



ST ANDRÉ
ST HENRI
L'ESTAQUE GARE
L'ESTAQUE LE MARINIER
LES HATS DE L'ESTAQUE
L'ESTAQUE-PLAGE
L'ESTAQU- RIAUX

Contribution de la Fédération des CIQ du 16ème arrondissement de Marseille Concertation sur le secteur de Saint André Création d'une Halte Ferroviaire Remplacement du passage à niveau

La Fédération des Comités d'Intérêt de Quartier du 16ème arrondissement ne s'oppose pas à la "Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur" et adhère à la création d'un "Réseau Express Métropolitain".

Cependant le dossier de concertation portant sur le projet de "Halte de Saint André et du remplacement du passage à niveau" appelle de notre part les réserves suivantes :

Pour faire muter une ligne TER en un véritable "Réseau Express Métropolitain" le nombre de trains doit effectivement être augmenté.

Le TER actuel circule dans ce secteur sur les voies "Grande distance Paris / Vintimille". Ces voies sont implantées hors des zones à haute densité d'habitat.

Le "Réseau Express Métropolitain" circulerait quant à lui sur les voies « littorale » qui elles passent en bordure immédiate du noyau villageois de Saint André.

L'augmentation des nuisances sonores pour les habitants riverains est donc important, nous ne pouvons évidemment pas y souscrire.

Nous demandons d'ailleurs que des études d'impacts sonores soient menées sur toute la ligne afin d'identifier les lieux sensibles et d'y réaliser des ouvrages anti bruit partout où cela s'avèrera nécessaire.

L'absence d'arrêt entre St Henri et Arenc ne nous apparaît pas non plus être un choix judicieux. Il est en contradiction avec l'image de comparaison au RER qui est présentée.

Au dire du dossier présenté, l'augmentation du nombre de trains est aussi ce qui nécessiterait la suppression du passage à niveau de St André.

Il est à noter qu'actuellement ce passage à niveau n'est pas répertorié dans les 153 ouvrages dangereux en France :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Programme%20national%20de%20s%C3%A9curation%20des%20passages%20%C3%A0%20niveau_Liste%20passages%20%C3%A0%20niveau.pdf

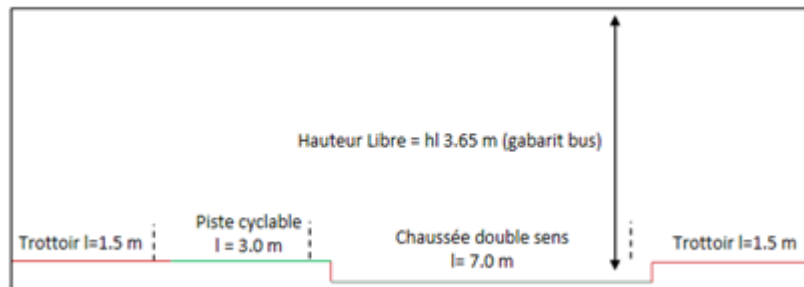
Le projet de passage souterrain au droit du Bd Cauvet en remplacement de ce passage à niveau nous pose questions :

Etat des lieux :





Gabarit nécessaire :



Dimensions mini à respecter

Hauteur nécessaire : 3,65 ml

Largeur totale nécessaire sans piste cyclable : 10,00 ml

Longueur de rampe nécessaire à 5% maxi (norme PMR) = 73 ml

Bd Cauvet :

Hauteur :

Distance entre la voie et la Traverse du chemin de fer = 34 ml

Distance entre voie et Chemin St Louis du Rove = 40 ml

Dans les deux cas ces distances sont insuffisantes pour créer les rampes nécessaires

Largeur :

Largeur de la voie actuelle = 7,70 ml, ne permet pas de respecter la largeur nécessaire au gabarit bus et des trottoirs. = 10,00 ml.

En dehors des problèmes de dimensionnement, le projet présenté n'évoque pas la présence du bassin de rétention présent sur ce site, et qui à notre connaissance recueille les eaux pluviales de l'autoroute A 55 et celles de la colline de Foresta. Ce bassin ne peut donc pas être supprimé.

Dans ces conditions, il nous apparaît que ce projet ne peut pas être retenu.

La solution réside sans doute dans l'aménagement tel que le préconise le rapport de Madame Borne, Ministre des transports, dans son "PLAN D'ACTION POUR AMELIORER LA SÉCURISATION DES PASSAGES A NIVEAU" en date du 3 mai 2019 (pièce jointe) qui se doit d'être mis en œuvre :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/20190503_EB_Plan_Actions_Securit%C3%A9_F.pdf

Les solutions alternatives qui consisteraient soit à changer les itinéraires des bus, soit la nature des véhicules ne nous semblent pas pouvoir être mises en œuvre ni répondre aux besoins réels.

L'avis éclairé de la RTM, étonnamment absent de cette étude, doit être intégré avant toute prise de décision.

Concernant la halte ferroviaire, l'emprise du projet sur le Bd Henri Barnier peut aisément être revue afin d'éviter les expropriations des maisons que les habitants ne souhaitent pas quitter.

A défaut une autre implantation pourrait être envisagée en concertation approfondie avec la population de ce quartier.



Nous notons également l'absence de projet de réhabilitation de la Gare de l'Estaque ainsi que la création des parkings qui y sont indispensables et que nous réclamons depuis très longtemps.

Concernant le tramway, le trajet Sud nous semble plus judicieux au regard de l'**extension** possible en accompagnement de la voie douce (cyclable et piétonne) du littoral vers les quartiers de St Henry, l'Estaque, les Riaux et Corbières où un pôle multimodal serait idéalement placé pour les usagers venant de la côte bleue (15000 à 18000 véhicules/jour selon la saison) et ceux des plages.

De plus **il est le seul à ne pas présenter de doublon avec le Réseau Express Métropolitain** sur les autres tronçons

Marseille le 15/04/2021

Le Président

Dominique Zussy