

2014
2015
2016
2017
2018

EN IMAGES



SOCIÉTÉ DE LA ROCADE
L2 DE MARSEILLE





Responsable de la publication : Inouk Moncorgé

Coordination : Hélène Marliangeas

Réalisation : Studio Magellan

Rédaction : SRL2 - Solène Penhoat

Photos : Laurent Carte / Magellan sauf :

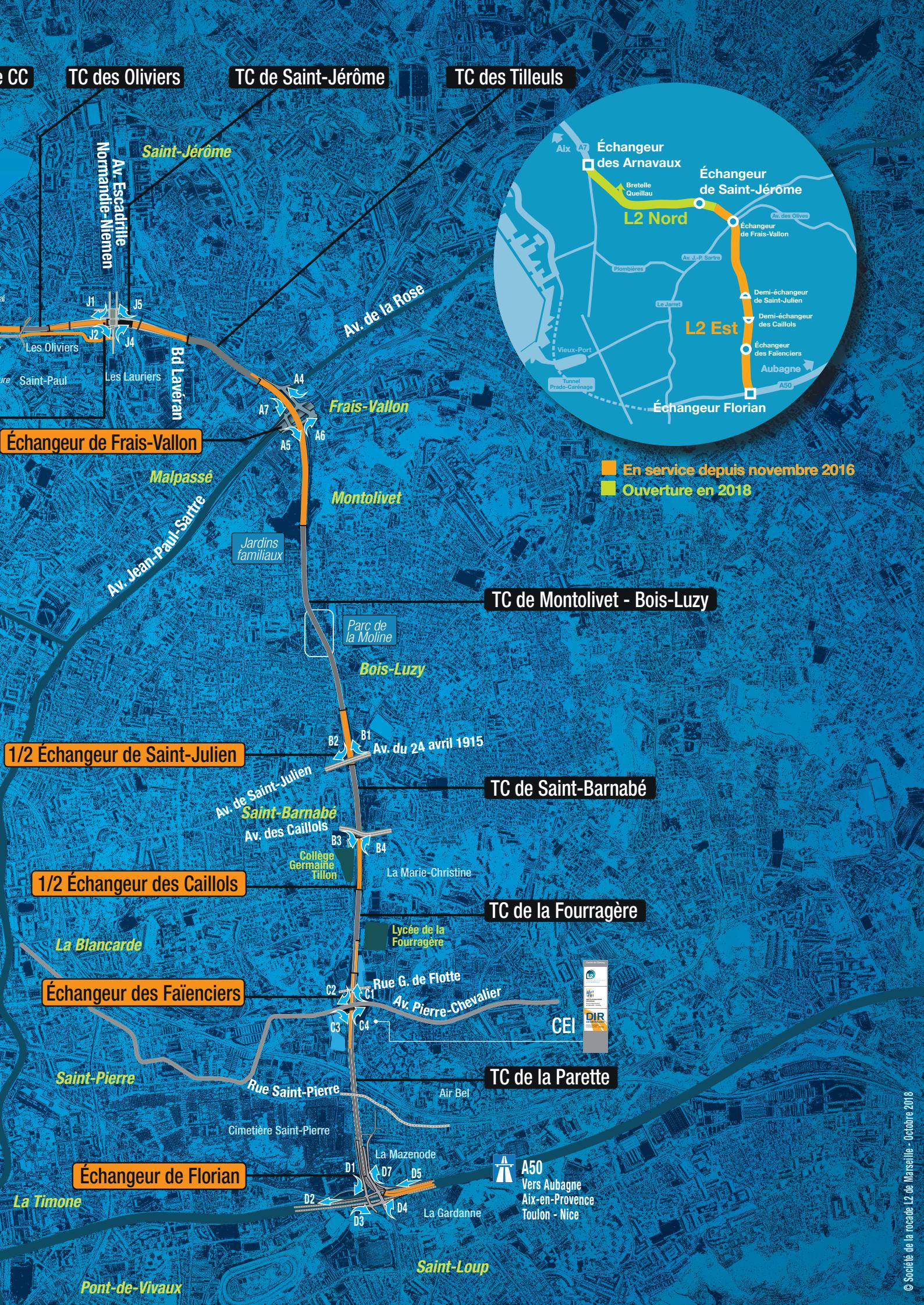
- Altivue : pages 36-37, page 38 (haut), page 40 (bas).
- Devisubox : page 34 (haut).
- We are contents : page 6, page 38 (haut), page 40 (bas).
- Caroline Sherwood : pages 24-25.

2014
2015
2016
2017
2018

EN IMAGES

C'était en quelque sorte l'Arlésienne des Marseillais. Depuis plus de 25 ans, les automobilistes espéraient, sans plus y croire, la finalisation de la L2, cette rocade marseillaise dont la conception avait démarré dès les années 1980. La Société de la rocade L2 a tenu ses engagements pris le 7 octobre 2013 lors de la signature du PPP avec l'État, en livrant notamment la L2 Est en 2016. L'aboutissement d'une année d'étude et de deux années de travaux. L'État a officiellement ouvert la L2 Est à la circulation le 29 novembre 2016. Les automobilistes ont pu circuler pour la première fois sur cette rocade qui va leur faciliter la vie. Fin octobre 2018, c'est la totalité de la rocade qui est prévue d'être ouverte à la circulation, reliant enfin l'A50 (Autoroute Est) et l'A7 (Autoroute Nord).







Nous avons le plaisir de vous présenter ce 2017 - 2018 en images, la quatrième édition depuis celle de 2014. Comme les précédentes, elle a pour vocation de présenter à tous les acteurs, qu'ils soient élus, ingénieurs et techniciens, mais aussi habitants du territoire, l'organisation et le déroulement de ce projet majeur qu'est la L2.

L2 Est, une première année positive

La mise en service tant attendue de la L2 Est est intervenue le 29 novembre 2016. Nous sommes donc aujourd'hui en mesure de faire une analyse après presque deux années de circulation : le bilan s'avère positif. La L2 Est constitue un des rares axes marseillais fluides. Les seules zones de saturation identifiées correspondent à ses extrémités, c'est-à-dire aux points de raccordement avec l'A50 et le carrefour de surface de Saint-Jérôme (Wresinsky) – zone de travaux liée à la L2 Nord. Cette dernière difficulté disparaîtra après la mise en service de la L2 Nord.

Les utilisateurs de la L2 en sont très satisfaits. Les Marseillais mettent en avant la simplification de leurs déplacements ainsi que le gain de temps généré. Les premiers aménagements paysagers sont également appréciés. La fin de ces aménagements est prévue pour mi-2019. La promotion des modes de déplacement doux et la constitution d'espaces verts concertés ont permis de concrétiser ce que les urbanistes appellent une couture urbaine, un lien entre les quartiers. Les placettes, les jeux pour enfants, les jardins familiaux apportent à Marseille un supplément de vie.

L2 Nord, les travaux s'achèvent

2017-2018 se sont également avérées intenses au niveau de la L2 Nord, avec l'achèvement, durant l'été 2017, de gros travaux de génie civil, la réalisation des travaux de chaussée et une part significative de l'installation des équipements de sécurité. 2018 a été consacrée à la finalisation des travaux de génie civil et des équipements ainsi qu'à la réalisation des tests, indispensable pour attester du bon fonctionnement des systèmes et pour assurer la sécurité de l'ouvrage et des usagers. La mise à disposition de la L2 Nord a été acceptée par l'État durant l'été 2018. Son ouverture à la circulation publique est prévue pour octobre 2018.

La L2, un projet structurant et rentable pour la métropole

La L2 est un chantier structurant, l'un des plus importants en cours au niveau de notre pays. L'investissement global (incluant les coûts sous la seule maîtrise d'ouvrage de l'État, avant la signature du contrat de partenariat), 1,1 milliard d'euros, peut sembler élevé. Cependant, les études réalisées témoignent d'un retour sur investissement extrêmement rapide. Ainsi, la réduction des temps de transport pour les usagers entraîne un gain économique d'un peu plus de 300 millions d'euros chaque année, et ce, dès la mise en service complète de la L2. Par ailleurs, la réduction de l'accidentologie permet d'économiser annuellement 28 millions d'euros. La réduction de la consommation de carburant favorisée par une vitesse constante et la diminution des nuisances acoustiques et de la pollution atmosphérique engendrent également un impact positif. La rentabilité de la L2 pour la métropole et plus globalement pour la France et l'Europe est donc clairement avérée.

Des partenariats pour insérer la L2 dans la ville

En parallèle du chantier, nous avons également poursuivi intensément, tout au long de 2017 et de 2018, le projet artistique Les Murs de la L2 au niveau du tronçon Nord. Les impacts des travaux de génie civil et le maintien de la circulation automobile ont obligé les artistes à faire preuve de nouvelles prouesses pour planifier et réaliser leurs œuvres dans des conditions difficiles. Au fil des mois, des murs de béton s'habillent de formes et de couleurs. Notre objectif de résultat est d'être aussi étonnant que les fresques de la L2 Est, que les riverains et les automobilistes ont plaisir à découvrir au gré de leurs déplacements.

La SRL2 a également renforcé ses initiatives citoyennes à destination des habitants, notamment la jeunesse, dans le cadre des partenariats noués depuis plusieurs années. Nous pouvons ainsi citer Planète Émergences, dans le cadre des *Murs de la L2*, la Compagnie des rêves urbains, qui intervient dans les écoles ou encore HEKO, plus récemment, et son projet de ferme urbaine que nous soutenons en concertation avec l'État et la Région.

Ce « 2017-2018 en images » est le dernier de la série. Dans un an environ, nous prévoyons de publier un ouvrage qui retracera toute cette formidable aventure qu'a été le chantier de la L2. Une aventure que nous sommes heureux d'avoir partagée avec vous.

Pascal Béria,
Directeur général adjoint

Inouk Moncorgé,
Directeur général

Les Murs de la L2

Voyage graphique et coloré

Depuis le 29 novembre 2016, les automobilistes qui empruntent la portion Est plongent dans l'univers des *Murs de la L2*. Chaque passage est l'occasion de découvrir un nouvel aspect de ces œuvres monumentales. Un voyage coloré, qui les transporte dans des univers oniriques, figuratifs ou abstraits. Des flashs d'art qui apportent au quotidien une note de beauté et de gaieté.

Un projet d'art monumental

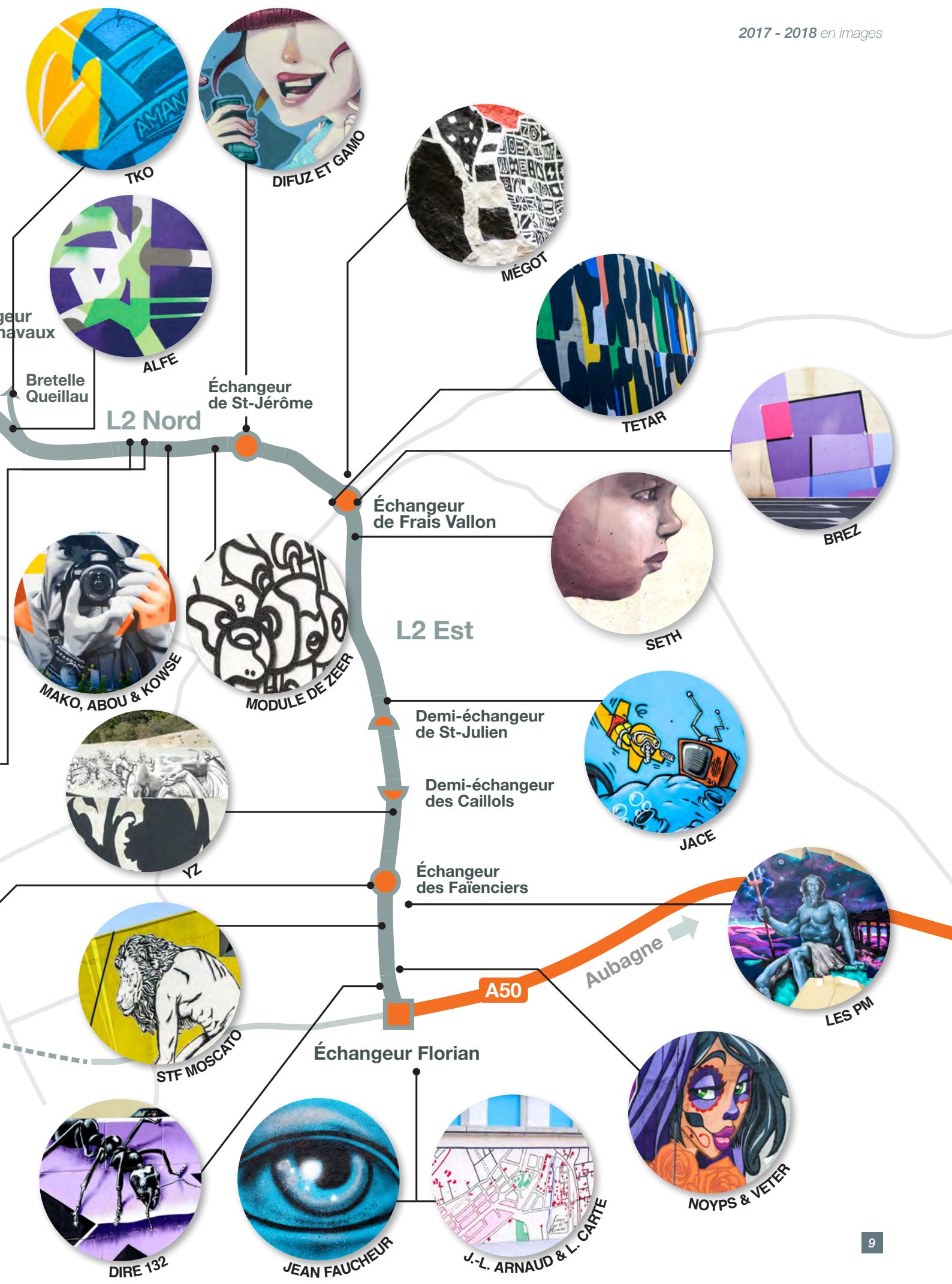
Les Murs de la L2 constituent le plus grand espace d'expression d'art urbain en France. C'est aussi l'histoire d'une rencontre entre la Société de la Rocade L2 et une association qui œuvre pour la création artistique au service de la cohésion territoriale. Inouk Moncorgé, directeur de la Société de la Rocade L2, et Gérard Paquet, président de l'association Planète Émergences ont vu dans ces kilomètres de murs l'opportunité d'égayer la ville par les couleurs et de fédérer les riverains par la peinture.

Sous l'égide de Jean Faucher, grande figure de l'art mural, les Murs de la L2 offrent à des artistes locaux, nationaux et d'outre-mer la possibilité de s'exprimer sur d'immenses surfaces à ciel ouvert.

Le contexte de voie circulée impose de tenir compte des certaines contraintes quant à la réalisation d'œuvres murales : la sécurité bien sûr, mais aussi la vitesse. C'est pourquoi les fresques sont immenses et se situent uniquement au niveau des échangeurs. Ce parti pris de figuratif géant et de l'abstrait permet d'éviter le détail et d'entrer dans une autre dimension de l'art mural, celle du signe et du symbole.

Les surfaces peintes sont monumentales, plus de 40 000 m² à ce jour et résultent de véritables performances artistiques. Les Murs deviennent un terrain d'expérimentation où les artistes repoussent leurs limites et trouvent de nouvelles techniques pour s'adapter aux dimensions hors normes.





Les Murs de la L2

Caroline Séguier,
directrice de l'association Planète Émergences

« Ce qui me touche d'emblée lorsque je regarde les *Murs de la L2*, c'est la pluralité des écritures murales. Les artistes ont su intégrer les nombreuses contraintes et exploiter ces immensités de béton pour les transformer en œuvre d'art. Il y a également un bon équilibre entre la scène locale et les artistes à la renommée internationale. *Les Murs de la L2* est un projet artistique et fédérateur, culturel au sens large. Tous les artistes sont allés à la rencontre des habitants et notamment des enfants, dans les écoles, comme Mehdi Cibille alias Le ModuleDeZeer qui s'est investi durant toute l'année scolaire auprès des élèves de l'école Sinoncelli.

Il me semble que *Les Murs de la L2* ont réussi leur pari : constituer un projet artistique et participatif qui valorise les quartiers traversés par la L2 et génère du lien. »

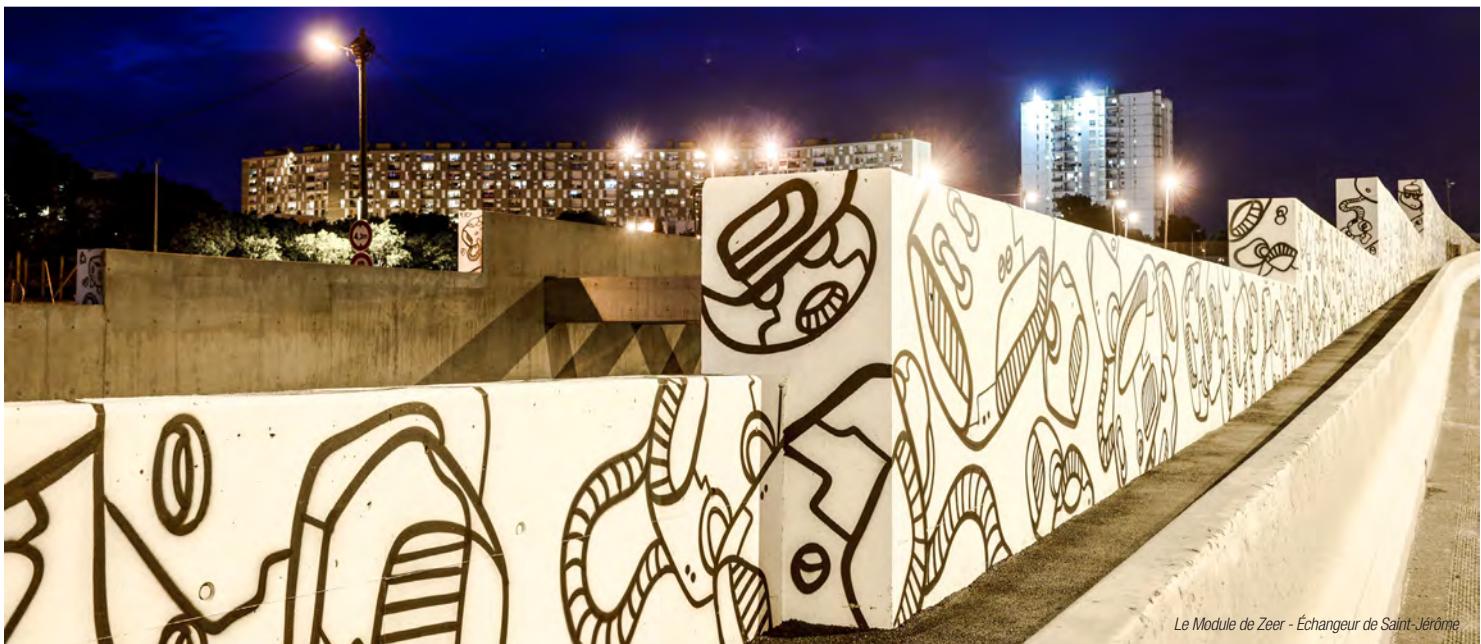
L'art urbain créateur de lien

Belfast, Berlin, Jérusalem, le Cap, Los Angeles, Mexico, Naples, New York, Philadelphie, San Francisco, Soweto, Valparaiso... et Marseille. Qu'ont toutes ces villes en commun ? De grandes influences communautaires et de grandes réalisations d'art mural. L'art mural est un art horizontal, c'est un acte en lui-même de médiation, s'appuyant sur des lieux de transition, de liaison.

Il contribue à relier les gens à l'espace public. Grâce à la réalisation de projets artistiques et participatifs, de rencontres entre artistes de différents horizons, le projet *les Murs de la L2* participe à créer du lien, favorise le vivre ensemble et le travail pédagogique.



“Les Murs de la L2 est un projet artistique et fédérateur, culturel au sens large”



Le Module de Zeer - Échangeur de Saint-Jérôme



Jean Faucheur,
artiste référent des Murs de la L2

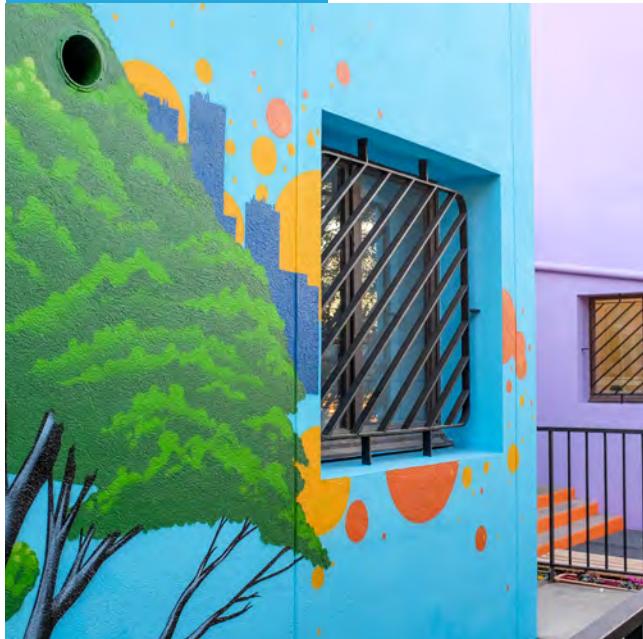
« Je me suis investi dans le projet des Murs de la L2 depuis quatre ans. Depuis la fin 2016, les œuvres des artistes sont enfin visibles par tous ceux qui empruntent la rocade. Les retours sont excellents. Les personnes sont estomaquées par l'envergure des œuvres, par les rythmes, les ambiances colorées qui jalonnent le parcours.

La vitesse rend difficile le décryptage des scènes figuratives. C'est la raison pour laquelle les artistes ont privilégié des œuvres abstraites, des atmosphères dans lesquelles l'automobiliste se plonge... quelques secondes. Je me réjouis que les Murs de la L2 se soient poursuivis sur la section Nord. Les artistes rivalisent d'imagination et se plient avec bonne humeur aux contraintes de chantier, inventant un nouvel art urbain.

Selon moi, la L2 ne serait pas la même sans ces œuvres. Lorsque la peinture habite les murs, ceux-ci racontent une tout autre histoire. »

“
Lorsque la peinture habite les murs, ceux-ci racontent une tout autre histoire
”

Les Murs de la L2



La Maison des Familles et des Associations

Une passerelle entre les mondes

Depuis le début, les artistes et leurs assistants interviennent à côté des équipes de construction et lors des premières fresques la cohabitation n'était pas évidente.

Les professionnels des travaux publics restaient interrogatifs sur ces graffeurs qui venaient légalement peindre les murs, quant aux artistes, peu habitués aux normes de sécurité et aux horaires cadrés, ils devaient se plier aux règles strictes d'un chantier de construction.

Aujourd'hui, la réalisation des œuvres est traitée comme partie intégrante du chantier, certains nacellistes se sont mis à peindre et les artistes ont intégré les règles de la construction. Un projet fédérateur.



YZ - Sortie La Fourragère -



Seth à Frais Vallon



Fresque de Lek et Sowat - les Amavaux



L'Outsider
Saint-Jean-du-Désert



Brez - Sortie La Rose



Noyps et Veter - rue Désiré Bianco



Les PM à Saint-Jean-du-Désert



Plan de Marseille de 1861 sur les murs de Florian - L. Carte et J.-L. Arnaud



Jace sur le demi-échangeur de St-Julien

Les Murs de la L2

St-Jérôme
Queillau

De nouvelles réalisations au Nord

Si les fresques qui jalonnent les échangeurs du tronçon Est font désormais partie intégrante du paysage marseillais, Les Murs de la L2 Nord constituent un autre défi artistique.

Les artistes sont soumis à des contraintes encore plus fortes, en raison de l'enclavement des voies et du maintien de la circulation. Les chantiers artistiques sont souvent programmés au dernier moment, en fonction de l'avancée des travaux, et s'effectuent parfois de nuit.

Autant de contraintes qui ajoutent du piment à ces créations. Dans la zone du MIN, une œuvre de L'Atlas s'étend sur près d'un kilomètre et fait face à celle de GorgOne sur plus de 600 mètres !



Module de Zeer - Échangeur de Saint-Jérôme



Module de Zeer - Échangeur de Saint-Jérôme

Les Murs de la L2

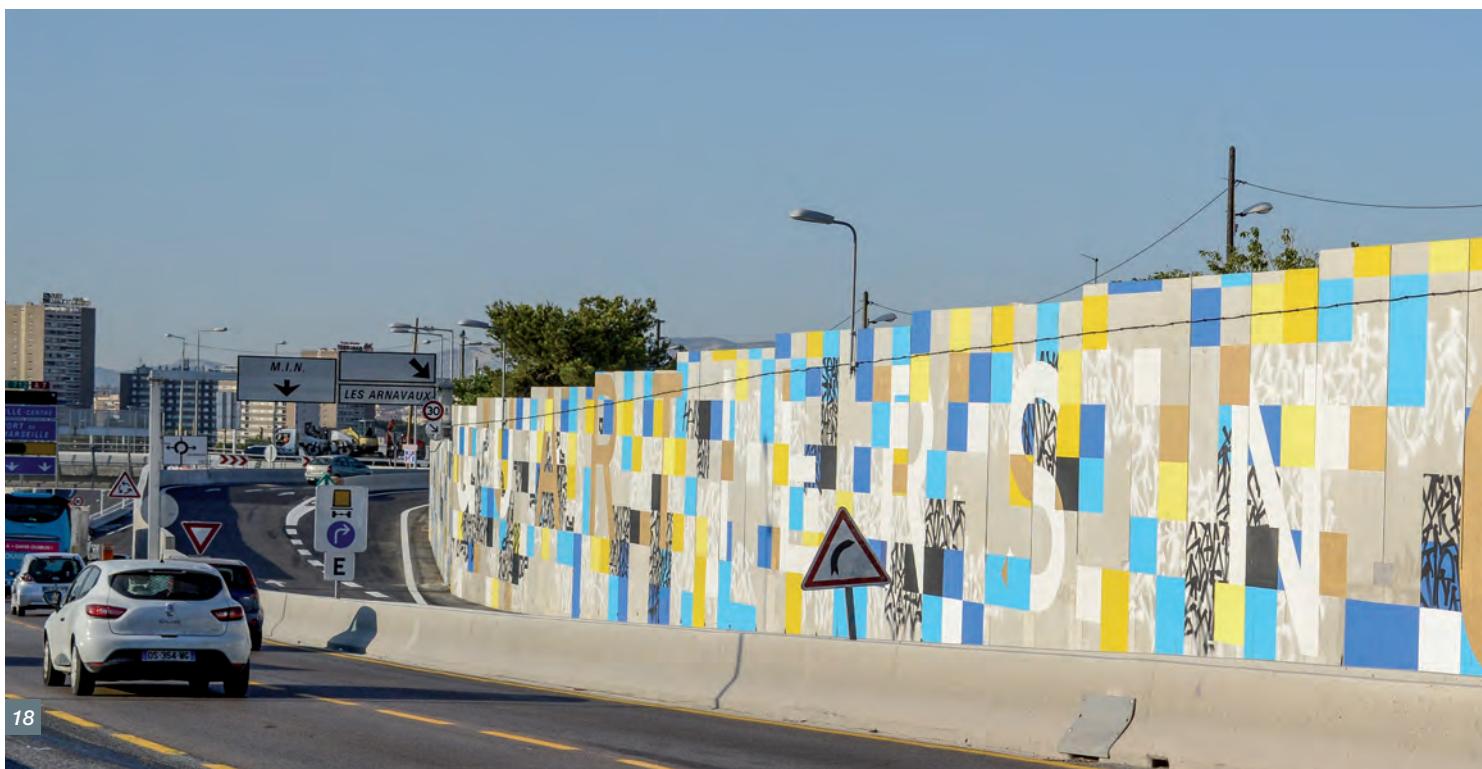
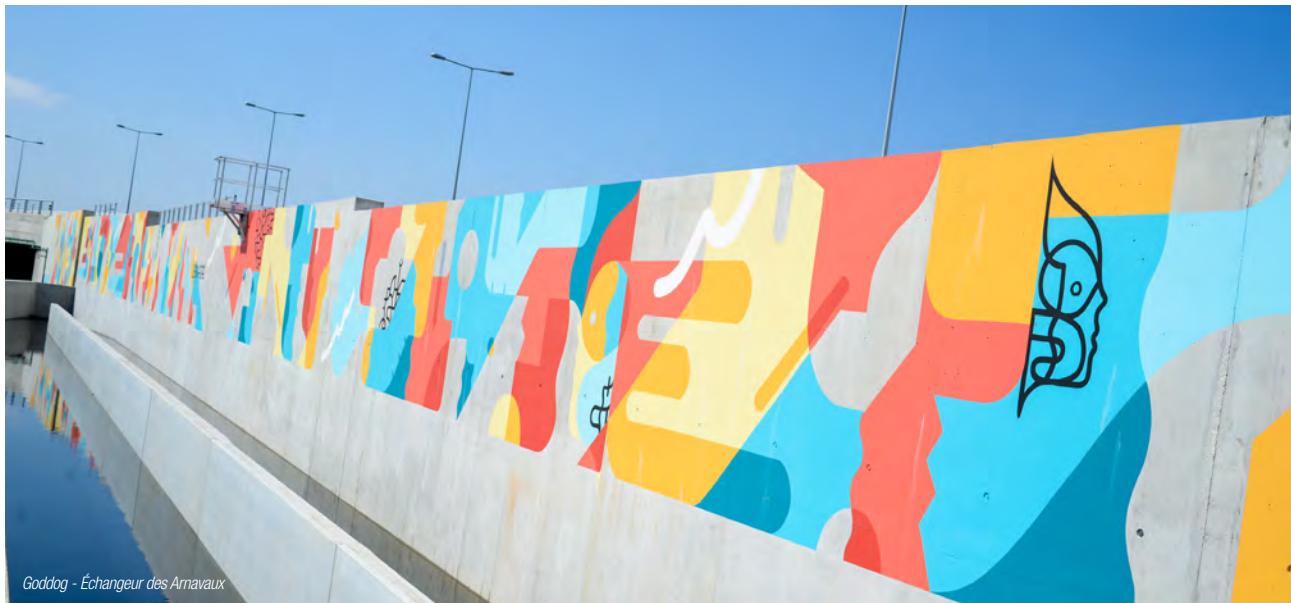
Le MIN



Sur le mur nord du passage le long du MIN : GorgOne



Sur le mur sud du passage le long du MIN : L'Atlas

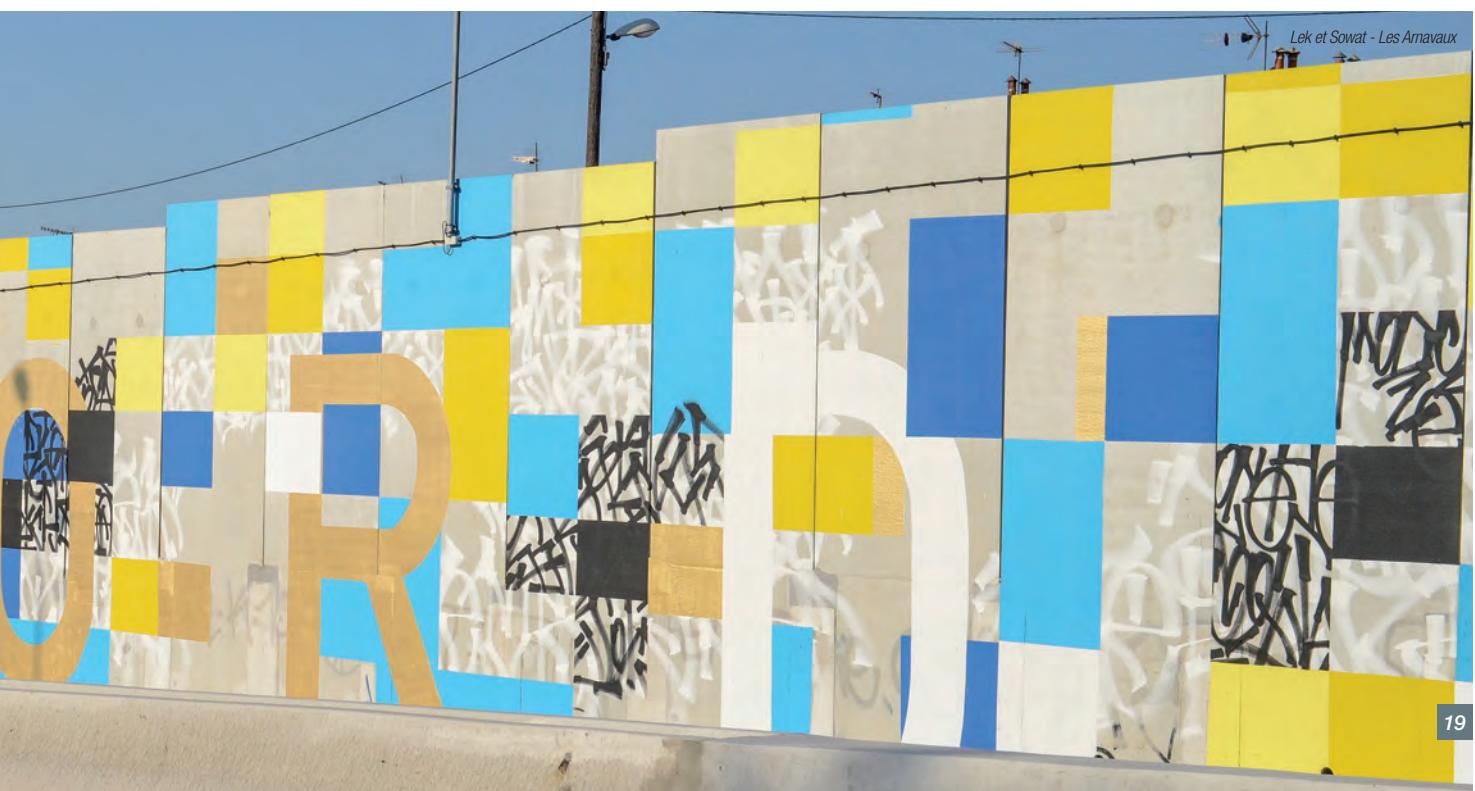


Les Murs de la L2

Les Arnavaux



À gauche, Lek et Sowat - Le dessous du pont et ses abords ont été réalisés par Heng et Remy Uno



Les Murs
de la L2
Les Arnavaux



Fred Weiss - Les Arnavaux



Fred Weiss - Les Arnavaux

À l'échelle de la Ville

Paris

Les Murs de la L2 s'exportent à Paris et investissent les façades du ministère de la Culture. Le 23 avril 2018 a été inaugurée l'exposition À l'échelle de la ville ! Arts et aménagement des territoires. Gros coup de projecteur sur la L2 et les artistes qui y ont œuvré en présence de Françoise Nyssen, ministre de la Culture, qui a manifestement apprécié les œuvres présentées sur 250 mètres linéaires de façades du ministère et 15 colonnes du Palais Royal.



Les Murs de la L2

École
Sinoncelli



Mehdi Cibille, alias Le Module de Zeer, a passé l'année scolaire 2017/2018 en résidence à l'École élémentaire Sinoncelli, 14^e arrondissement de Marseille, pour mener l'atelier «Logologique» où le logo devient un outil d'expression artistique. Avec l'aide de l'artiste, chaque enfant a créé son logo racontant sa propre histoire, puis l'a apposé sur le mur extérieur de l'école. Les 480 logos forment une grande fresque d'expression collective.



À la fin de sa résidence, Mehdi Cibille a peint une fresque monumentale, un tourbillon infini composé d'une multitude de modules.



Les Murs de la L2

Espace Enfance Famille Font-Vert

Le chantier éducatif s'est donné pour but de repeindre la façade de la MFA (Maison des Familles et des Associations) Espace Enfance Famille de Font-Vert. Cinq jeunes originaires des quartiers de la Bussérine, des Flamants, du Mail et de Font-Vert, et encadrés par des peintres et des éducateurs, y ont participé. Ils ont à leur tour débroussaillé et peint le « fond » de la façade avant l'intervention de l'artiste Noyps les deux derniers jours du chantier. Les couleurs vives qui décorent désormais la façade de la MFA font le bonheur de ses usagers, et permettent de repérer le bâtiment de loin !



Noyps et son assistant, Daze



Les Murs de la L2

École Clair Soleil

Accompagnés par l'artiste peintre Françoise Sémiramoth, les élèves de quatre classes de l'École maternelle Clair Soleil sont allés à la découverte de la végétation luxuriante des Antilles à travers plusieurs séances de l'atelier « Jardin Créole ». Les enfants ont créé des pochoirs à partir de photos et d'images récoltées par l'artiste qu'ils ont ensuite apposés sur les bancs de la cour de l'école. Françoise Sémiramoth a peint sur les piliers de la cour de l'école des fresques inspirées des jardins créoles.



La L2 intégrée dans son environnement

Caroline SHERWOOD,
architecte médiateuse, *La Compagnie des rêves urbains*

« Crée en 2003, La Compagnie des rêves urbains accompagne les habitants des quartiers dans les mutations de leur environnement. Nous cherchons avant tout à susciter la curiosité, en menant des actions pédagogiques sur l'architecture et l'urbanisme auprès de publics de tous âges, en donnant la priorité aux territoires défavorisés.

Chaque année, nous accompagnons environ 150 enfants du CP au CM2 des écoles de la Busserine et de Font-Vert. Le chantier de la L2 impacte directement leur quotidien, mais ils ne comprennent pas toujours l'objectif du projet ni les travaux réalisés.

Découvrir le chantier de l'intérieur

Avec ma collègue architecte, Roberta Ghelli, nous avons donc conçu des ateliers en deux parties. Le premier s'effectue en classe autour d'outils pédagogiques, notamment des jeux. Une maquette permet de comprendre ce qu'est une route et quelles sont les spécificités de la L2. La seconde partie, sur le terrain, permet de découvrir le chantier de façon concrète. Hélène Marlangeas, responsable communication de la SRL2 échange avec les enfants. Ceux-ci peuvent poser toutes les questions qu'ils veulent sur la L2, sur le chantier, sans barrières. Des échanges directs, souvent très pertinents.

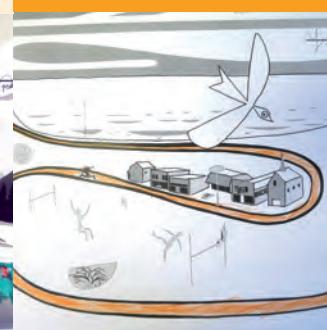
C'est aussi l'occasion de découvrir la richesse des métiers des travaux publics. Nous expliquons également aux enfants ce que l'ouverture de la L2 va changer pour eux, pour leur famille, en facilitant les déplacements. Une visite « à l'intérieur de la L2 » a clôturé l'action pédagogique en 2018. Ces ateliers s'intègrent dans une démarche globale de suivi de chantier sur le quartier Picon Busserine, tout au long de l'année scolaire.

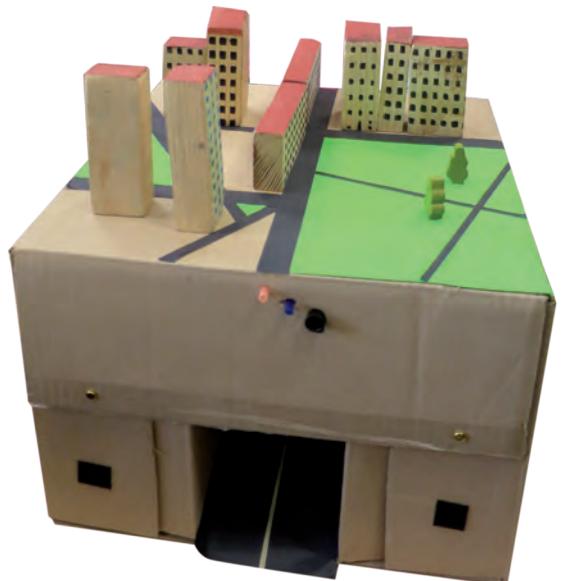
La Compagnie des rêves urbains édite également tous les six mois « C'est quoi ce chantier ? », un journal qui présente la L2 sous différents angles. Nos actions sont financées par la politique de la ville, par la SRL2, par Marseille Rénovation Urbaine et par les bailleurs sociaux.

Sur l'ensemble du chantier, près de 500 enfants vivant dans les secteurs traversés par la L2 auront participé à nos ateliers. De retour dans leur quartier, les enfants racontent à leurs camarades, à leurs parents ce qu'ils ont vu, ce qu'ils ont appris, ce qui permet ainsi de démultiplier nos messages. »



“ Comprendre les mutations de l'environnement urbain ”





Des élèves enthousiastes

« J'ai aimé les maquettes en classe, et le livre de Tatou la taupe, qui racontait une histoire sur les tuyaux ».

« J'ai aimé quand on est allé randonner. J'ai aimé grimper pour voir le paysage : on a vu tout Marseille, même le stade Vélodrome et la tour bleue ! ».

« J'ai aimé parler au micro et poser des questions à Hélène (par exemple s'il y avait des diamants sous la terre !) »

Propos recueillis lors d'un atelier d'écriture, juin 2017



Des enseignants convaincus

« Suite à cette action, les élèves ne subissent plus les travaux : on leur donne les moyens de les comprendre. Ils mettent du sens sur des choses qui se passent autour d'eux, car ils visitent les bâtiments en cours de construction, ils parlent aux professionnels, ils découvrent les évolutions. C'est un atelier qui a un rôle éducatif et social ».

« Les ateliers m'ont apporté des connaissances que je n'avais pas. Sur les engins du chantier par exemple, les techniques de démolition, les tuyaux, l'avancement de la L2 ».

Propos recueillis lors d'un entretien collectif, juin 2017





Du bon usage de la L2

INTERDICTION DE CIRCULATION POUR...

| | | | | | | | |
|-----------------------|---|---|----------------------------------|--|-------|---------|---------|
| Véhicules sans permis | Deux-roues motorisés inférieurs ou égaux à 50 cm ³ | Poids lourds hors gabarit (> 4,3 m de haut) | Transports de matière dangereuse | Tracteurs (sauf autorisation préfecture ou DIRMED) | Vélos | Piétons | Animaux |
| | | | | | | | |

DANS UN TUNNEL LES RISQUES D'ACCIDENTS SONT AGGRAVÉS PAR LE CONFINEMENT ET LA VISIBILITÉ RÉDUITE.

La circulation doit se faire dans le respect du code de la route.



Il est interdit de faire demi-tour, de s'arrêter et de stationner (sauf en cas de panne).

Il est obligatoire d'allumer ses feux de croisement, de respecter la limitation de vitesse ainsi que les distances de sécurité y compris à l'arrêt.

EN CAS DE PANNE



Allumez vos feux de détresse, arrêtez-vous le plus à droite possible et coupez le contact.



Après avoir enfilé votre gilet jaune, sortez prudemment du véhicule.



Marchez, en restant bien sur le trottoir, jusqu'à la niche de sécurité la plus proche (signalée en orange) pour utiliser la borne d'appel d'urgence



Suivez les consignes de l'opérateur et attendez l'arrivée des services compétents pour vous dépanner.

EN CAS D'INCENDIE



Ne faites pas demi-tour !

Coupez votre moteur

Quittez votre voiture avec l'ensemble de vos passagers



Par les escaliers, rejoignez la surface jusqu'au point de rassemblement et attendez les instructions des secours.

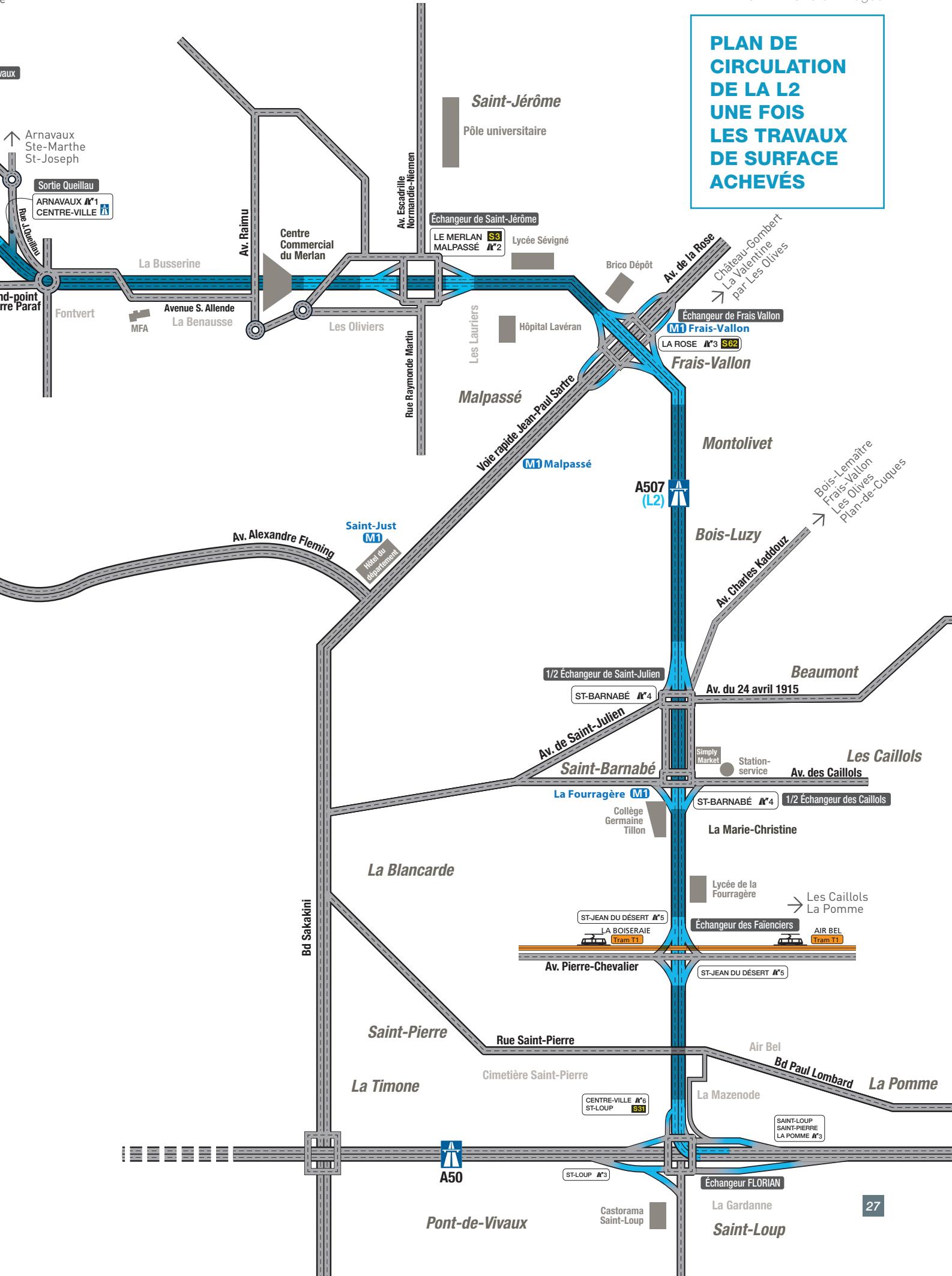


Dirigez-vous vers l'issue de secours la plus proche (niche de couleur verte). Des flèches vertes clignotent pour vous guider vers chaque issue de secours et des messages sonores sont diffusés.



Pour les Personnes à Mobilité Réduite, stationnez dans les issues de secours, aux emplacements réservés, protégées par les portes coupe-feu, jusqu'à l'arrivée des marins pompiers.

PLAN DE CIRCULATION DE LA L2 UNE FOIS LES TRAVAUX DE SURFACE ACHEVÉS



L2 Nord

Mise à Disposition de la L2 Nord



LE SAVIEZ-VOUS ?

Si l'État considère que l'ouvrage n'est pas conforme aux attendus, il peut émettre des réserves soit bloquantes pour la Mise à Disposition, soit non bloquante. La SRL2 et le GIE L2 ont effectué un retour d'expérience de l'ouverture de la L2 Est afin d'anticiper au mieux les points les plus critiques pour que la Mise à Disposition de la L2 Nord se passe dans les meilleures conditions.



Pascal BÉRIA,
Directeur général adjoint de la SRL2

La Mise à Disposition de la L2 ne signifie pas forcément que sa mise en service sera immédiate. La Mise à Disposition correspond à la réception par l'État des travaux réalisés, la mise en service marque l'ouverture de la L2 à la circulation.

Pour aboutir à la Mise à Disposition de la L2, il convient de respecter une série de procédures et d'inspections en lien avec la sécurité. Six mois avant la livraison, la SRL2 et le GIE L2, à qui la conception et la réalisation de la L2 ont été confiées, avertissent l'État de la date de Mise à Disposition prévisionnelle.

Plusieurs inspections se succèdent alors. La première permet à l'État de vérifier que les ouvrages et travaux réalisés sont bien conformes aux termes du contrat.

Juste avant la mise à disposition, une seconde inspection contrôle les dispositifs de sécurité de la L2 et s'assure que les conditions de sécurité au niveau de l'ouvrage respectent la réglementation.

Par ailleurs, la L2, comprenant de nombreuses portions souterraines, est également soumise à la réglementation Tunnel, qui s'avère particulièrement stricte sur le plan de la sécurité et a été renforcée suite à l'accident dans le tunnel du Mont-Blanc en 1999.

Ainsi, les contrôles sont effectués par les représentants de l'État en charge de la Gestion et du Contrôle du réseau Autoroutier (GCA) concédé et par le Centre d'Étude des Tunnels. Enfin, un exercice de sécurité grandeur nature mobilisant les différents services concernés (l'exploitant DIR MED, le Bataillon des marins-pompiers, la CRS Autoroutière Provence, le mainteneur SRL2...) et simulant un accident ou incendie est également organisé sous l'autorité du Préfet, afin de s'assurer de la bonne coordination des services pour leur intervention destinée à venir au secours des usagers en cas de nécessité.

C'est au final le préfet qui délivre l'arrêté d'autorisation d'ouverture à la circulation des tunnels et le GCA (service de l'État) qui, par décision ministérielle, autorise la mise en service de la L2. L'exploitant DIR MED procède ensuite sur site à l'opération de mise en service ».

“ La L2 est soumise à la réglementation Tunnel ”



L2

Test des équipements : une étape essentielle



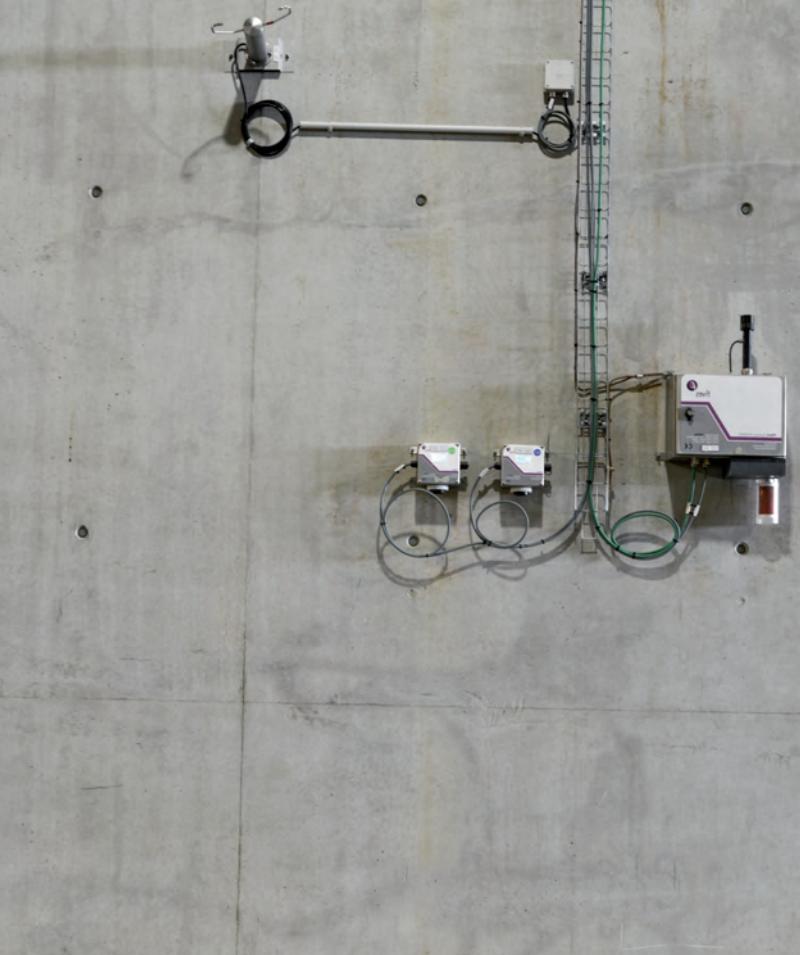
Une fois les travaux de gros œuvre achevés, le chantier n'est pas pour autant terminé. Dès l'automne 2017, les phases de tests ont démarré. Le point avec Rémi Portalier, responsable des essais et Jérôme Aruanno, directeur des équipements pour le GIE.



Jérôme ARUANNO,
directeur équipements pour le GIE L2

et Rémi PORTALIER,
responsable des essais pour le GIE L2

Les campagnes de tests sont indispensables pour garantir le bon fonctionnement des équipements de l'ouvrage et la sécurité des usagers. Il est donc nécessaire d'anticiper cette phase essentielle avant la Mise à Disposition des ouvrages. Nous avons démarré les essais des équipements il y a plus d'un an. Par équipements, nous entendons tout ce qui compose les systèmes permettant d'assurer la sécurité et l'exploitation de l'ouvrage (distribution électrique, éclairage, ventilation, détection d'incidents, barrières de fermeture, systèmes vidéo ou encore la signalisation dynamique). Il s'agit d'un matériel technique qui nécessite une mise en service et des essais complets après l'installation pour être pleinement opérationnel.





Un niveau d'exigence élevé

La première étape du processus est la réalisation de constats d'état de montage. Nous vérifions lors de cette phase que le matériel correspond au matériel préalablement approuvé, qu'il est positionné à l'endroit prévu et qu'il est correctement installé. Cette démarche est menée pour tous les équipements (plusieurs centaines au total). Il s'agit en quelque sorte d'un contrôle qualité exhaustif formalisé en fin des travaux. Dans un second temps, nous vérifions le bon fonctionnement des dispositifs. Le niveau d'exigence s'avère élevé. L'expérience acquise lors de la livraison du tronçon L2 Est nous est riche en enseignement. Nous connaissons également mieux les attentes de l'État à qui nous allons remettre l'ouvrage finalisé. Nous corrigons les défauts, même minimes, au fur et à mesure de leur détection.

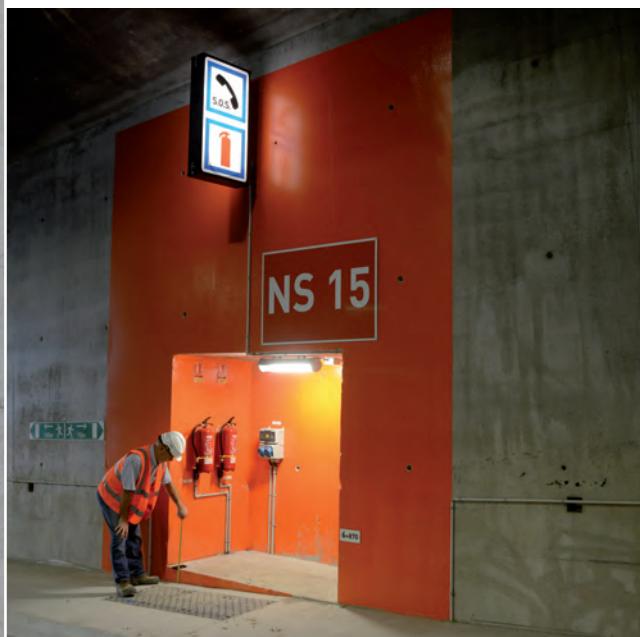
Des milliers de tests

Les équipements sont d'abord testés individuellement, puis par famille avant d'être rattachés au système de supervision et de commande. Ce sont donc des milliers de tests qui sont pratiqués, des tests qui mobilisent en permanence une dizaine de techniciens et d'ingénieurs.

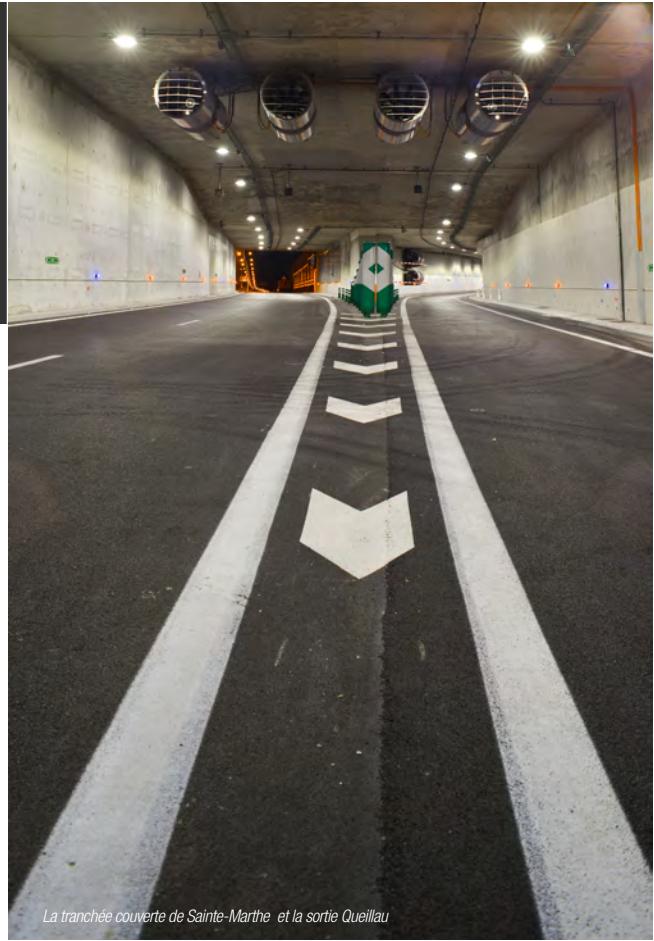
Enfin dans un troisième temps, au printemps 2018, nous avons réalisé des essais d'acceptation globaux en présence de l'exploitant (la DIR Méditerranée) et des services spécialisés de l'État comme le CETU (Centre d'Étude des Tunnels). Lors de cette phase, nous avons testé des scénarios mettant en jeu plusieurs systèmes. Nous déployons aussi des scénarios d'avaries ou d'incidents afin de nous assurer que les systèmes supportent un fonctionnement en mode dégradé.

La phase de tests peut passer inaperçue car elle ne nécessite pas de gros engins ou de nombreuses personnes. En revanche, elle est déterminante car elle permet de vérifier l'aptitude au bon fonctionnement de tous les équipements et plus globalement la qualité du travail réalisé sur les équipements durant de longs mois avant la Mise à Disposition des ouvrages.

*“
L'expérience
acquise lors de
la livraison du
tronçon L2 Est
nous est riche en
enseignement
”*



La L2 Nord, Aujourd'hui



La tranchée couverte de Sainte-Marthe et la sortie Quellau





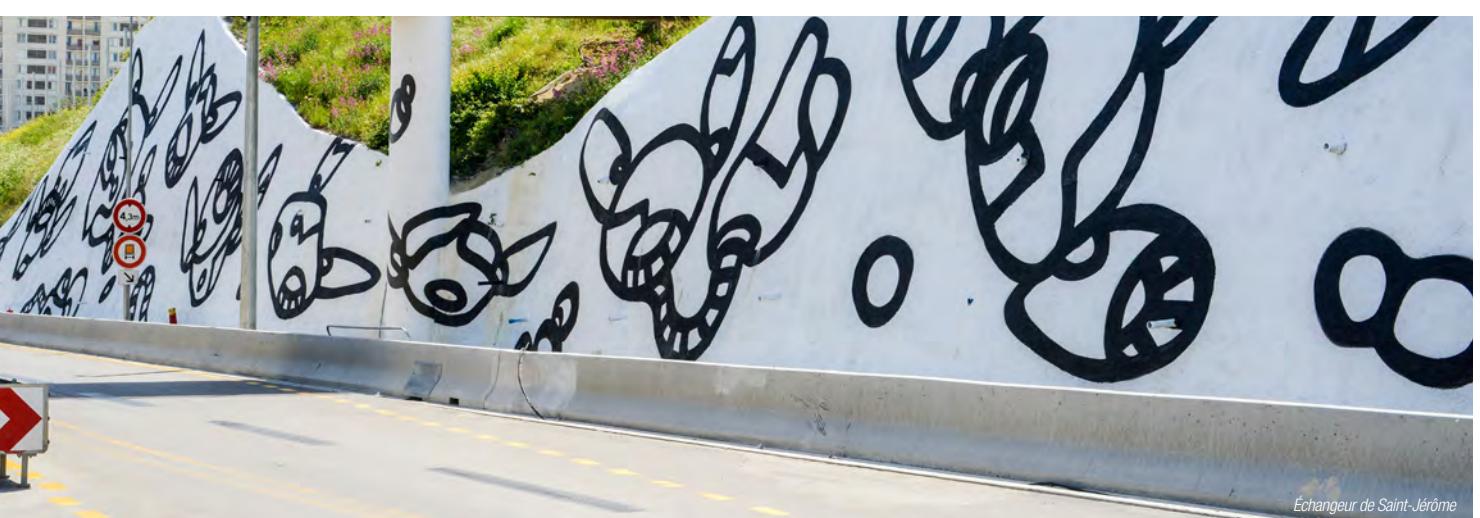
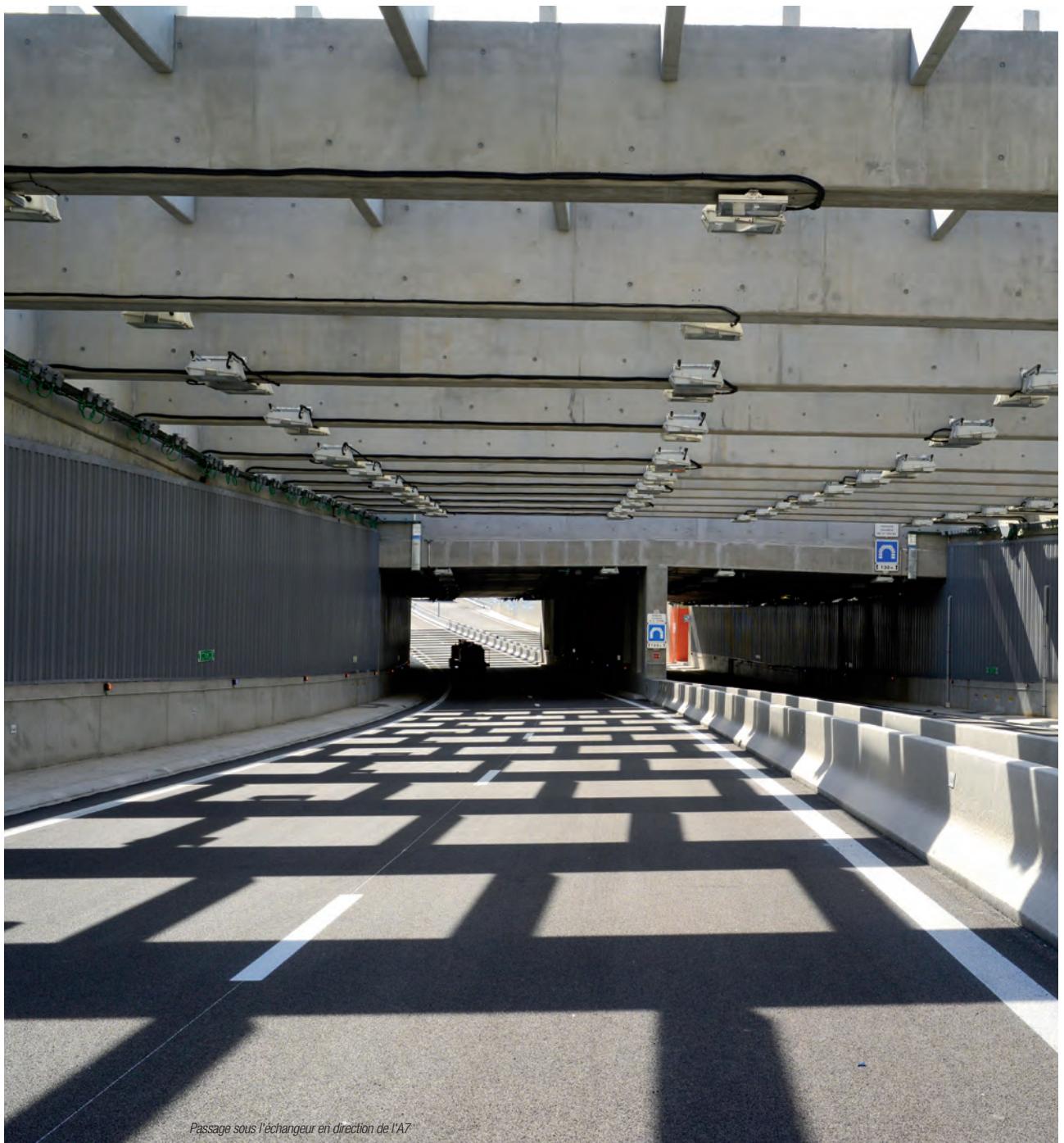
Le passage le long du MIN dans le sens A7-A50

Saint-Jérôme

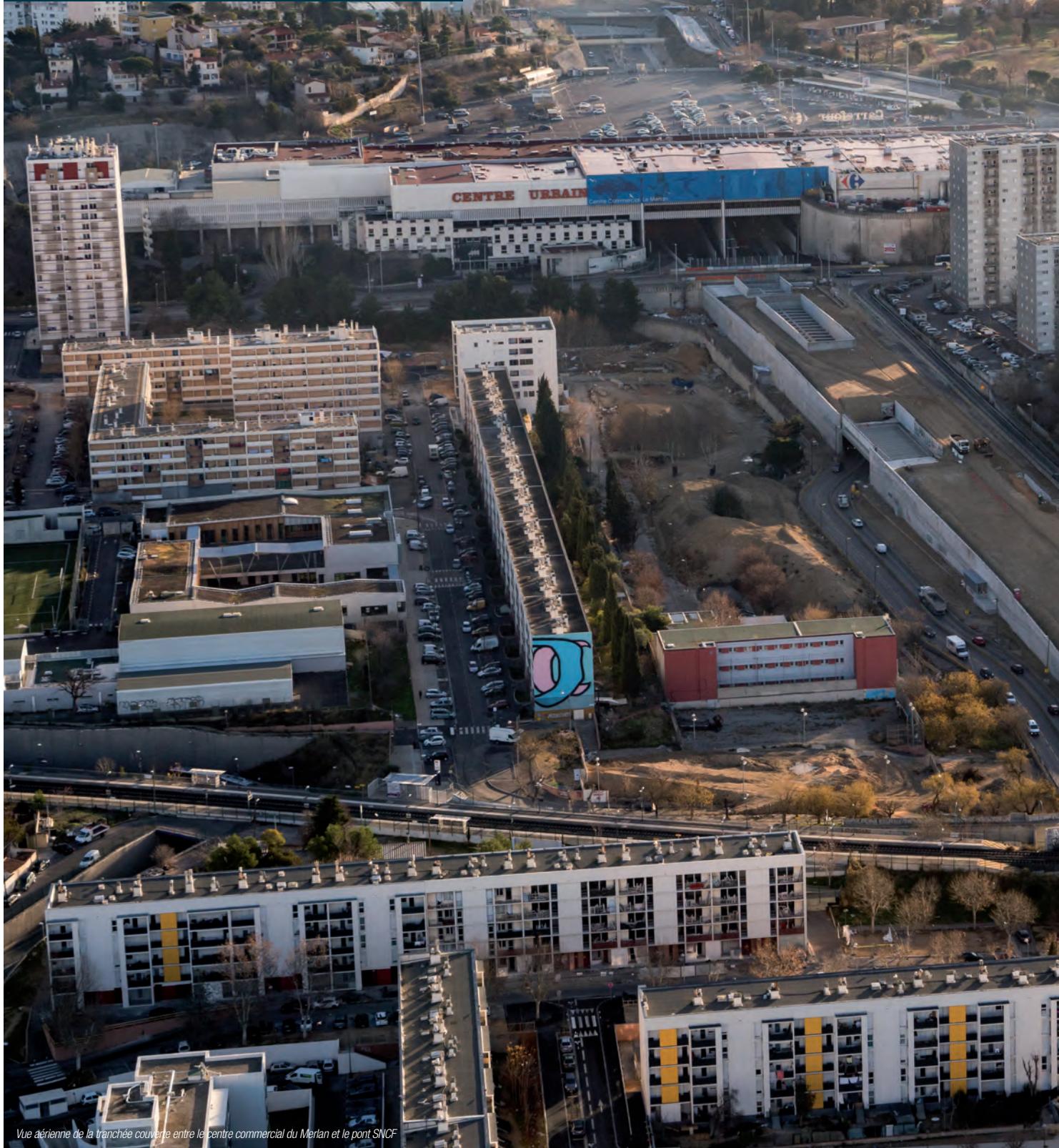


Passage sous l'échangeur en direction de l'A7





Merlan Sainte-Marthe



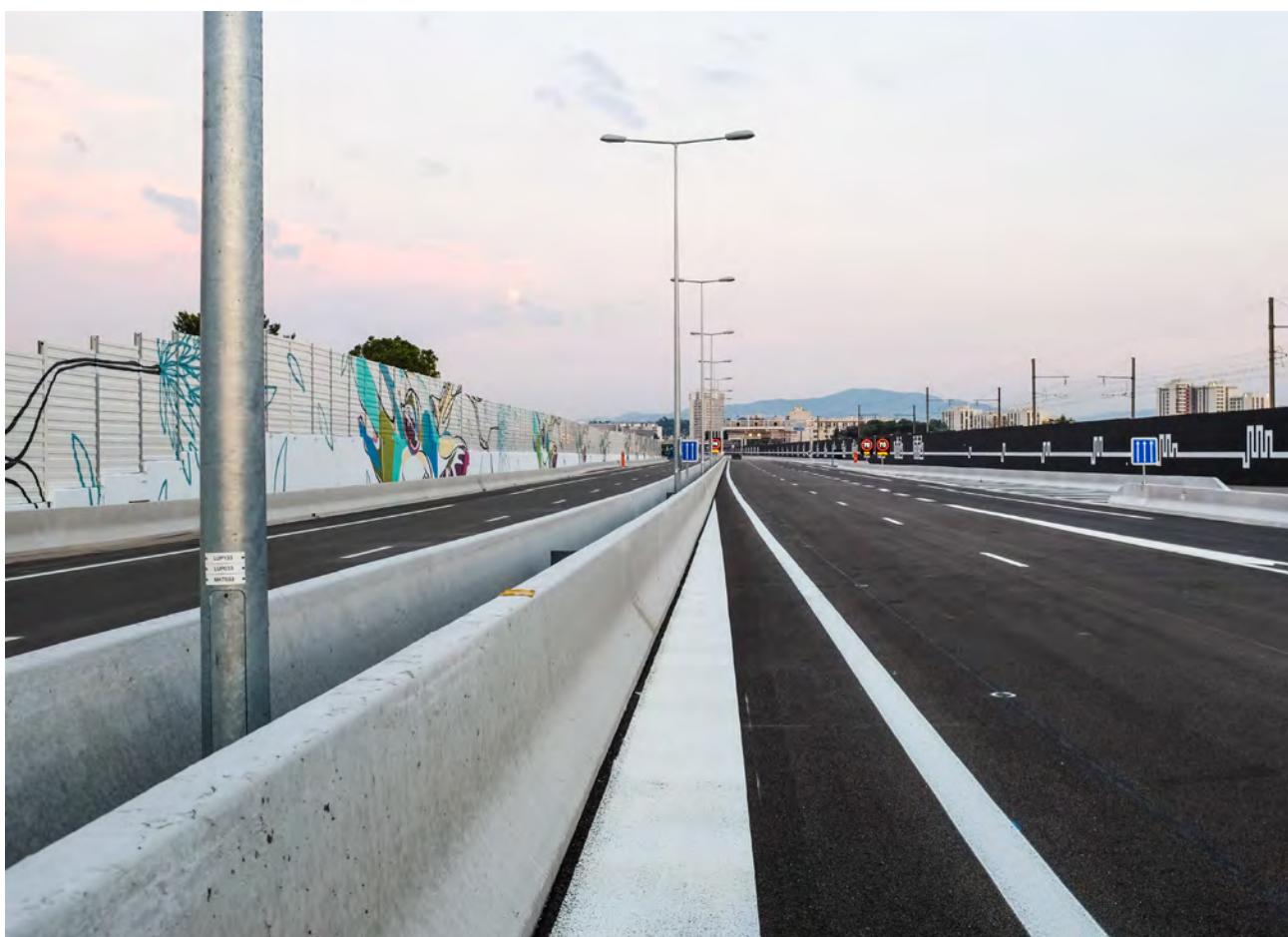
Vue aérienne de la tranchée couverte entre le centre commercial du Merlan et le pont SNCF



MIN et Queillau



Vue aérienne du passage le long du MIN et de la rue Queillau rétablie





Intervention des artistes TKO sur les murs de la sortie Queillau

Les Arnaux, connexion avec l'A7



À gauche, la L2 en direction de l'A50, à droite l'A7 vers le Centre-Ville.





Deux ans d'exploitation de la L2 Est, un premier bilan positif

Le 29 novembre 2016, après des années d'attentes, les automobilistes empruntent pour la première fois la L2 Est. Chaque jour, entre 60 000 et 80 000 véhicules circulent sur cette autoroute urbaine qui contribue à fluidifier la circulation à Marseille. En près de deux ans, la L2 n'a pas connu de problématique majeure. Les équipements fonctionnent de façon satisfaisante. Les relations entre les différents acteurs, SRL2, DIRMED, CRS... s'avèrent productives. Les utilisateurs ont appris à respecter les contraintes de cette autoroute urbaine et attendent désormais l'ouverture du tronçon Nord qui leur permettra de gagner plus de temps encore dans leurs déplacements.





“

Une action toutes les 70 secondes

”

Matthieu CANAC,

Responsable du Centre d'information et de gestion du trafic - DIRMED

« Au niveau de l'exploitation, l'ouverture de la L2 a induit un changement de dimension pour le Centre d'information et de gestion du trafic. La L2 représente désormais 70 % de notre activité. Il s'agit d'un ouvrage extrêmement complexe. Les tranchées couvertes se succèdent. Nous devons respecter les directives très strictes de la réglementation Tunnel établie suite à l'incendie du tunnel du Mont-Blanc de 1999. Le moindre incident dans une tranchée couverte entraîne une réaction en chaîne.

Au sein du Centre d'Information et de Gestion du Trafic (CIGT), des opérateurs et des CRS sont en interaction constante, de jour comme de nuit, prêts à prendre des décisions. La L2 bénéficie d'équipements innovants, qui constituent une aide précieuse. Ainsi, le Système d'Aide à la Gestion du Trafic (SAGT) propose un plan d'actions pour chaque événement, qu'il s'agisse d'un accident,

d'un usager qui quitte son véhicule ou d'une barrière défaillante. Mais c'est toujours l'opérateur qui prend la décision finale. En moyenne, les opérateurs effectuent une action (réponse à un appel, fermeture d'une bretelle, affichage d'un message sur les panneaux lumineux...) toutes les 70 secondes ! C'est donc un travail qui nécessite à la fois de la rigueur et de la réactivité.

Nous sommes en relation quotidienne avec la SRL2 qui assure notamment les opérations d'entretien-maintenance de la L2. Il est essentiel qu'un équipement défaillant puisse être réparé et le cas échéant remplacé très rapidement.

L'autre point de vigilance concerne les comportements des automobilistes. Ceux-ci n'ont pas toujours conscience qu'ils circulent sur une autoroute où le risque routier est élevé. En cas de fermeture des barrières, des comportements déviants et dangereux ont été trop fréquemment identifiés.

Notre travail va franchir une nouvelle étape avec l'ouverture du tronçon Nord. Ce sont alors plus de 100 000 véhicules qui devraient emprunter quotidiennement la L2 Est et 80 000 la L2 Nord. »

Maintenance de la L2

Réactivité et efficacité

“ Chaque mois, nous réalisons en moyenne 6 à 10 sorties la nuit et les week-ends ”

Une fois la L2 mise en service, le chantier principal est terminé mais les techniciens continuent d'intervenir quotidiennement pour assurer la maintenance de l'infrastructure. Ils veillent sur l'ouvrage afin de garantir sa pérennité et d'assurer la sécurité des usagers. De jour comme de nuit.

Olivre CRAGUE, responsable du service maintenance de la L2 et Grégory BALIGUIAN, son adjoint

La L2, ils en connaissent chaque virage, chaque panneau... le service maintenance de la L2 repose sur six personnes : Olivier Crague, le responsable, Grégory Baliguian, son adjoint, trois techniciens titulaires et deux apprentis.

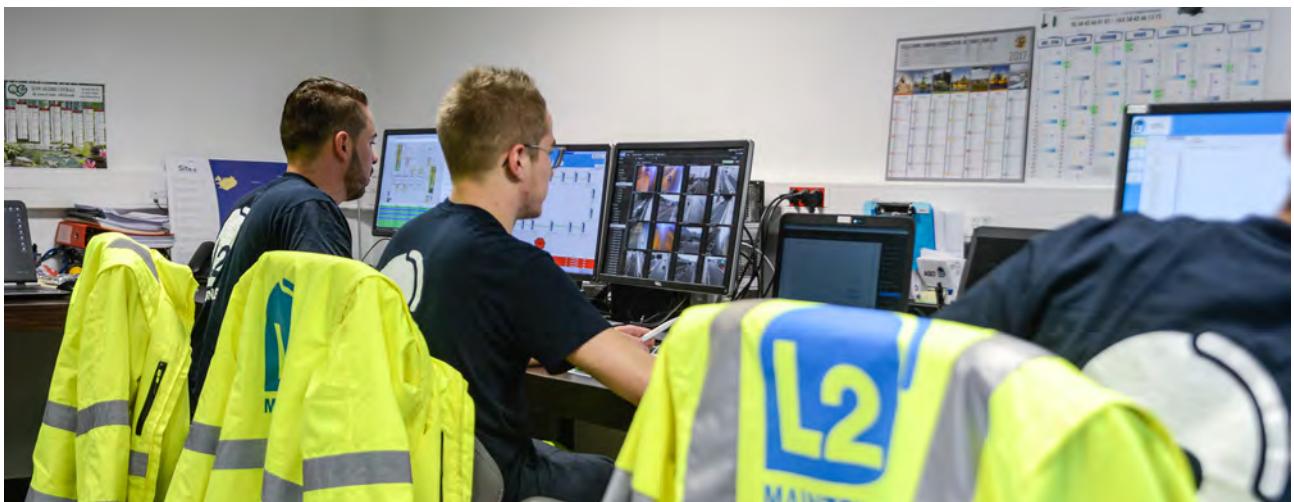
« Un technicien est présent en permanence sur le site de Clérisy du lundi au vendredi, du matin au soir. Un système d'astreinte nous permet d'intervenir » explique Olivier Crague.

Nos interventions concernent principalement l'entretien des chaussées et des ouvrages et la maintenance des équipements des tunnels. Ces interventions ne peuvent pas se réaliser sous circulation. La L2 est donc fermée de 21 h à 6 h tous les 15 jours pour assurer notre programme annuel d'entretien et maintenance.



Grégory Baliguian



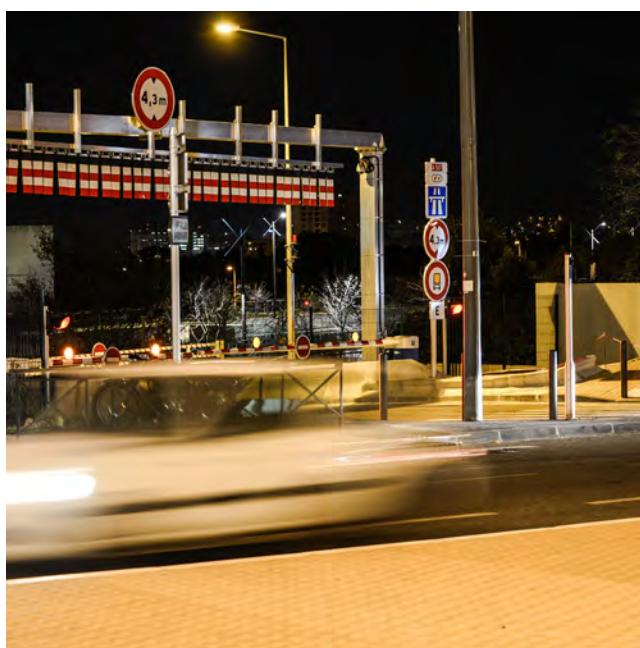


Des pannes qui peuvent provoquer la fermeture des tunnels :

L'équipe maintenance de la L2 doit faire preuve d'énormément de réactivité. Le Plan d'intervention et de sécurité de la L2 définit les niveaux minimums de fonctionnement des équipements de sécurité en deçà desquels des actions doivent être mises en œuvre dans les délais prescrits. Passé sous ces conditions minimales d'exploitation, il s'avère généralement nécessaire de fermer les tunnels de la L2. La réouverture de la L2 est alors conditionnée par une intervention de l'équipe de maintenance de la SRL2. Un technicien peut donc être amené à intervenir 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 dans les plus brefs délais. Il peut même être escorté n'importe quel jour à n'importe quelle heure par une patrouille de la DIRMED ou par les CRS pour faciliter son accès sur le site.

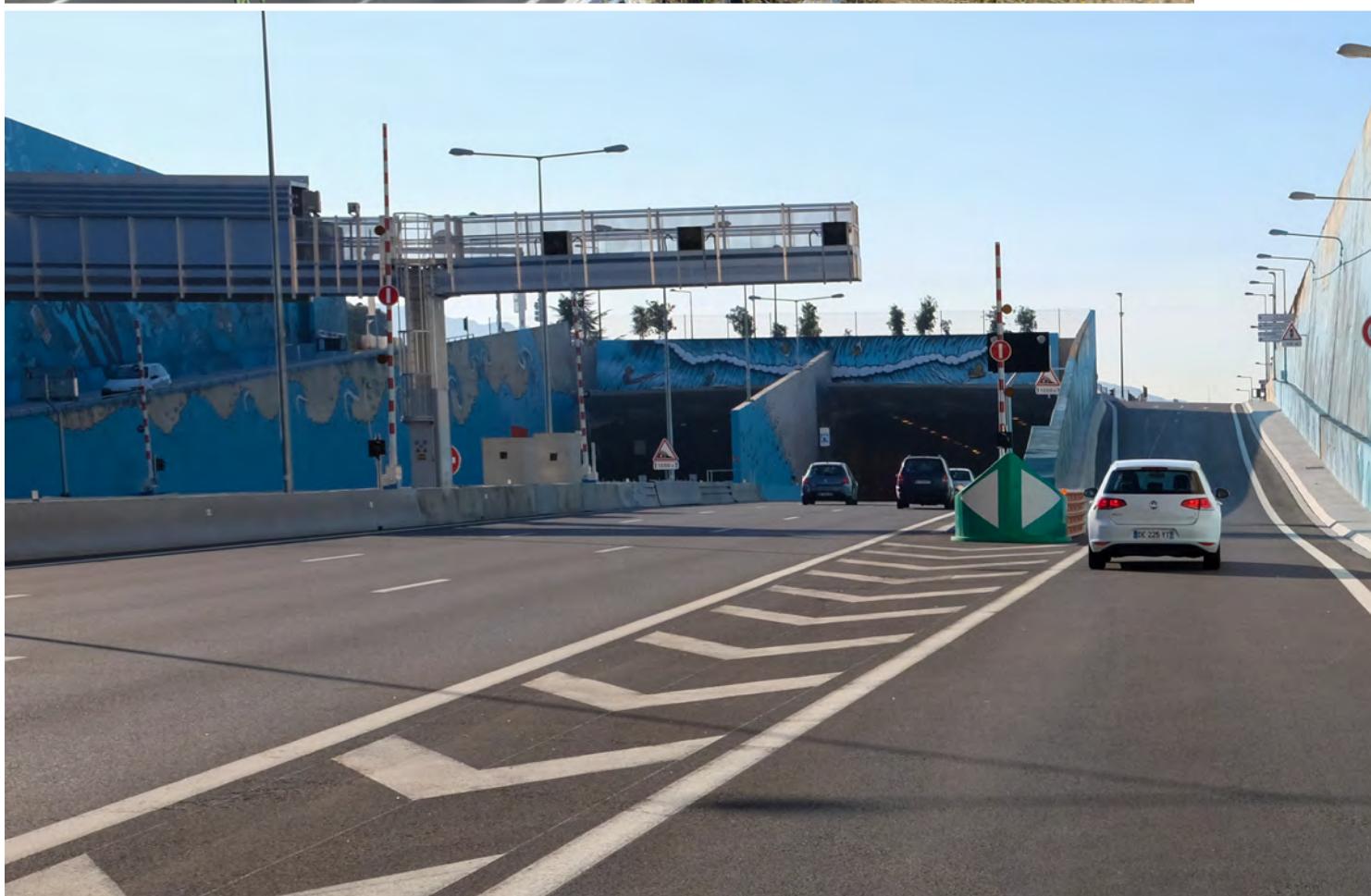
« L'équipe maintenance a accueilli un quatrième technicien afin de se préparer à l'ouverture prochaine de la L2 Nord. Nous continuerons également d'accueillir régulièrement des apprentis. Nous permettons ainsi à des jeunes de se professionnaliser, en réalisant un panel d'interventions riches et variées.

À titre personnel, je suis ravi d'assurer l'organisation de la maintenance de la L2. Il s'agit d'un ouvrage complexe, qui bénéficie d'équipements ultramodernes » conclut Olivier Crague. « Notre métier ne connaît aucune routine. Il est nécessaire d'être organisé, réactif et inventif. Chaque jour est une nouvelle aventure professionnelle ! »



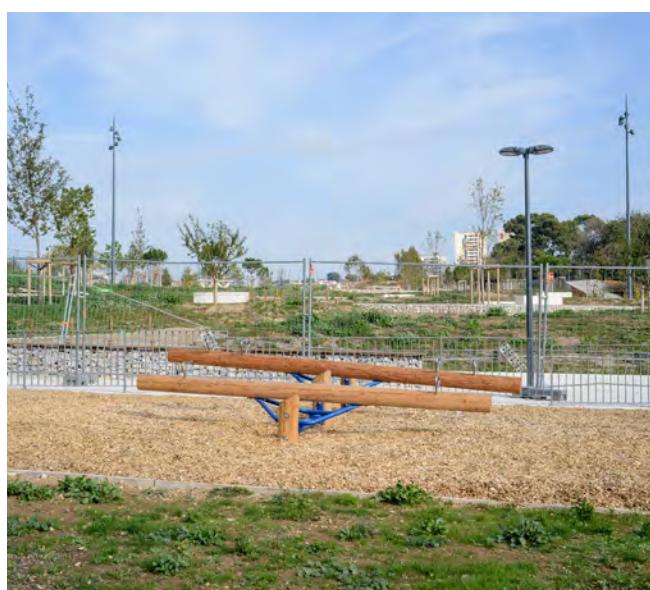
UN
OBJECTIF :
GARANTIR LA
DISPONIBILITÉ DE
LA L2 AUX USAGERS

La L2 Est





L2 Est, aménagements de surface



Jérôme MAZAS,
architecte-paysagiste d'*Horizons Paysages*

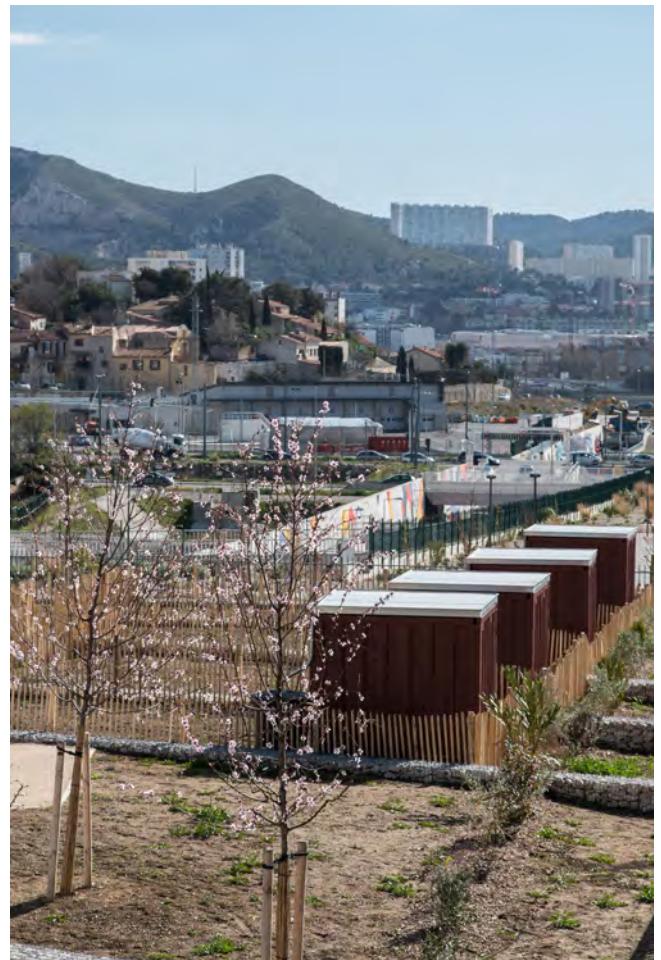
« Les aménagements paysagers réalisés au niveau de la L2 Est visent à relier chaque rive de l'infrastructure pour permettre les continuités écologiques mais aussi à assurer de la cohérence entre les quartiers traversés par l'ouvrage routier » souligne d'emblée Jérôme Mazas. « Nous avons sélectionné des plantes du biotope méditerranéen d'entretien facile et économies en eau, en privilégiant celles que l'on peut trouver dans nos collines. Nous avons travaillé de concert avec la pépinière Filippi entre autres, spécialisée dans la production de plantes spécifiquement adaptées aux conditions difficiles. Nous avons étudié la façon dont les zones végétales allaient grandir et évoluer au fil des années afin que l'ensemble soit harmonieux. Dans dix ans, la physionomie des lieux devrait avoir bien changé ! »

Placettes, jeux pour enfants et jardins partagés

Au total, les zones aménagées représentent dix hectares. Elles comprennent des cheminement, des placettes, des surfaces de gazon. Du mobilier urbain, des éclairages et des jeux pour enfants ont également été installés. Les jardins partagés rencontrent un très vif succès. 400 personnes se sont portées candidates pour une soixantaine de parcelles !

La gestion en sera confiée à une association par la ville de Marseille à qui la SRL2 remettra tous les aménagements paysagers de surface.

En 2018, les aménagements paysagers ont concerné principalement le tronçon Nord de la L2. La plantation de 850 arbres d'espèces méditerranéennes devrait contribuer à donner à Marseille un look plus vert.



Une ferme urbaine au-dessus de la L2

La SRL2 s'est engagée à valoriser les espaces délaissés à l'issue du chantier. L'association HEKO et la SRL2 nouent un partenariat pour transformer un secteur délaissé du quartier de La Parette en un espace dédié à une agriculture urbaine et participative : le Talus (www.letalus.com)



Depuis quelques années déjà, la question du « produire mieux, manger mieux » a pris une nouvelle dimension. De nouvelles pratiques culturelles telles que l'agriculture de conservation, le bio, l'agroécologie se développent. Par ailleurs, l'approvisionnement alimentaire en circuit court est en plein essor. Dans la lignée du film *Demain* de Cyril Dion et Mélanie Laurent, l'équipe d'HEKO a imaginé un espace ressources en agriculture urbaine, autour de produits et de services destinés aux habitants du quartier et d'ailleurs...

« Nous nous sommes inspirés de ce qui existe dans d'autres grandes villes, notamment Berlin, tout en tenant compte des spécificités locales » explique Valentin Charvet, le chef de projet. « Ce projet innovant consiste à aménager et à exploiter une surface d'environ un hectare, en faveur des riverains, des jardiniers marseillais et de toute autre personne intéressée. Cet îlot végétal comprendra un espace de services écocitoyens, 300 bacs potagers en location avec outils, intrant, plantes et accompagnement disponible sur place, un site de culture et de vente de produits agricoles et horticoles, une pépinière d'arbres fruitiers anciens, des ruches ou encore un centre d'expérimentation technique et de support pédagogique. L'espace ressource se conçoit avant tout comme un lieu d'échanges et de rencontres qui favorise une mixité sociale et intergénérationnelle. »

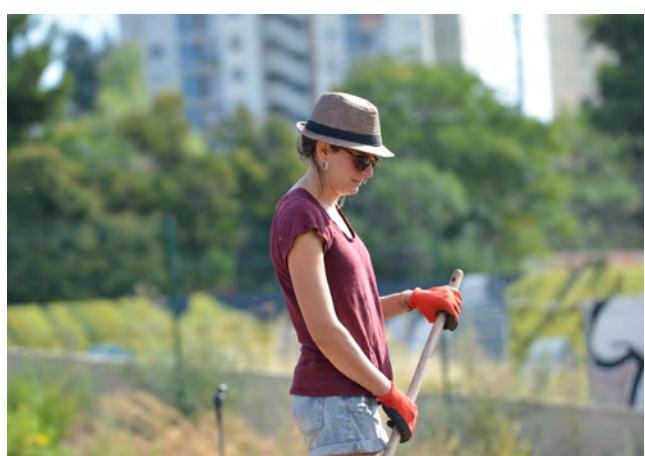
Après quelques mois de gestation, ce projet a démarré en 2018. À ce jour, HEKO a déjà réussi à mobiliser les deux tiers du budget nécessaire pour la première année, dont une partie significative grâce aux soutiens financiers de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la SRL2.







Vues de la ferme urbaine à l'automne 2018



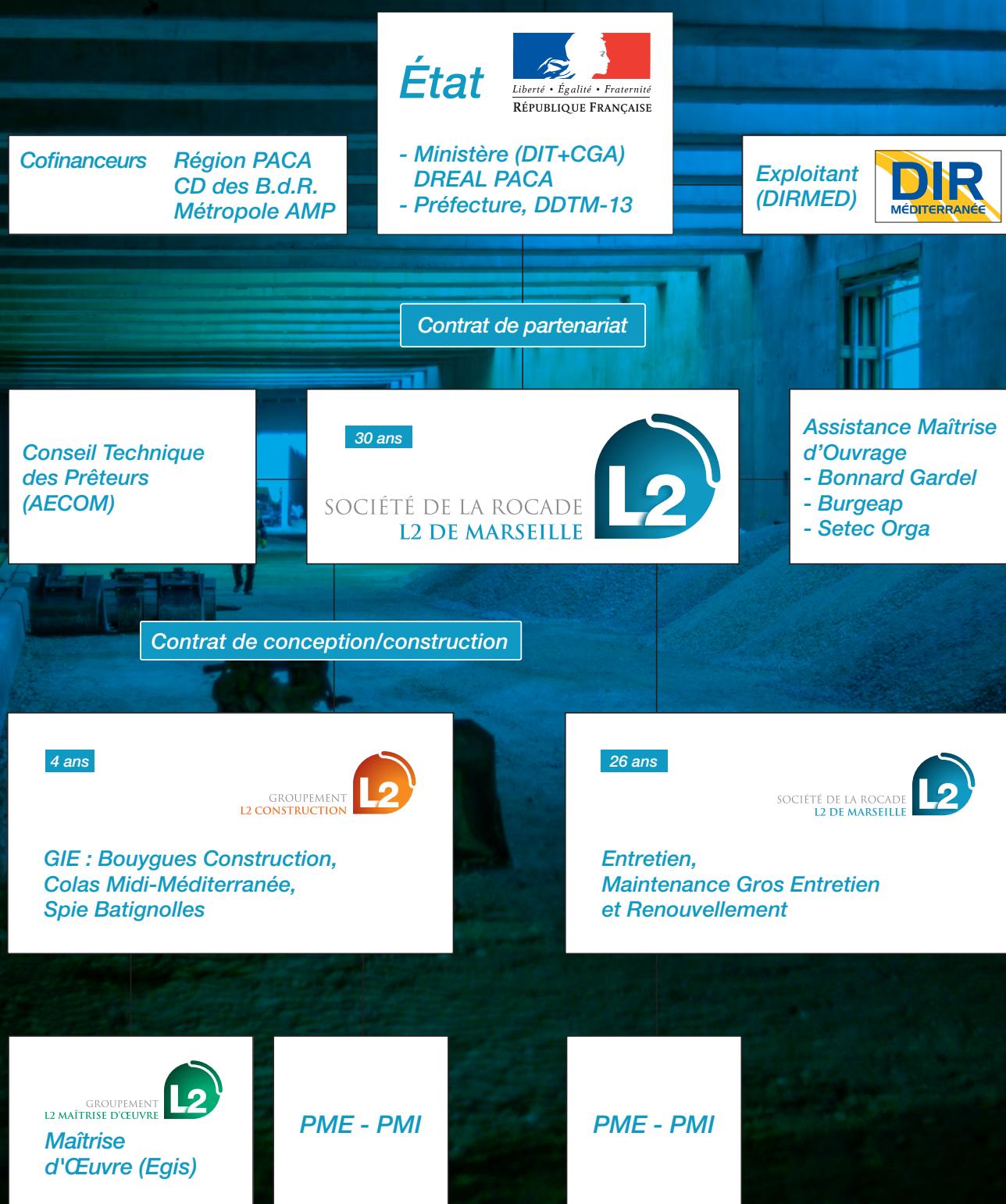


Portraits





Les acteurs du projet



Partenariat

Public

Suite à un protocole d'accord entre l'État et les collectivités locales, les financeurs publics se sont engagés à contribuer aux deux tiers du financement nécessaire à la construction et à l'achèvement de la L2.



Ministère
de la Transition
écologique
et solidaire

27%



27,5%



22,5%



22,5%

Privé

La première partie du financement privé est apportée directement par les fonds propres des investisseurs, actionnaires de la Société de la rocade L2 de Marseille. La seconde partie du financement privé est apportée sous la forme d'un emprunt obligataire.

La Société de la rocade L2

Elle a pour mission la conception, la construction, le financement, l'entretien et la maintenance de l'ouvrage et les opérations de gros entretien-renouvellement.



Gérant des investisseurs obligataires



Arrangeurs, prêteurs et conseils



Agent payeur et société de gestion



2018

Fin 2018

Mise en service de l'ensemble du projet

2017

Chantier de la L2 Nord

Automne 2016

Livraison de la L2 Est

Octobre 2013

Signature du contrat de Partenariat Public / Privé avec la Société de la rocade L2

2013



■ En service depuis novembre 2016

■ Ouverture en octobre 2018

