

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

# PROJET DE HALTE ET REMPLACEMENT DU PASSAGE A NIVEAU DE SAINT-ANDRE

ATELIER DU 1<sup>ER</sup> AVRIL 2021

SYNTHESE

**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 0 DU 15/04/2021

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



**DATE ET LIEU**

01/04/2021	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
Patrick LARMINAT	SNCF Réseau - Responsable du pôle Maîtrise d’Ouvrage à la Direction territoriale Provence Côte d’Azur
Philippe HOLSTEIN	SNCF Gares et connexions
Bernard COUVERT	ARTELIA
Philippe QUÉVREMONT	CNDP – Garant de la concertation
Blandine PERICHON	NICAYA – AMO Concertation

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

- Intervention de Philippe Quévremont, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public, rappelle son indépendance vis-à-vis du maître d’ouvrage et son rôle qui consiste à veiller à la bonne information et la bonne participation du public (5 minutes)
- Présentations (55 minutes) :
  - 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 des principes d’aménagements de la 4ème voie. (10 minutes)
  - Par Jean-Marc Illes, chef de Mission LNPCA, du retour sur la concertation de 2019 et du travail partenarial réalisé en 2020. (5 minutes)
  - Par Bernard Couvert, Artelia, et Philippe Holstein, SNCF Gares et Connexions, des trois scénarios envisagés pour la création de la halte ferroviaire de Saint-André (10 minutes)
  - Par Patrick LARMINAT, Responsable du pôle Maîtrise d’Ouvrage à la Direction territoriale Provence Côte d’Azur, des principes de remplacement du passage à niveau de St-André et des 3 scénarios de remplacement. (30 minutes)
- Échanges avec les participants. (70 minutes)
- Clôture de la réunion :
  - Jean-Marc Illes présente les suites du projet et remercie les participants pour leur participation et leurs contributions

*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 13 interventions orales ont majoritairement porté sur :

- La validation réglementaire du projet de remplacement du passage à niveau (1 intervention)
- Les scénarios d'aménagement et les fonctionnalités de la future halte ferroviaire de Saint-André (3 interventions)
- Les trois scénarios de desserte du village en remplacement du passage à niveau (9 interventions)

## SYNTHÈSE DES ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

La demande de précisions concernant la validation réglementaire du projet de remplacement du passage à niveau porte sur :

- + L'inadéquation entre le contenu de la décision ministérielle de 2020 demandant la fermeture du passage à niveau de Saint-André et la directive de mai 2019 du ministère des Transports relative à l'exploitation et la sécurisation des passages à niveau
  - o SNCF Réseau confirme que la décision ministérielle de 2020 demande de retenir l'aménagement suivant en vue de l'enquête publique : « la suppression des deux passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André ».
  - o M. Quévremont, garant de la concertation précise que la décision ministérielle est publique et accessible sur le site internet de la ligne nouvelle. Il rappelle par ailleurs que cette dernière n'autorise pas le projet mais oriente le maître d'ouvrage dans ses décisions d'aménagement. Il ajoute que la réalisation du projet sera juridiquement actée par un décret du Conseil d'État suite à la déclaration d'utilité publique, si toutefois elle est obtenue.

Les demandes de précisions et interventions concernant les scénarios d'aménagement et les fonctionnalités de la future halte ferroviaire de Saint-André portent sur :

- + La pertinence de créer une nouvelle halte aussi proche de l'ancienne halte de Saint-Henri et l'efficacité de la nouvelle gare par rapport à la précédente
  - o SNCF Réseau explique que la halte de Saint-Henri était peu fréquentée du fait de son aspect confidentiel d'une part et de sa mauvaise desserte d'autre part car elle était située sur une ligne privilégiant les trains grandes vitesses (PLM). SNCF rappelle que la future halte, en se positionnant sur la ligne littorale dédiée au TER vise à répondre à un besoin de développer les mobilités du quotidien.
  - o SNCF ajoute que le succès d'une halte dépend essentiellement de la fréquence de trains y circulant et de sa connexion intermodale. Aussi, avec une desserte au quart d'heure, une accessibilité piétonne et cyclable renforcée, et une connexion aux transports en commun

dont le futur tramway, il est supposé et vérifié par les études socio-économiques que la halte de Saint-André sera davantage fréquentée que la halte de Saint-Henri.

- + **L'implantation de la future halte sur un nœud routier extrêmement dense, sans prise en compte de l'augmentation du trafic induite par la gare ni prévision d'aménagements de désengorgement routier du village**
  - SNCF rappelle que l'une des raisons pour lesquelles ce site avait été retenu au PLU pour la création de la halte ferroviaire est sa facilité d'accès, notamment routier.
  - SNCF souligne que les véhicules qui utiliseront le parking relais de la gare constitueront autant de véhicules qui ne transiteront pas sur le secteur.
  - Elle indique que le dimensionnement de ce dernier (150 places) a été concerté avec la Métropole, mais précise qu'il pourrait être revu en tant que de besoins.
  
- + **La dépendance du fonctionnement de la future halte à de nombreux éléments hors de la maîtrise de SNCF Réseau qui empêche de garantir le succès du projet : circulation routière du ressort de la commune, arrivée du tramway portée par la Métropole...**
  - SNCF Réseau rappelle qu'elle ne dispose effectivement pas de l'ensemble des compétences en termes de transport et de structuration du territoire. Elle rappelle que les différentes autorités travaillent conjointement afin de proposer un projet d'ensemble cohérent.
  - Même si les projets ont des horizons différents, le Code de l'Environnement impose à chaque maître d'ouvrage de s'impliquer dans la coordination des projets avec les éléments dont il dispose. Lorsque la Métropole concertera sur ses projets ce travail de calage entre maîtres d'ouvrage se poursuivra.

#### **Les demandes de précision et interventions concernant les trois scénarios de desserte du village en remplacement du passage à niveau portent sur :**

- + **Les difficultés qu'auront les bus à emprunter le boulevard Cauvet et la traverse du Pas de Faon en raison notamment de l'étroitesse des rues, de stationnements gênants de riverains, de manque de visibilité, ...**
  - SNCF Réseau précise que les bus à gabarit standard pourront emprunter le boulevard Cauvet puis la Traverse du chemin de fer. Dans ce cas un sens unique sera établi.
  - En ce qui concerna la traverse du Pas du Faon seuls les bus à gabarit adapté pourront y circuler.
  - Plusieurs schémas de circulation ont été présenté. Il appartiendra dans les études à venir à la Métropole et aux riverains de choisir la meilleure solution pour l'intérêt général.
  
- + **La difficulté à répondre au besoin de transport via des bus à gabarit réduit étant donné la fréquentation actuelle des bus aux heures de pointe**
  - SNCF Réseau précise que des analyses de charges des bus ont été réalisées. Elle indique donc que, si le scénario de bus à gabarit réduit était retenu par la Métropole, l'offre serait probablement adaptée au besoin.

- SNCF Réseau rappelle que l'arrivée du tramway (et de la halte ferroviaire) s'accompagnera d'une restructuration des lignes de bus et participera à leur désaturation. L'enjeu sera de faire du tramway un mode de transport structurant en améliorant son accessibilité en bus.
- + **La proposition de mettre en place des plots rétractables connectés comme alternative au panneau d'interdiction d'accès « sauf riverains » rarement respecté, au niveau du boulevard Cauvet**
  - SNCF Réseau prend note l'avis sur le manque d'efficacité de la signalisation « interdit sauf riverains » et précise que si un autre dispositif permettant de répondre aux besoins mais aussi aux contraintes du secteur venait à être trouvé, il pourrait être envisagé de le mettre en place au titre et aux frais du projet LNPCA.
- + **Le report du trafic routier sur le boulevard Cauvet si le schéma circulaire présenté est adopté**
  - SNCF Réseau indique que les difficultés circulatoires sur le secteur lui ont été rappelées lors des permanences. Elle précise que les aménagements prévus n'ont pas pour objectif de déplacer ces difficultés d'un secteur à l'autre, mais bien de réduire le trafic de transit.
  - SNCF Réseau constate que la fermeture du passage à niveau n°2 entrainera une augmentation de trafic sur la traverse du chemin de fer mais le réduit rue Condorcet.
  - SNCF Réseau informe les participants qu'un accès par la zone d'activités Actisud a été proposé lors de la concertation de 2021 et sera étudié comme alternative.
- + **Le rappel des multiples solutions techniques existantes pour réduire les problèmes de circulation à Saint-André : mise à 3 voies de la RD4, mise en place de radars et contrôles...**
  - SNCF Réseau dans ses études de criticité a examiné d'autres solutions que la fermeture des passages à niveau. Ces aménagements ne permettent pas, dans le cas de l'augmentation de trafic prévue, de réduire suffisamment le niveau de criticité sous le niveau admissible. Par exemple, le radar qui vise à limiter la vitesse est déjà pris en compte dans les calculs puisqu'on considère que le trafic routier se déplace à vitesse réglementaire.
- + **La proposition d'une solution alternative à la suppression du passage à niveau de Saint-André visant à adapter les contraintes de franchissement de ce dernier. Un participant a suggéré de réserver son franchissement aux transports en commun afin de réduire le trafic de transit au sein de Saint-André.**
  - Contrairement à la proposition précédente, cette mesure serait théoriquement de nature à abaisser suffisamment la criticité du passage à niveau. Cependant cette solution alternative n'a pu prospérer : au vu de la dangerosité d'un franchissement de passage à niveau, les dispositifs d'accès doivent faire l'objet d'homologations. La solution des plots rétractables a été étudiée par la DREAL et le CEREMA mais n'a pas été retenue pour des raisons de sécurité.
- + **Les chiffres indiqués sur les plans d'évolution du trafic : signification, intégration de la diminution du trafic de 30% par rapport au trafic routier actuel sur la rue Condorcet**
  - SNCF Réseau explique que sur les plans d'évolution du trafic :
    - Le chiffre en haut dans le carré correspond au trafic qui sera observé dans le scénario étudié
    - Le chiffre en bas dans le carré correspond à la différence avec le trafic de référence
  - SNCF Réseau tient à rappeler que bien qu'une augmentation du trafic routier soit prévue au niveau de la traverse du chemin de fer, celle-ci demeurera inférieure à la diminution de trafic

- prévue rue Condorcet. Aussi, une diminution générale du trafic sera bien observée sur Saint-André.
- SNCF Réseau précise que le nombre de 200 voitures (scénario C, le matin), bien que supérieur au trafic actuel, reste un trafic courant pour une voie à sens unique. Elle rappelle toutefois qu'un travail sera engagé avec SNCF Réseau, la Métropole et les riverains pour réduire ce trafic autant que possible.
  - SNCF Réseau prévoit les infrastructures maximales pour laisser ouverts plusieurs scénarios possibles : « accès interdit sauf riverains », feux alternatifs, plots rétractables routiers.
- + La prise en compte de la proximité du boulevard Barnier et de la traverse du Pas de Faon avec des écoles et autres équipements fréquentés, qui font de ces rues des sites souvent saturés
- SNCF Réseau convient qu'il est essentiel de prendre en compte l'environnement proche et notamment la présence d'écoles à proximité des axes de circulations dans les propositions de schéma de circulation. Elle rappelle que ces propositions s'accompagneront d'aménagements complémentaires et seront nécessairement ajustées en lien avec l'arrivée du tramway sur le secteur.
- + Proposition de supprimer le passage des bus au sein de Saint-André. Cette alternative permettrait de ne pas créer l'ouvrage au niveau du boulevard Cauvet. Les bus rejoindraient directement la RD4 et il n'y aurait ainsi plus de sujets d'expropriation et de trafic augmenté dans les ruelles.
- Cette solution est forcément moins chère pour le maître d'ouvrage mais paraît contradictoire avec le souhait de plusieurs riverains de maintenir une desserte bus de Saint-André.

**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

