Prado Sud à Marseille (8ème et 10ème arrondissements) - Déclaration de projet.

Ce document a été examiné par le CIQ et l'ADRiv. Les remarques sur son contenu sont consignées, dans la présente police et en couleur verte.

Monsieur le Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de Communauté le rapport suivant :

La limitation de la circulation automobile dans l'hyper-centre marseillais constitue un des objectifs du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Marseille Provence Métropole.

La création de voies de contournement s'inscrit dans le cadre des dispositifs contribuant à soulager le centre ville et les noyaux villageois du trafic automobile.

Le tunnel Prado sud n'est pas une voie de contournement mais une pénétrante qui vient chercher les autos au centre des quartiers sud (Rond-point du Prado) pour les amener au centre ville (carénage)

A ce titre, la création du Tunnel Prado Sud, dans le prolongement du Tunnel Prado Carénage en direction du Rond Point du Prado, permettra à la fois d'améliorer l'accessibilité des quartiers Sud et Sud Est, grâce à un meilleur raccordement aux autoroutes A50 ou A55 (via les tunnels de l'Axe Littoral, et le Tunnel Prado Carénage), et de soulager le réseau de surface.

Le tunnel Prado sud ne soulage pas le réseau de surface : il crée 4 voies souterraines à péage (2€50 pour 1 km) et supprime l'équivalent de 15 voies en surface (voir annexe page 27).

Le tunnel Prado sud n'améliore pas l'accessibilité des quartiers sud-est, il la détériore en étranglant Schloesing et en reportant le trafic sur Michelet (voir annexe). Il n'améliore pas non plus l'accessibilité des quartiers sud, il la détériore en étranglant le Rond-point du Prado (voir annexe)

PRESENTATION DU PROJET

FAUX

D'une longueur d'environ 1 400 m, le Tunnel Prado Sud est un ouvrage routier souterrain à péage, à deux sens de circulation séparés, comportant deux voies de circulation par sens.

En cohérence avec le gabarit autorisé sur l'ensemble de l'Axe Littoral, le gabarit du Tunnel Prado Sud est limité à une hauteur de 3,20 m, correspondant à une hauteur libre de 3,60 m en section courante, et la circulation des véhicules de plus de 3,5 t et des véhicules transportant des matières dangereuses est interdite.

Au nord, les échanges routiers sont en liaison avec :

- le Tunnel Prado Carénage (entrée/sortie),
- la desserte locale : avenue Arthur Scott (entrée) et chemin de l'Argile (sortie),
- l'autoroute A50 (sortie vers Aubagne),

Au Sud, les échanges se font ~~au-delà~~ **au niveau** du Rond Point du Prado avec :

- l'avenue du Prado 2 (entrée/sortie par trémie centrale),
- le boulevard Michelet (entrée/sortie par trémies latérales).

Par délibération n°URB/1/697/CC du 26 mars 2007, le Conseil de la Communauté a approuvé le bilan de la concertation préalable du Tunnel Prado Sud à Marseille et a autorisé le Président de la Communauté urbaine à lancer toutes les procédures administratives nécessaires à la réalisation du projet, et notamment l'enquête publique.

Par délibération n°VOI 001-242/08/CC du 8 février 2008, le Conseil de Communauté a approuvé le choix du délégataire pour le financement, la conception, la réalisation et l'exploitation du Tunnel Prado Sud. Le concessionnaire désigné, la Société Prado Sud, est notamment chargé conformément à ses obligations contractuelles, d'établir le dossier d'enquête publique de l'ouvrage projeté.

Par décision n°E 08000176/13 du 17 novembre 2008, le Président du Tribunal Administratif de Marseille a désigné Luc CASTIGLI, Commissaire Enquêteur, pour conduire l'enquête publique.

L'arrêté communautaire n°08/404/CC du 21 décembre 2008 a prescrit l'ouverture de l'enquête publique du 12 janvier 2009 au 13 février 2009.

Sur décision du Commissaire Enquêteur, et ~~dans le but d'obtenir des précisions supplémentaires de la part du concessionnaire du tunnel,~~ **pour faire face à l'afflux de citoyens à** l'enquête publique **celle-ci** a été prolongée jusqu'au 27 février 2009 par l'arrêté communautaire n°09/033/CC du 9 février 2009.

Le Commissaire Enquêteur a émis ~~dans ses conclusions~~ un avis favorable assorti de réserves et de recommandations à la réalisation du projet, dans son rapport transmis le 28 avril 2009. **L'avis du commissaire enquêteur était également assorti de 5 propositions particulièrement importantes (assimilées à des réserves) qui sont soigneusement passées sous silence par les services de MPM (voir annexe pages 3 et 4))**

Par courrier en date du 26 mai 2009, la Communauté urbaine, en tant qu'autorité délégante, a demandé au concessionnaire de prendre en compte les réserves et recommandations du commissaire enquêteur. **Sans tenir compte des propositions**

Dès lors, la «Société Prado Sud», concessionnaire du tunnel, a pris en considération l'ensemble de ces réserves et recommandations, comme détaillé dans l'annexe à la présente délibération.

La position de la collectivité sur les réponses et engagements du concessionnaire est développée dans le même document annexé.

En application de l'article L 126-1 du Code de L'environnement introduit par la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole doit se prononcer par la présenté déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET

La réalisation du Tunnel Prado Sud est inscrite au Plan de Déplacement Urbain de Marseille Provence Métropole. Les objectifs de ce plan sont :

- Améliorer la qualité de la vie,
- Reconquérir le centre Ville en partageant l'espace public, en réduisant la circulation des véhicules vers le centre ville, en recomposant l'offre de stationnement, en organisant le transport des marchandises, et en développant les transports en commun.

A ce titre, le projet de réalisation du Tunnel Prado Sud à Marseille est un des maillons de la mise en œuvre de l'itinéraire de contournement du centre ville de Marseille. L'objectif principal du projet, en cohérence avec le PDU, s'inscrit dans la création de voies de contournement contribuant à soulager le centre ville du trafic automobile. **C'est pour cela que le tunnel vient chercher les autos au centre des quartiers sud et (moyennant péage) les amène dans le tunnel Prado Carénage qui (moyennant péage) les amène (sur une voie) au Vieux-Port ou (sur une voie) dans le tunnel sous le Vieux-Port.**

Dans le même temps, le Boulevard Urbain Sud, prévu depuis bien plus longtemps au PDU et qui, lui, va chercher les autos au bout des quartiers sud pour les amener (gratuitement) à l'autoroute, est repoussé (contractuellement) en 2026

De plus, la Ville de Marseille a engagé depuis plusieurs années une action de requalification urbaine sur les quartiers de l'entrée Est de Marseille avec la réalisation du Parc du 26^{ème} centenaire, de la ZAC du Rouet et de la ZAC de la Capelette qui vise à revitaliser un secteur d'anciennes industries, situé en bordure du noyau villageois de la Capelette.

Dans ce contexte, le projet de Tunnel Prado Sud concrétise l'engagement de M.P.M. d'améliorer l'accessibilité au site et aux équipements limitrophes, notamment au stade Vélodrome et au Parc Chanot, tout en soulageant le quartier des trafics en surface.

Le tunnel n'améliore pas l'accessibilité à la Capelette, il paralyse le carrefour Ferrié en supprimant (contractuellement) la passerelle.

Il est absolument impossible d'accéder au Parc Chanot ou au stade vélodrome en sortant du tunnel. Un simple coup d'œil sur une carte démontre cette évidence.

Le problème est le même pour l'accès inverse.

Le tunnel ne sert qu'à imposer un péage aux habitants du sud de Marseille pour sortir de chez eux.

Il sert également à réalimenter le tunnel Prado Carénage qui, à la mise en service de la L2, en 2011-2012, peut-être 2013, perdra 30% de son chiffre d'affaires, soit la totalité de son résultat.

FAUX

FAUX

FAUX

A terme, le projet du Tunnel Prado Sud permettra de procurer au boulevard Rabatau, l'opportunité d'une nouvelle dynamique consécutive à son réaménagement. Cette qualification des espaces publics s'accompagnera d'une diminution sensible du nombre de véhicules automobiles circulant en surface.

Il est dit exactement le contraire dans l'annexe : "l'assiette de voirie reste identique à la configuration actuelle". En fait, les responsables jouent au ping-pong entre 3 versions :

- **On ne touche pas au boulevard Rabatau (qui est le seul accès poids-lourd de Marseille sud)**
- **On réduit Rabatau à deux voies de circulation (version contractuelle) et deux voies de bus**
- **On réduit Rabatau à deux voies de circulation seulement, coté immeubles et on aménage un large trottoir coté Parc Chanot, ce qui permet de réaliser une juteuse opération hôtelière sur un terrain dédié depuis plus d'un siècle à la détente des marseillais**

Telles sont les raisons qui justifient le caractère d'intérêt général du projet.

Ce projet a justifié la création de l'ADRiv, association apolitique, forte de 800 adhérents, qui travaille depuis 10 mois en liaison avec le CIQ à démontrer l'ineptie de ce projet qui, tel qu'il est conçu, va à l'encontre de l'intérêt général.

Dans l'enquête publique, Prado sud revendique un bénéfice pour la collectivité de 92 millions d'euros, principalement grâce aux morts économisés par le tunnel sur la durée de la concession (!). Ce bénéfice sera acheté 630 millions d'Euros par les Marseillais (péages). Ce sont 630 millions d'Euros qui seront soustraits de l'économie locale, dont 185 millions de résultat qui iront directement dans la poche de l'exploitant (!) ainsi qu'une bonne partie des 445 millions restants, via des filiales.

En conséquence et en considération des éléments qui précèdent, la présente délibération **ne** permet **absolument pas de**:

- * De lever les réserves du Commissaire Enquêteur,
- * De prendre en compte les recommandations du Commissaire Enquêteur,
- * De se prononcer sur l'intérêt général du projet et d'approuver la déclaration de projet, autorisant de ce fait le concessionnaire à poursuivre les études et engager les travaux.

Monsieur le Président propose au Conseil de Communauté d'approuver la délibération ci-après :

Le Conseil de Communauté,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code de l'Environnement, et notamment l'article L 126.1 ;
- La loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité ;
- L'arrêté préfectoral du 7 juillet 2000 portant création de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ;

- Les arrêtés communautaires n°08/404/CC du 21 décembre 2008, et n°09/033/CC du 9 février 2009 relatifs à l'enquête publique ;
- La délibération n°URB/1/697/CC du 26 mars 2007 du Conseil de Communauté ;
- La délibération n°VOI/001-242/08/CC du 8 février 2008 du Conseil de Communauté.

Sur le rapport du Président,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- La nature des réserves et des recommandations émises par le Commissaire Enquêteur
- Les objectifs attendus de la réalisation du Tunnel Prado Sud à Marseille (8^{ème} et 10^{ème} arrondissements).

Après en avoir délibéré :

Décide

Article 1 :

Sont prises en compte les recommandations émises par le Commissaire Enquêteur et sont approuvées les dispositions prises pour lever les réserves telles que développées dans le document ci-annexé, confirmant l'intérêt général du projet de réalisation du Tunnel Prado Sud à Marseille (8^{ème} et 10^{ème} arrondissements).

Article 2 :

Est approuvée, pour les motifs développés dans la présente délibération, la déclaration de projet concernant la réalisation du Tunnel Prado Sud à Marseille (8^{ème} et 10^{ème} arrondissements).

Pour Visa,
La Vice-Présidente Déléguée à la Voirie et
Grandes Infrastructures routières

Danielle MILON

Pour Présentation,
Le Président Délégué de la Commission
Voirie et signalisation

Christophe MASSE

Pour Enrôlement,
Le Président de la Communauté Urbaine
Marseille Provence Métropole

Eugène CASELLI