

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

## ATELIER

SYNTHESE

# INSERTION DE LA SORTIE EST DU TUNNEL À LA PARETTE

**SNCF Réseau**

Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mission LNPCA

Les Docks – Atrium 10.5

10 Place de la Joliette - BP 85404

13567 MARSEILLE CEDEX 02



VERSION 01 DU 09/04/2021

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR



## DATE ET LIEU

17/03/2021	Numérique via Zoom
------------	--------------------

**NOMBRE DE PARTICIPANTS :** 6 personnes (hors SNCF Réseau et prestataires)

## INTERVENANTS

Jean-Marc ILLES	SNCF Réseau – Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA
Alain PREA	SNCF Réseau - Responsable territorial Var et Bouches-du-Rhône
Laurent VÉLU	SNCF Réseau – Expert travaux
Philippe QUÉVREMONT	CNDP – Garant de la concertation
Léo DEPLANCHE	ECTE
Laurence GONTARD	NICAYA Conseil – AMO Concertation

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en cinq temps :

- + Intervention de Philippe Quévremont, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public, pour rappeler son indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage et son rôle qui consiste à veiller à la bonne information et à la participation du public (5 minutes)
- + Présentations (40 minutes) :
  - o par Jean-Marc Illes, chef de Mission LNPCA, des objectifs, du cadre et des modalités de la concertation complémentaire, des objectifs du projet LNPCA et de ses apports pour le territoire ainsi que du programme de l'opération de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette ;
  - o par Alain Préa, responsable territorial du Var et des Bouches-du-Rhône, des incidences du raccordement et des mesures proposées pour les limiter.
- + Échanges avec les participants (100 minutes)
- + Evaluation de l'opération de la sortie est du tunnel de Marseille à La Parette par les participants (20 minutes)
  - o Laurence Gontard prend note des points forts, points faibles et axes d'amélioration du projet d'insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette proposés par les participants
- + Clôture de l'atelier :
  - o Alain Préa précise les suites de l'atelier, rappelle le calendrier du projet jusqu'à la déclaration d'utilité publique et remercie les participants pour leur participation

*Le support de présentation et l'enregistrement audio de l'atelier sont disponibles sur le site internet <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>.*

# PRINCIPALES THÉMATIQUES ABORDÉES LORS DES ÉCHANGES

## Les 19 interventions orales ont majoritairement porté sur :

- Le programme de l'opération de la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette (2 interventions)
- Les modalités d'évacuation des déblais issus du creusement du tunnel de la gare de Marseille Saint-Charles (3 interventions)
- La phase travaux et les nuisances liées (6 interventions)
- Les impacts fonciers des travaux d'insertion du tunnel à la Parette et la restitution des emprises en phase définitive (5 interventions)
- Les projets connexes au projet LNPCA (3 interventions)

## SYNTHÈSE DES ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

### Les demandes de précisions sur le programme de l'opération de la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette portent sur :

- + Le nombre de voie en sortie du tunnel
  - o SNCF Réseau indique que le schéma présenté dans cet atelier prévoit 3 voies en sortie de tunnel. L'opération de 4<sup>ème</sup> voie et l'opération d'insertion de la sortie Est du tunnel à la Parette ayant des impacts différents, leur analyse doit être faite de manière indépendante.
- + La localisation précise de la sortie du tunnel à la Parette
  - o SNCF Réseau indique que sur les plans d'emprises foncières présentés dans les documents supports de la concertation, la distinction entre la voie ferrée en tranchée couverte et en aérien est matérialisée par les premiers crochets bleus (plan diapositive n°34 du support de l'atelier).

### Les demandes de précision concernant l'évacuation des déblais issus du creusement du tunnel sur le site de la Parette portent sur :

- + Les modalités d'évacuation des déblais : évacuation ferroviaire, évacuation routière...
  - o SNCF Réseau assure que le train sera le mode de transport privilégié pour l'évacuation des déblais. Les rotations de camions seront donc limitées mais pas inexistantes.
- + Les modalités de la traversée de la rue Hrant Dink pour l'évacuation des déblais
  - o SNCF Réseau indique qu'une première solution serait de mettre en place une bande transporteuse passant au-dessus de la rue Hrant Dink. Une autre solution serait de réaliser

un micro-forage dans le remblai afin de faire passer une bande transporteuse au niveau du sol.

#### + Les voies ferrées utilisées pour évacuer déblais

- SNCF Réseau indique que ces voies ferrées sont à créer et précise que leur mise en place nécessitera un franchissement provisoire ou définitif du chemin Saint-Jean du désert pour rejoindre la partie sud du technicentre qui serait utilisée en phase travaux comme voie de retournement ou de stockage des trains. Ces voies seraient ensuite potentiellement utilisées en phase 2 pour réaménager le futur technicentre de la Blancarde.

#### + Le cheminement précis des déblais évacués par le fer

- SNCF Réseau précise que les matériaux issus du creusement quitteront la zone de chantier de la zone industrielle Saint-Pierre par bande transporteuse passant au-dessus de la rue Hrant Dink avant de rejoindre un faisceau ferroviaire à mettre en place sur le terrain des pharmacies militaires où se trouverait un silo de chargement des terres. Les déblais seraient ensuite évacués par train jusqu'à des zones de mise en dépôt ou de réutilisation.

#### + Le cheminement des camions qui permettront d'évacuer ou apporter des matériaux sur site :

- Le plan d'installation présenté par SNCF Réseau prévoit une arrivée des camions par la rue Hrant Dink avec une entrée dans la zone de chantier après le pont-rail. Les camions repartiraient en longeant la rue Hrant Dink et rejoindraient la L2.

### Les interventions concernant la phase travaux et les nuisances associées portent sur :

#### + L'omission des impacts sur les riverains dans la présentation faite

- SNCF Réseau rappelle que le projet sur le secteur impacte directement et essentiellement la zone industrielle Saint-Pierre d'où la centration faite sur l'impact du projet sur les entreprises. Cependant, la présence d'habitants sur le secteur n'est pas occultée et une réduction des impacts sur leur cadre de vie sera recherchée.
- La CCI-Aix-Marseille-Provence souligne la volonté de SNCF Réseau d'engager une démarche visant à réduire les impacts du projet ferroviaire sur les entreprises du secteur. Elle s'accorde avec SNCF Réseau sur la nécessité d'intégrer les riverains, bien que peu nombreux sur le secteur, au sein de cette réflexion.

#### + Les accès riverains et entreprises à la zone des Locaux Bleus durant les travaux

- Le plan d'accès riverains présenté à la concertation n'est pas définitif et peut être ajusté selon les propositions des entreprises et riverains. SNCF Réseau précise par ailleurs que tout sera mis en œuvre pour maintenir autant que possible un accès au site 24h/24 et 7j/7. SNCF Réseau indique toutefois qu'il y aura certaines phases travaux où l'accès pourra être contraint.

#### + Les horaires de réalisation des travaux (jour / nuit)

- SNCF Réseau indique que les travaux de creusement seront en continu (24h/24, 7j/7) mais rappelle qu'une fois le tunnelier en souterrain aucune nuisance ne sera perceptible pour les riverains. Afin de limiter les manutentions et donc les nuisances nocturnes, les évacuations de matériaux se feront uniquement en journée. La nuit, les terres seront stockées dans les silos si l'évacuation se fait par train ou dans une zone de stockage si l'évacuation se fait par camions.

- + **Les nuisances sonores générées par les ventilations du tunnel**
  - o SNCF Réseau explique que les ventilations mentionnées sur les plans sont des installations de chantier visant à apporter de l'air frais au tunnelier lors du creusement et que des mesures seront prises pour minimiser la gêne (capotage, bâche...).
  - o En phase définitive, SNCF Réseau précise que les ventilations mises en place permettront uniquement d'évacuer les fumées en cas d'incendie et ne généreront donc aucune nuisance. En effet, les trains étant à traction électrique, leur circulation ne produit aucun dégagement de gaz.
  
- + **La solution trouvée pour franchir la L2 en minimisant les impacts des ouvrages d'art sur le parc paysager nouvellement aménagé**
  - o SNCF Réseau propose la mise en place de poutres latérales hautes qui permettraient d'avoir un tablier de franchissement mince tout en maintenant la hauteur libre existante entre la dalle de la L2 et la sous-face des futurs ouvrages sans appui intermédiaire sur la L2. Il n'y aurait donc à priori aucun impact sur le parc paysager en phase définitive.
  
- + **L'utilité de la sous-station positionnée au niveau de la L2**
  - o SNCF Réseau indique que pour permettre l'augmentation du trafic ferroviaire prévue, il est nécessaire de renforcer les installations électriques sur ce secteur. C'est pourquoi, une nouvelle sous-station visant à alimenter la caténaire sera mise en place.

**Les demandes de précision et interventions concernant les impacts fonciers des travaux d'insertion du tunnel à la Parette et la restitution des emprises en phase définitive portent sur :**

- + **La localisation précise de la base vie**
  - o SNCF Réseau précise que la base vie est matérialisée par un quadrilatère orange complètement à droite de l'emprise chantier colorée en jaune (plan d'installation de chantier diapositive n°41 du support de l'atelier).
  
- + **La localisation d'une base vie sur l'emprise foncière d'un participant**
  - o SNCF Réseau indique qu'à date il s'agit d'une proposition de plan d'installations de chantier qui pourra être modifiée durant les études ultérieures afin d'optimiser les emprises foncières impactées. Elle rappelle toutefois que 150 ouvriers devraient travailler sur site. L'emprise réservée à la base vie devra donc être suffisante pour accueillir le nombre de bungalows réglementaires nécessaire.
  - o La CCI Aix-Marseille-Provence précise que la zone industrielle Saint-Pierre présente des opportunités foncières permettant la relocalisation d'entreprises au sein de la zone (pharmacies militaires, terrains vagues, terrains brûlés...). Cette densification de la zone industrielle nécessitera un travail d'optimisation foncière qui n'est pas la vocation de la CCI. Toutefois, cette dernière se dispose à le faire.
  
- + **La différence entre la base vie chantier mentionnée sur le plan du dispositif d'évacuation des déblais et la base vie localisée sur la parcelle du Talus**
  - o SNCF Réseau précise que les deux bases vies seront dédiées à des opérations différentes dépendant de marchés de travaux distincts. La première base vie mentionnée sera dédiée

aux travaux de creusement alors que la seconde sera dédiée à la construction des viaducs de franchissement de la L2.

- + **Les indemnisations et compensations prévues pour les entreprises et propriétaires impactés**
  - o SNCF Réseau indique que l'indemnisation des habitations impactées se fait sur la base d'une évaluation financière du bien par des experts immobiliers à laquelle s'ajoutera une somme forfaitaire visant à rembourser les frais annexes : frais de notaire, frais de déménagement et frais d'agence.
  - o Concernant les entreprises, SNCF Réseau présente brièvement les deux situations possibles :
    - Soit l'entreprise décide de déménager volontairement et une indemnité forfaitaire lui sera proposée
    - Soit l'entreprise doit être relocalisée et SNCF Réseau prendra en charge les frais de déménagement, et la compensation de la perte d'exploitation
  
- + **L'état du foncier restitué à l'issue des travaux de la ligne nouvelle :**
  - o Sur les délaissés à restituer en phase définitive, SNCF Réseau affirme devoir à minima un aménagement paysager. Dans le cas où des projets urbains connexes seraient envisagés sur ces terrains, une réflexion avec les porteurs de projets pourra être menée afin de définir les besoins et les modalités de restitution, notamment avec une vocation écologique.
  
- + **L'opposition à la mise en place d'une installation de chantier sur la parcelle du Talus, association éligible à deux projets d'État (Fabrique numérique de territoires et quartiers fertiles de l'ANRU)**
  - o SNCF Réseau précise que des réflexions sont menées pour réduire les impacts et optimiser les emprises d'installations de chantier. Cependant, l'approche étant globale, elle intègre aussi bien le Talus que les entreprises, propriétaires et habitants de la ZI Saint-Pierre. Il est par ailleurs rappelé que le Talus dispose d'une convention d'occupation temporaire d'une emprise SNCF.
  
- + **L'origine du foncier du Talus**
  - o SNCF Réseau précise qu'il s'agit d'un terrain État dont l'exploitation est confiée à la SR L2, société de gestion de la L2.

### **Un participant a tenu à mentionner des projets connexes au projet LNPCA portés par la mairie et la Métropole sur le secteur, notamment :**

- + La création d'un parking relais « La Boiserie » de 300 places sur pilotis au-dessus du bassin de rétention actuel
  
- + La potentielle requalification de la zone industrielle Saint-Pierre, fortement impactée par le projet LNPCA, à prévoir
  
- + La création d'une halte à la Parette qui permettrait de desservir par train la ZI Saint-Pierre et de désenclaver la cité Air Bel
  - o SNCF Réseau indique que la Ville est en droit d'exprimer un besoin de transport accompagné d'une proposition. Cette dernière sera étudiée par SNCF Réseau et les

cofinanceurs du projet (collectivités locales, Région, État), sachant que la Région, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, décide de l'offre de transport sur le territoire.

- Un participant considère que la création d'une halte à La Parette entraînerait un arrêt supplémentaire injustifié entre la Pomme et la Blancarde
- + Un propriétaire regrette de ne pas être informé des projets portés par la MAMP et la Ville et considère que les occupants et usagers de la ZI Saint-Pierre sont « oubliés ».

## EVALUATION DE L'OPERATION PAR LES PARTICIPANTS

### Les points forts du projet

- Développement du train et amélioration de la desserte de la région Sud
- Amélioration de la zone et du bassin d'emploi
- Endroit le plus judicieux pour réaliser le projet
- Traversée intéressante de la vallée de l'Huveaune avec deux systèmes associés : trains semi-directs et omnibus
- Moins d'impacts au sud

### Les points faibles du projet

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

### Les axes d'amélioration du projet

- Informer directement les riverains des projets portés par la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Mairie via des visites sur site
- Préciser le devenir des habitants de la zone
- Prévoir des sorties d'accès pour éviter l'enclavement des riverains et de la ZI Saint-Pierre
- Inclure l'impact sur les riverains dans les impacts du projet
- Prévoir des cartographies précisant les zones de chantiers et leurs accès, les zones en phase définitive, les dessertes. Nécessité de 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

**SNCF Réseau**  
Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Mission LNPCA  
Les Docks – Atrium 10.5  
10 Place de la Joliette - BP 85404  
13567 MARSEILLE CEDEX 02

