Avant le début de l'atelier

Pour s'assurer d'une bonne connexion et se présenter

- Chaque participant active tour à tour son micro et sa caméra pour se présenter et vérifie en même temps qu'il entend bien les autres participants
- > Pour faciliter les échanges ultérieurs, assurez-vous que votre nom soit bien renseigné

Si ce n'est pas le cas, cliquez sur le « ... » de votre écran, sélectionnez « renommer », renseignez vos noms et prénoms et cliquez sur le bouton « Renommer »





En cas de problème technique, contacter Pauline SABOURAUD

Via le chat de ZOOM





Insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette

Atelier du 17/03/2021





























1. Accueil































Quelques informations / consignes pour cet atelier à distance

 Le Garant de la concertation, indépendant de SNCF Réseau, participe à cet atelier et veillera à son bon déroulement



Les échanges en séance plénière sont enregistrés et filmés



- Vos micros sont coupés pour éviter les interférences
- Durant les séquences d'échanges, chaque participant aura la possibilité de s'exprimer



- Sollicitez la parole en activant la « main »
- Exprimez-vous quand l'animateur vous donne la parole
- Si vous formulez vos questions via le chat, elles seront relayées par l'animateur durant la séquence d'échanges
- Les échanges seront privilégiés à l'oral (comme en réunion publique présentielle pas d'interaction prévue avec le maître d'ouvrage via le chat)
- En complément, les contributions hors réunion (équivalence registres papier) peuvent être formulées via le formulaire dédié en ligne (lien dans le chat)



Présentation des intervenants et animateurs

ANIMATION / FACILITATION NICAYA CONSEIL

Animateur : Laurence Gontard

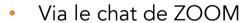
Co-animatrice : Camille Bouvet





Soutien logistique à contacter en cas de problème technique

Pauline SABOURAUD



• Via téléphone : 06 79 48 07 14



INTERVENANTS

- Jean-Marc ILLES SNCF Réseau
- Alain PREA SNCF Réseau
- Laurent VELU SNCF Réseau
- Léo DEPLANCHE ECTE

Garant de la concertation

Philippe QUEVREMONT - CNDP



Programme de la réunion

Heure	Atelier Parette	Durée
09h00 - 09h10	Consignes pour le bon déroulement	10′
09h10 - 09h20	Accueil et déroulement de l'atelier	
09h20 - 09h45	Concertation complémentairePrésentation de l'opération	25′
09h45 - 10h55	Échanges	70′
10h55 - 11h00	Clôture de l'atelier	5′



Charte pour cette réunion

Règle de base

Tout le monde a raison...
... Partiellement !!!



- Respect
- Pas de jugement
- Écoute
- Bienveillance
- Echanger de façon respectueuse

Autres besoins de votre part ?





Philippe Quévremont Garant de la concertation - CNDP

- Le garant veille à l'information et la participation du public
- Il est indépendant du maître d'ouvrage
- Priorité à la participation du public dans les réunions et par internet
- 20 minutes pour la présentation du projet par SNCF Réseau
- Pour vos interventions, courtoisie, brièveté et respect des personnes → argumentez votre point de vue



2. Concertation complémentaire sur l'insertion de la sortie Est du tunnel à la Parette du 1er mars au 15 avril 2021

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR





























Historique de la concertation

Secteur de la Parette

2019

 Concertation sur les phases 1 et 2 du projet LNPCA (dont le secteur de la Parette)

2020

Décision ministérielle du 23/06/2020

2021

- Concertation complémentaire sur le raccordement des voies du tunnel de la gare de Marseille Saint-Charles aux voies de la ligne Marseille-Vintimille, notamment sur :
 - La stratégie d'évacuation des déblais et des accès routiers ou ferroviaires
 - La concertation avec les entreprises concernées et susceptibles d'être impactées en emprise foncière

Les objectifs de la concertation complémentaire sur la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette

- Informer le public sur le projet de sortie est du tunnel de Marseille à la Parette :
 - Atelier du 17 mars de 9h à 12h
 - Atelier du 30 mars de 18h à 20h
- Répondre aux questions des participants
- Recueillir les contributions des participants



Modalités de recueil des contributions du public sur la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette

- Lors des 2 ateliers en visio-conférence organisés par SNCF Réseau
 - Mercredi 17 mars de 9h à 12h
 - Mardi 30 mars de 18h à 20h
- Lors des permanences individuelles avec SNCF Réseau en présentiel (P) et à distance (D)
 - Vendredi 12 mars 2021 : matin (D) et après-midi (P)
 - Mercredi 17 mars 2021 : après-midi (P)
 - Lundi 22 mars 2021 : matin (P) et après-midi (D)
 - Mardi 30 mars 2021 : matin (P)
 - Jeudi 1er avril 2021 : matin (D) et après-midi (P)



Modalités de recueil des contributions du public sur la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette

- Registres disponibles (horaires d'ouverture)
 - Mairie du 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements de Marseille
- Rubrique pour déposer vos contributions sur le site internet LNPCA : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr
- Par courrier postal
 - SNCF Réseau Mission LNPCA Gare souterraine de Marseille Saint-Charles
 - Les docks Atrium 10.4
 - 10 place de la Joliette BP 85 404
 - 13 567 Marseille Cedex 02



3. Présentation du projet d'insertion de la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :





























01. Rappels



Objectifs du projet LNPCA

Le projet LNPCA - concerne les trains du quotidien (TER) autant que les TGV

- 1^{er} temps : améliorer les conditions de mobilité des métropoles de Marseille, Toulon et Nice (fortement congestionnées au plan routier)
 - Augmenter la fréquence de TER cadencés autour des 3 métropoles : RER métropolitains
 - Améliorer la régularité de l'ensemble des trains en accord avec la Région
 - Amorcer la réduction des temps de parcours entre Marseille, Toulon et Nice
 - Pour augmenter le nombre de voyageurs transportés par le train : report modal
 - Tout en maintenant la coexistence des trains voyageurs et trains marchandises sur le corridor Marseille - Vintimille
- 2^{ème} temps : améliorer la desserte ferroviaire du littoral méditerranéen avec une dimension européenne (corridor France - Italie)
 - Augmenter le nombre de TGV et le nombre de voyageurs transportés
 - Poursuivre l'amélioration des temps de parcours



Décision ministérielle du 23 juin 2020

- Confirme les objectifs du projet LNPCA et son phasage
- Prend acte de la concertation riche, fructueuse et utile au projet menée par SNCF R sur les phases 1 et 2 de 2019
- Confirme les fonctionnalités opérationnelles du projet et les aménagements retenus par secteurs géographiques
- Demande à SNCF R de préparer le dossier d'enquête publique sur le périmètre des phases 1 et 2 avec l'objectif de lancement de l'enquête avant fin 2021
- Demande à SNCF R de conduire des concertations complémentaires sur différentes opérations et thématiques



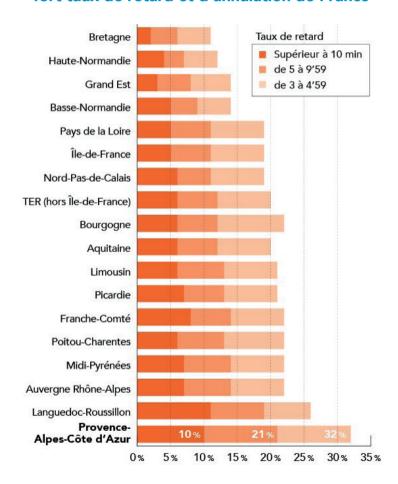
Planning prévisionnel

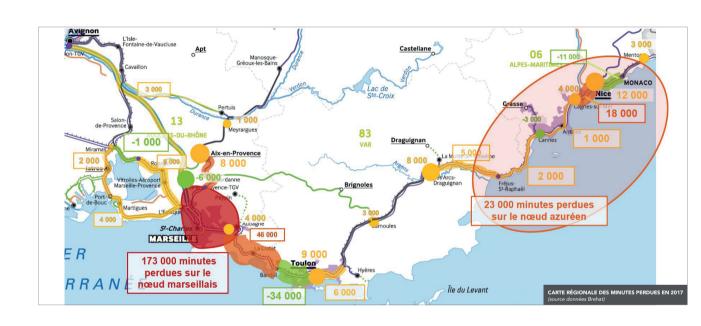
Période	Étape du projet	
Mars 2021	• Concertations complémentaires sur Marseille (dont l'insertion de la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette)	
Eté 2021	Validation du programme LNPCA : phases 1 et 2	
Septembre 2021	Dossier d'Enquête publique et étude d'impact	
Eté 2021 → fin 2021	 Instructions réglementaires : Autorité Environnementale, Secrétariat Général Pour l'Investissement, Concertation inter-administrative, Finalisation du dossier d'enquête publique 	
Fin 2021	 Lancement de l'enquête publique sur les phases 1 et 2 (arrêté inter-préfectoral d'ouverture de l'enquête) 	
2023	Déclaration d'Utilité Publique	
2024	• Début des travaux de la phase 1 (dont gare Saint-Charles)	
2026 → 2029	Mise en service des premières opérations de la phase 1	
2028	• Début des travaux de la phase 2 (dont les travaux sur le site de la Parette d'une durée estimée de 4 ans)	



La nécessité d'améliorer le fonctionnement du nœud ferroviaire marseillais

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a le plus fort taux de retard et d'annulation de France





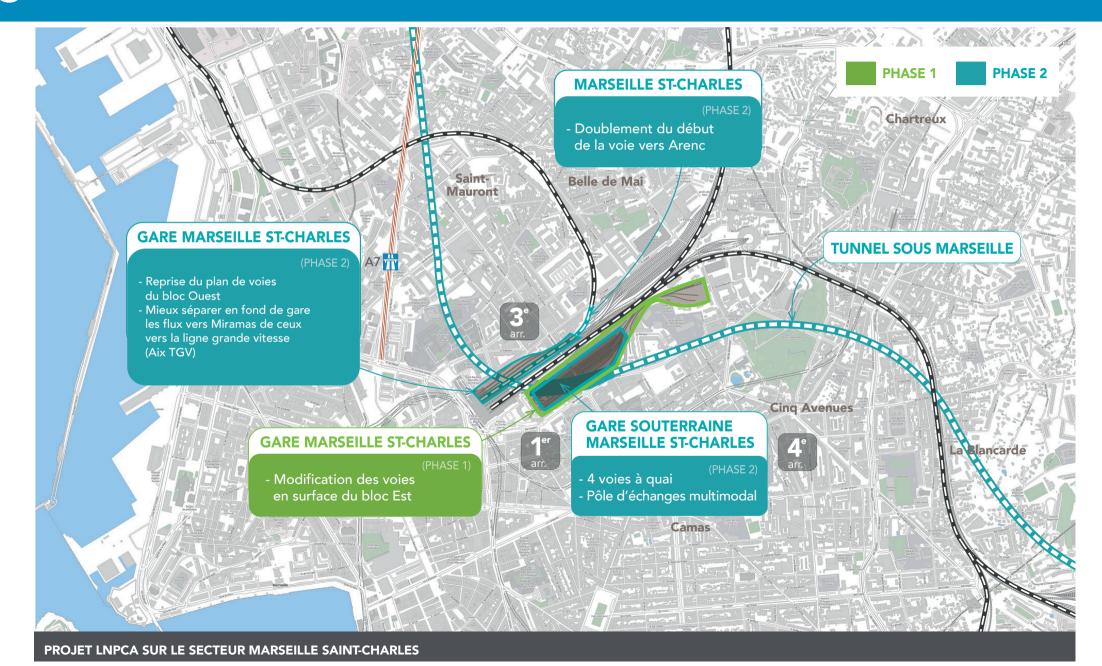
Le nœud ferroviaire marseillais est le 2nd en France en termes d'irrégularité

Ville	Minutes de train perdues / an¹
Lyon Part Dieu	302 300
Marseille St-Charles	243 000
Strasbourg	102 800
Toulouse Matabiau	71 500
Tours – St-Pierre des Corps	42 100

¹ Cumul des retards des circulations commerciales



Les aménagements prévus sur le secteur de la gare Marseille Saint-Charles



Les apports du projet LNPCA Services ferroviaires actuels

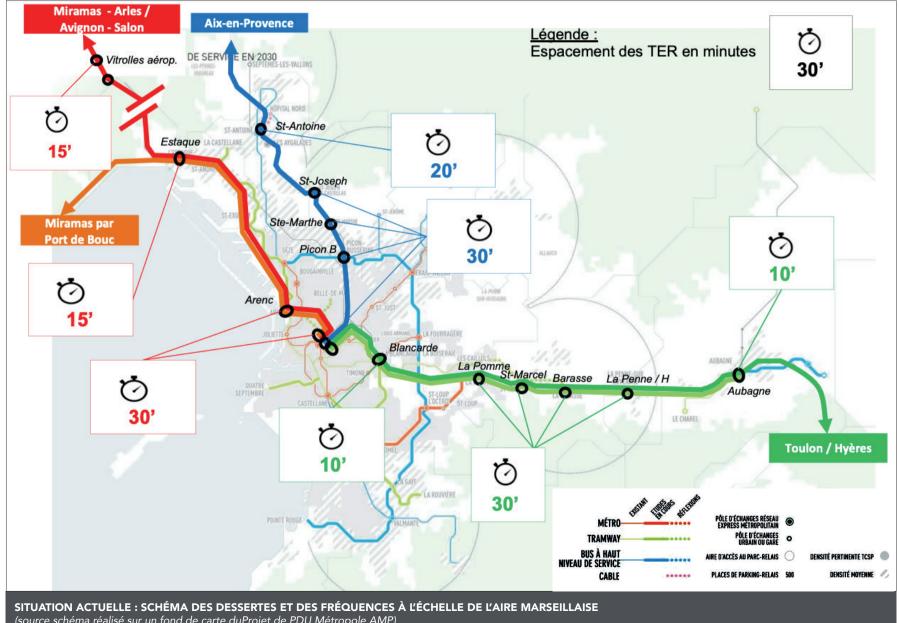
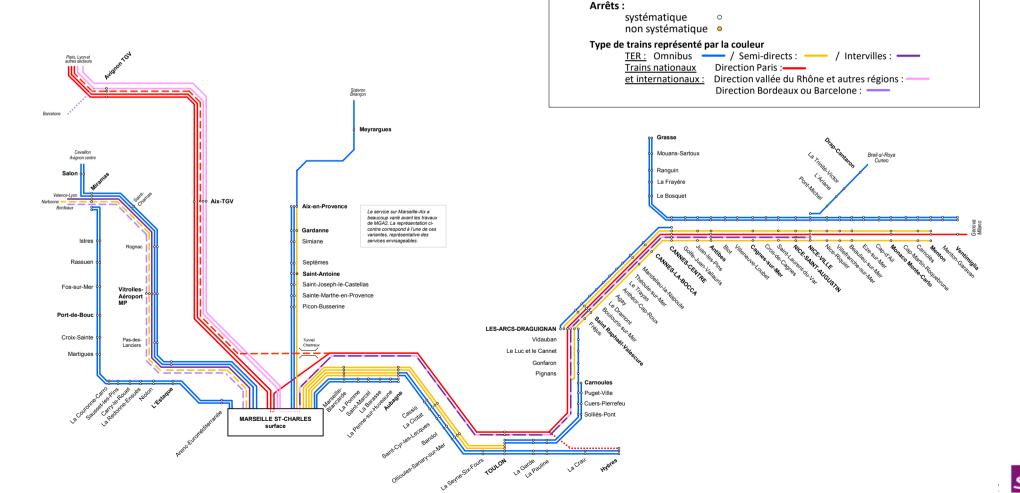




Schéma de services avant le projet LNPCA

← Retour au sommaire





Légende :

Fréquence des trains portée par le type de trait

pointillé court = train non cadencé

trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe

--- pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe

Les apports du projet LNPCA Doublement des services actuels sur les principales branches de l'étoile ferroviaire de Marseille

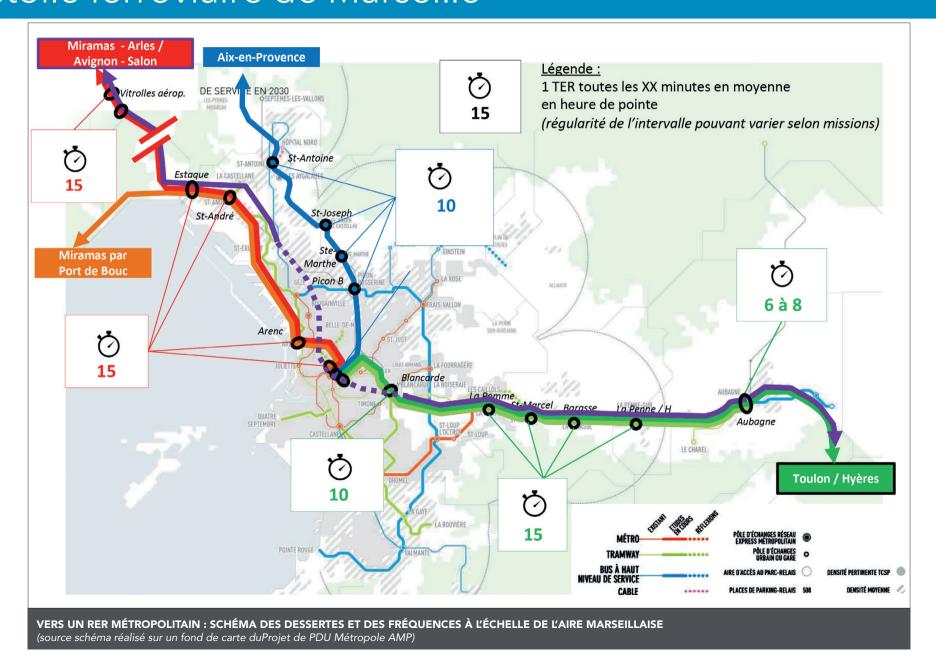
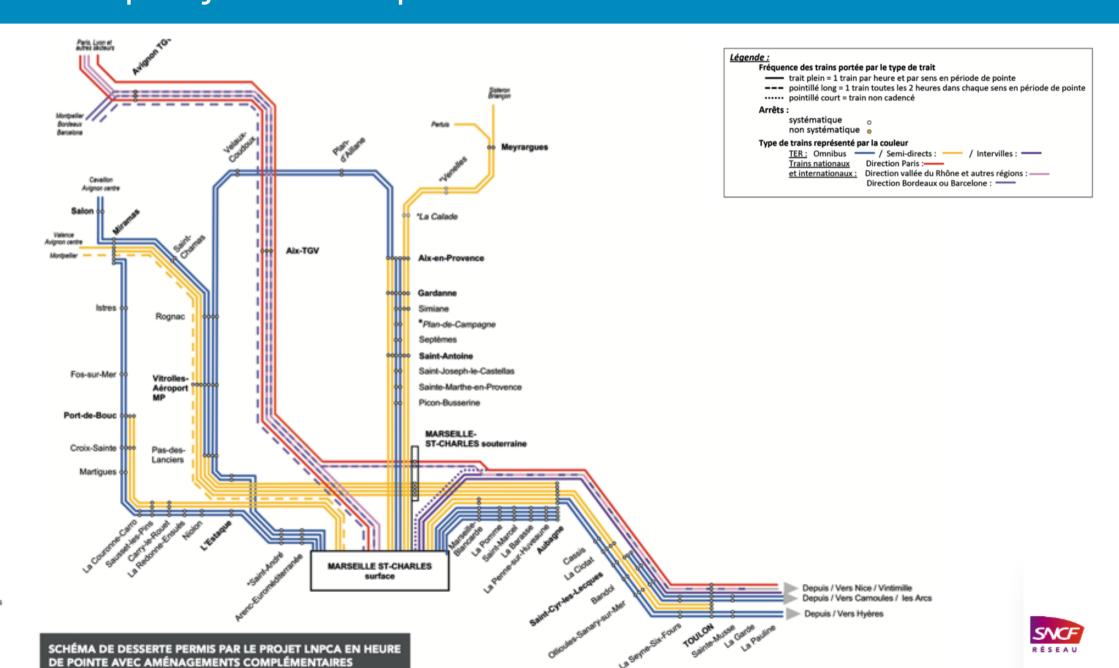
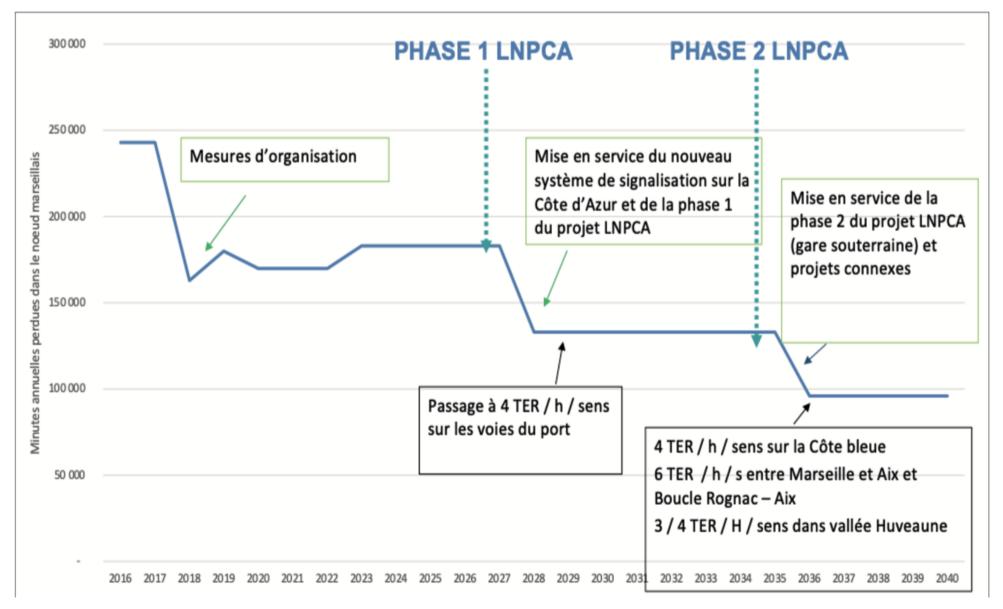




Schéma de services permis par le projet LNPCA avec projets complémentaires



Objectif d'amélioration de la régularité dans le nœud marseillais (phases 1+2)





Forte hausse de la fréquentation attendue de la gare de Marseille Saint-Charles

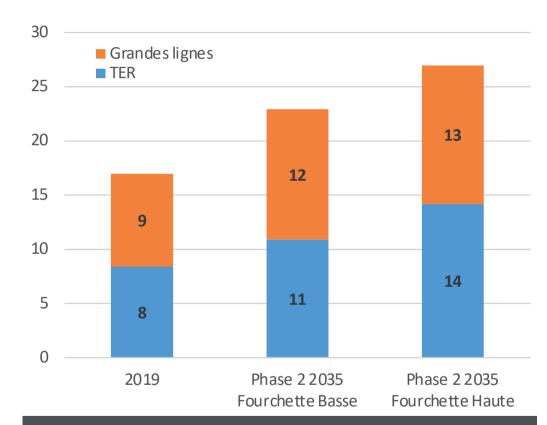
- + 60% de fréquentation soit
 - + 10 millions de voyageurs/an
- Année 2019

17 millions de voyageurs

- o 8 millions pour les TER
- o 9 millions pour les grandes lignes
- Année 2035 (avec LNPCA)

27 millions de voyageurs

- 12,5 millions pour les TER
- o 11,5 millions pour les grandes lignes



FRÉQUENTATION – VOYAGEURS FERROVIAIRES - DE LA GARE MARSEILLE SAINT-CHARLES AVEC LE PROJET LNPCA - EN MONTÉES ET DESCENTES ANNUELLES ACTUELLES ET PHASE 2 (source Modèle de trafic régional PACA - SNCF Réseau janvier 2021)



Fort développement des liaisons ferroviaires quotidiennes depuis ou vers Marseille

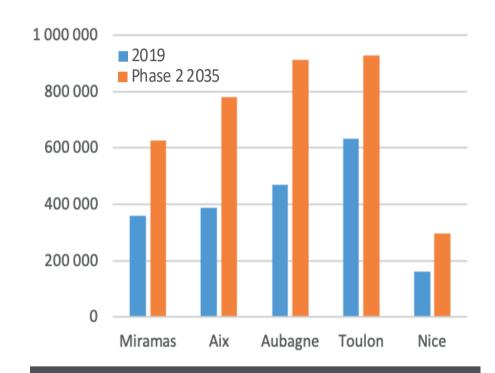
 Création gare souterraine de Marseille Saint-Charles

15 min de trajet en moins 15 000 trains/an

- o Plus de rebroussement en surface
- Meilleures correspondances

+ 60% de la part modale du train

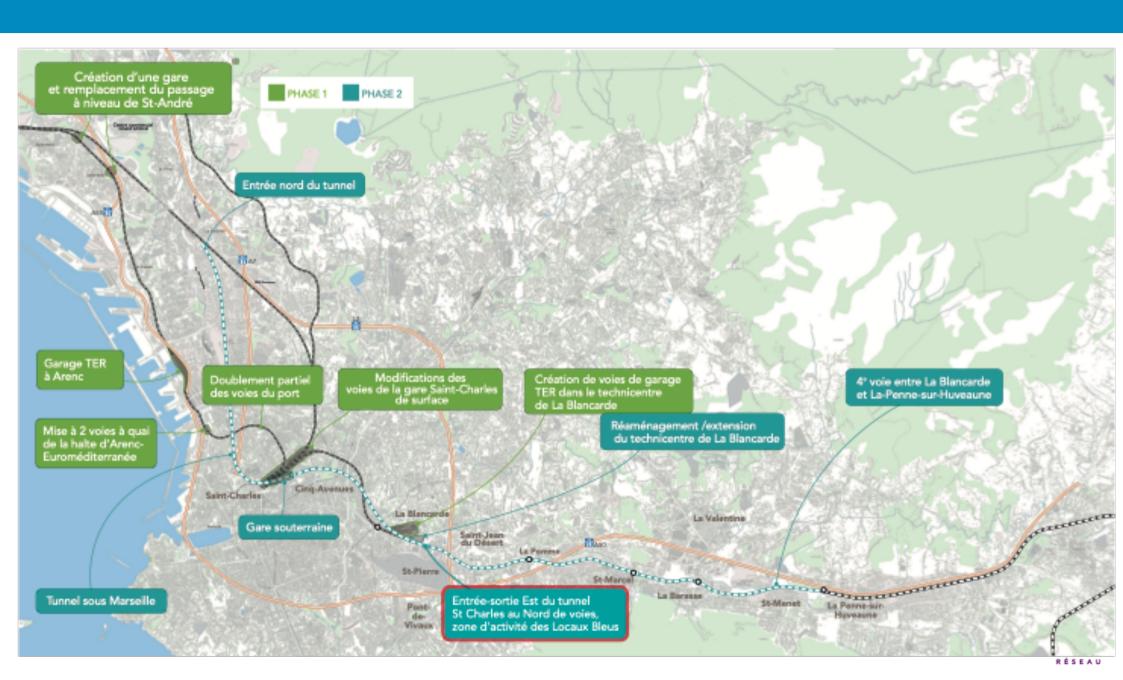
- 8% actuellement
- 13% avec LNPCA (phases 1 et 2)



AUGMENTATION DE LA FRÉQUENTATION SUR CERTAINES ORIGINES/ DESTINATIONS DEPUIS/VERS SAINT-CHARLES AVEC LE PROJET LNPCA (EN VOYAGEURS ACTUELS 2019 ET EN PHASE 2)



Raccordement des voies du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles aux voies existantes



02. Le programme de l'opération de la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette



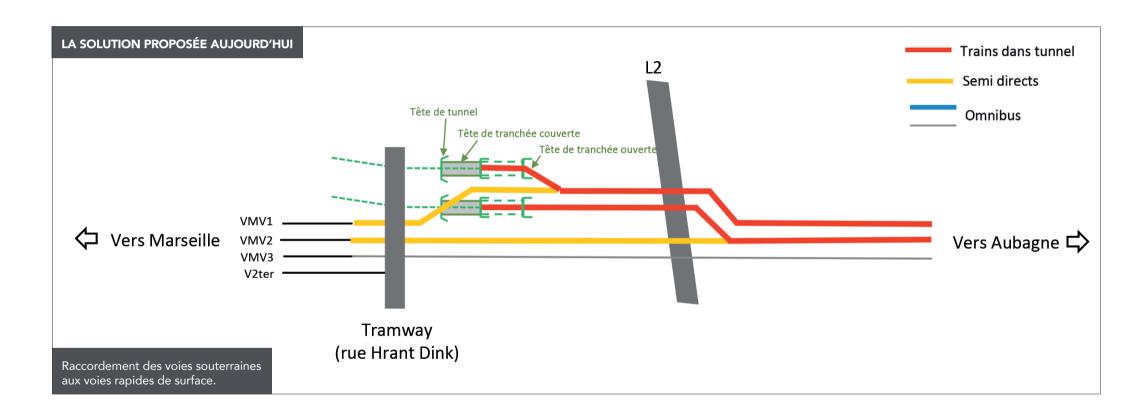
Une entrée-sortie Est du tunnel dans un secteur où prédominent les entreprises



- Zone d'activité des « Locaux Bleus » où prédominent installations tertiaires et industrielles
- 841 établissements dans les 300m autour du projet
- 669 établissements privés ou associatifs soit 1720 emplois



Programme de l'opération



 Raccordement des voies en tunnel au nord sur les deux voies rapides de Marseille-Vintimille



Les principes de l'opération : voies rapides côté nord

Les objets travaux de l'opération :

- Aménagement des trémies d'accès au tunnel, au nord de la plate-forme existante
- Installations de chantier pour la réalisation des tunnels
- Raccordement sur les voies Marseille-Aubagne
- Ajout de deux tabliers au pont rail de franchissement de la L2

Coût estimé aux conditions économiques de juillet 2020 :

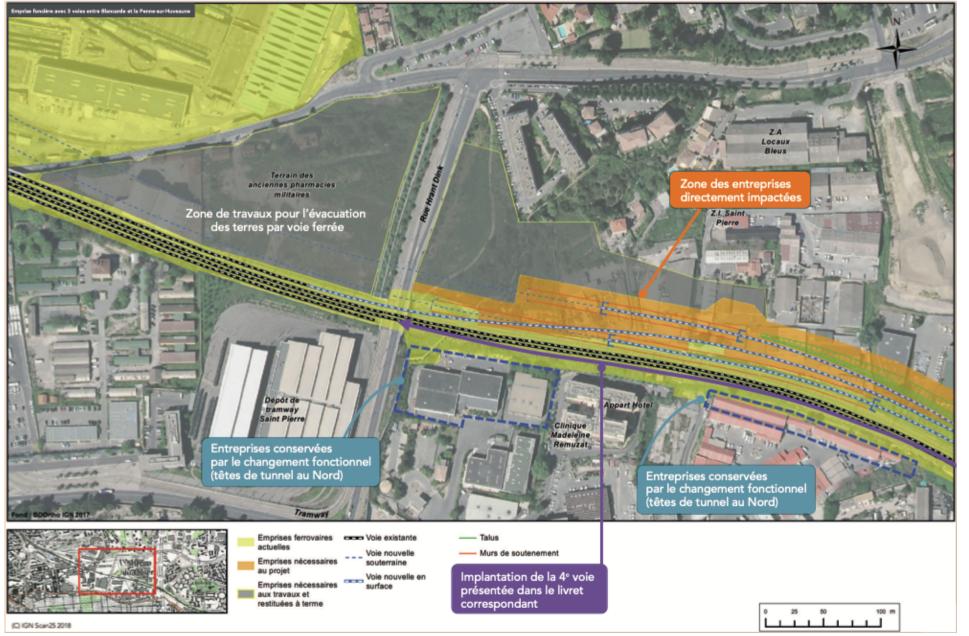
■ 113 M€



03. Les incidences du raccordement et les mesures proposées pour les limiter



Les incidences du projet sur le bâti : réduction de l'impact foncier grâce à l'évolution du programme





Les incidences du projet sur le bâti : réduction de l'impact foncier grâce à l'évolution du programme



Un accompagnement des entreprises impactées

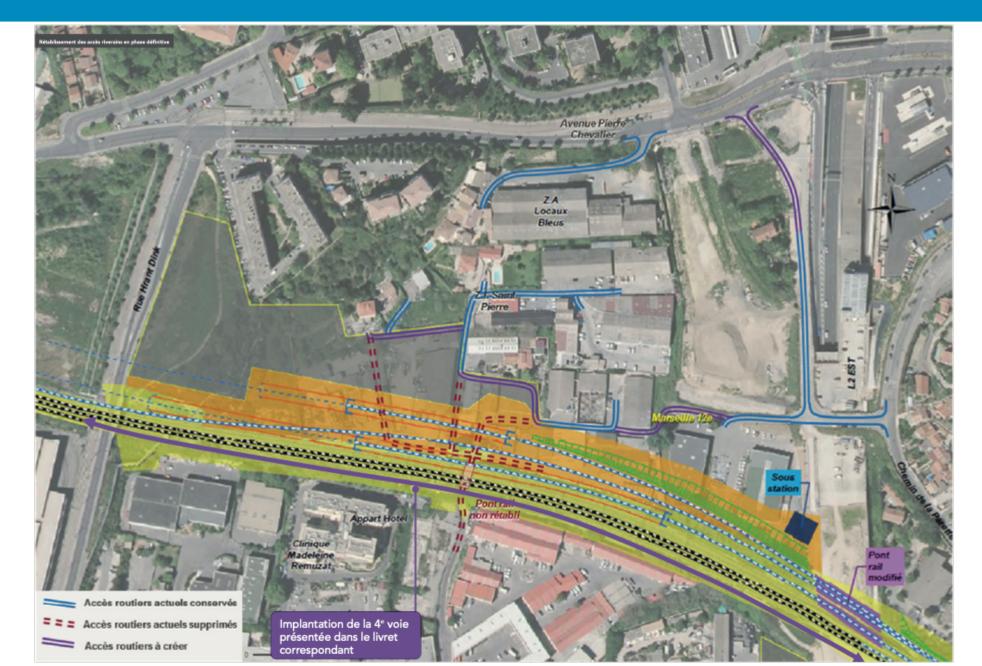
Objectif : accompagner les entreprises qui seront relocalisées de façon à trouver des solutions avec l'aide de la CCIMP pour préserver l'activité

Entreprises concernées:

- **21 entreprises** (≈170 emplois) dans la zone d'emprise dont les terrains devraient être libérés à l'horizon 2027
- 6 entreprises (≈25 emplois) susceptibles d'être concernées par les travaux



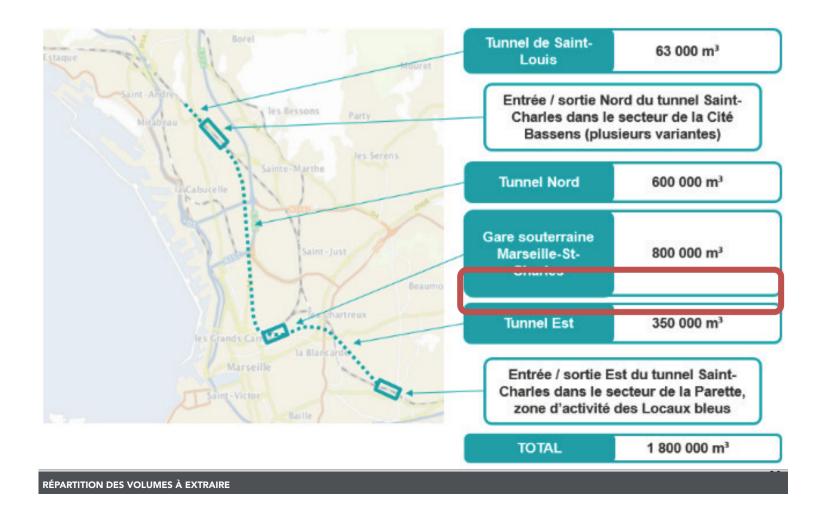
Propositions d'accès riverains à discuter





Les volumes de matériaux à évacuer

- 1,8 millions de m³ à extraire soit 4 millions de tonnes sur le projet LNPCA à Marseille
- 350 000 m³ sur le secteur de la Parette

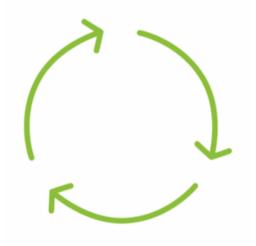




La gestion des matériaux extraits

3 types de gestion / valorisation possibles

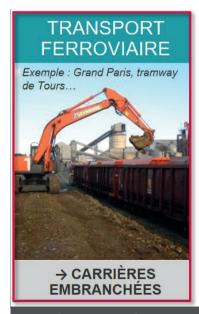
- Réutilisation pour le projet LNPCA: peu de perspectives car pas de grands remblais prévus et la nature des roches extraites n'est pas favorable à la confection des bétons des ouvrages à construire
- Mutualisation avec d'autres grands projets qui pourraient avoir besoin d'excédents : contournement autoroutier d'Arles, liaison Fos Salon (A56), projets du GPMM, ...
- Évacuation vers des sites adaptés pour les matériaux qui devront être stockés





Modes d'évacuation des déblais étudiés

- Train : solution privilégiée car travaux à proximité des voies ferrées
- Solutions complémentaires
 - Route: pour l'approvisionnement du chantier et l'évacuation de matériaux non évacuables par le fer
 - Bande transporteuse : solution à privilégier à l'intérieur du chantier
 - **Téléphérique :** solution à envisager
- Port : difficile à envisager car nécessité d'un passage en cœur de ville







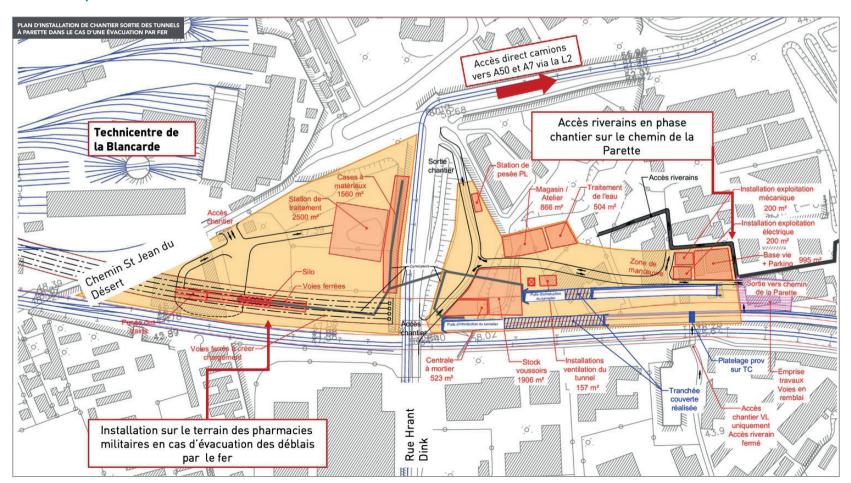




MODES D'ÉVACUATION DES DÉBLAIS

Le dispositif d'évacuation des déblais du creusement du tunnel sur le site de la Parette

- Mise en place d'une installation d'évacuation par le fer des déblais issus des tunnels (nord et est) à la Parette
- Besoin d'acquérir 1,6 ha et d'occuper 2,5 ha sur le terrain des pharmacies militaires pendant les travaux





Engagements de SNCF Réseau pour assurer le bon déroulement des travaux

- Poursuivre les échanges continus avec la Ville de Marseille, la mairie de secteur, les riverains et les entreprises, jusqu'à l'enquête publique incluse
- Réaliser des études techniques nécessaires à réduire les incidences en phase chantier, à partir de 2025
- Définir le phasage des travaux et l'évacuation des matériaux en recherchant la meilleure solution pour les riverains, à partir de 2026
- Lorsque les entreprises seront désignées et la méthode stabilisée, réaliser des états des lieux contradictoires des bâtis proches des travaux pour repérer rapidement les aléas





Engagements de SNCF Réseau en phase travaux

- Imposer aux entreprises de travaux le respect de toutes les mesures qui auront été prises pour limiter les nuisances pour les riverains :
 - Horaires, bruits, vibrations, poussières, circulation de camions, ...
- Garantir les accès riverains et entreprises et la circulation sur les voiries adjacentes durant les travaux.





Des questions? Des clarifications?



4. TRAVAIL EN ATELIER



70 min

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :





























Objectifs

- Recueillir votre point de vue pour :
 - Identifier les points forts
 - Identifier les points faibles
 - Envisager les voies d'amélioration



Insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette Les points forts

- Développement du train
- Endroit le plus judicieux
- Amélioration de la desserte de la région Sud
- Projet intéressant
- Amélioration de la zone et du bassin d'emploi
- Moins d'impacts au sud



Insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette Les points faibles

- Impact colossal au nord et sur la vie des gens
- Source de revenus qui disparait, habitations impactées
- Impossibilité de déplacement de la sortie au niveau des pharmacies militaires pour réduire les impacts
- Impact économique sur les entreprises



Insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette Les voies d'amélioration

- Informer les riverains des projets portés par la MAMP, la Mairie, en venant sur site
- Préciser le devenir des habitants de la zone
- Prévoir des sorties d'accès pour que les riverains ne soient pas enclavés
- Ne pas oublier les riverains
- Avoir sur plusieurs cartographies, les zones de chantiers et leurs accès puis les zones à terme, les dessertes pour mieux comprendre : distinguer la phase chantier et la phase définitive
- Réduire les impacts au maximum : prolongement des couvertures des voies ?
- Faire en sorte que les voiries deviennent publiques (enjeux d'entretien)
- Approfondir les questions foncières dans le secteur avant l'enquête publique : étudier finement les relocalisations à proximité immédiate



Suites de l'atelier

- Synthèse de l'atelier
- Bilan de la concertation
- Prise en considération des contributions par SNCF Réseau
- Décisions du COPIL quant aux suites à donner
- Préparation du dossier d'enquête publique
- Enquête publique préalable à la DUP



Le mot de la fin

Un mot d'appréciation de l'atelier pour conclure !



MERCIPOUR VOTRE PARTICIPATION

Site internet - https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR:

























