PREAMBULE

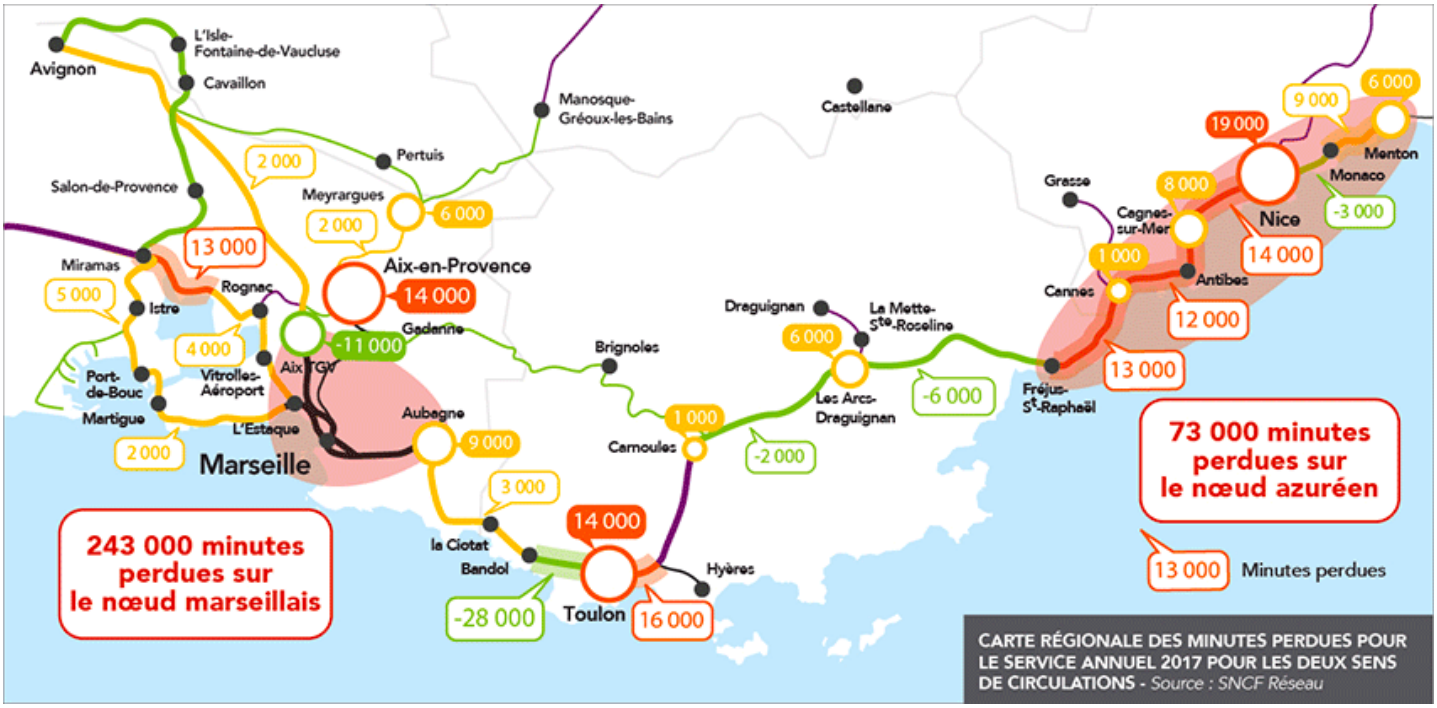
Cette étude s'appuie sur les différents documents mis à disposition sur le site Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) pour analyser les justifications du projet en faisant un focus sur Marseille puis plus précisément sur le quartier de Saint André. Elle permet aussi d'analyser les solutions proposées et de proposer des alternatives ayant moins d'impact sur les riverains.

POURQUOI LE PROJET ?

Les difficultés croissantes à se déplacer dans la Région provoquent également un essoufflement de la croissance démographique, contribuent à un accroissement de la fracture sociale et entraînent une surexposition des habitants aux problèmes de pollution atmosphérique, de nuisances sonores et de sécurité routière.

=> Le rapport de l'INSEE (N° 74 paru le 11/09/2019) annonce un regain démographique sur Marseille. L'impact de la mobilité ne semble pas être un facteur influençant la croissance démographique.
=> La pollution des Paquebots et des cargos a un impact encore plus significatif que les automobiles sur l'environnement de l'air (linsoutenable-pollution-de-lair-du-transport-maritime-navire-bateaux-croisiéres).

Les aménagements prévus dans le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur permettront de dé saturer les nœuds ferroviaires existants et d'améliorer l'offre de service, prioritairement pour les déplacements quotidiens.



=> Le projet prévoit de dé saturer le nœud ferroviaire de Marseille, le graphique ci-dessus met en évidence les tracés qui entrainent une perte de temps. Nous pouvons voir quelques points critiques tel que les nœuds Marseillais (243000mn perdues), d'Aix-en-Provence (14000 mn perdues) et de Meyrargues (6000mn) ainsi que les liaisons Miramas/Rognac (13000 minutes + 4000 minutes) et la liaison Miramas / Martigues (5000 minutes).

Comment les fermetures des passages à niveau de St André et de Saint Henri qui ne touchent actuellement que la liaison "Côte bleu" (2000mn perdues soit moins de 1% du temps perdus sur le nœud marseillais) vont contribuer à une amélioration significative du trafic (eu égard aux impacts économiques et sociaux) ?

QUELS BÉNÉFICES ?

Les phases 1 et 2 du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur visent à développer des services de type RER sur les métropoles de Marseille, Toulon et Nice, qui seront reliées plus tard entre elles avec des services régionaux performants.

=> La décision ministérielle oriente les phases 1 et 2 du projet sur le traitement des nœuds ferroviaires afin de traiter les retards chroniques de la SNCF avant de construire la LNPCA qui ne peut s'intégrer dans l'état actuel des nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice. Cette décision n'est pas axée sur le développement des services de type RER des métropoles.
=> L'objet de la création de la gare souterraine de Saint Charles est de dé saturer de façon notable le plateau de surface. Pourquoi avoir recours à des modifications ayant un impact fort sur la population (Expropriations, nuisances durant les travaux, pollutions sonores et vibratoires importantes durant et après les travaux) ? Pour la plupart ces travaux ne contribueront pas directement à la capacité à réaliser la gare souterraine. Pouvez-vous revoir les phases du projet afin de privilégier les actions qui auront le moins d'impacts sur la population ?

ZOOM SUR LES PHASES 1 ET 2

La décision ministérielle ne mentionne pas l'option du doublement du tunnel de Saint Louis. L'impact lié à ces travaux sur les immeubles en surface n'est pas mesuré / contrôlé. Nous sommes dans des vieux quartiers de Marseille et nous ne voulons pas voir se reproduire le drame de la rue d'Aubagne dans nos quartiers.

=> Il n'est pas mentionné dans ce zoom la sécurisation des passages à niveau de Saint Henri et Saint André.

SECURISATION DES PASSAGES A NIVEAU

Dans les présentations de la concertation 2019, il est évoqué dans les aménagements des phases 1 et 2 la **sécurisation des passages à niveau** (Dossier support de la concertation - Page 69). Dans les ateliers riverains ce thème a été traduit en "**Fermeture des passages à niveau**" et étude des solutions limitant l'impact de ces fermetures.

Nous n'avons pas pu débattre des alternatives possibles en termes de sécurisation.

Analyse des raisons de la fermeture des passages à niveau

1. Pour des raisons de sécurité :
   - Aucun accident impliquant des véhicules n'est référencé sur le PN de St André sur les 40 dernières années et probablement aucun au-delà de la mémoire des riverains.
   - Ces passages à niveau ne font pas partie de la liste des 153 PN dangereux référencés par la SNCF au 21 Novembre 2019 [1].
   - 98% des accidents sur les passages à niveau sont dû à des erreurs des usagers de la route. Ce comportement mis en avant pour la fermeture du passage à niveau de St André est lié à une mauvaise adaptation de la voirie sur la D4 (St André). Une proposition d'adaptation de la voirie a été faite au cours de la réunion du 17 Juillet 2019 (cf. Annexe – 1). Cette adaptation en plus de sécuriser la traversée du passage à niveau diminuera la traversée de Saint André par les véhicules voulant éviter le rond-point sur l'avenue André Roussin.
   - Sécuriser le PN par la mise en place d'un radar de franchissement qui d'après le rapport EPSF 2017 [3] conduit à une baisse de l'accidentologie.
   - Le rapport d'analyse et les préconisations formulées par Mme la députée Laurence Gayte [4] demandé par le premier ministre suite à l'accident de Millas s'oriente vers une sécurisation des passages à niveau. Ce rapport est à l'origine du plan d'actions [5] pour améliorer la sécurisation des passages à niveau mis en place en Mai 2019 par le Ministère chargé des transports.
   - Le rapport d'activité 2019 [6] de l'établissement public de la sécurité ferroviaire (EPSF) concernant l'accident de Millas met en avant le besoin de passer d'une vision purement ferroviaire à une vision partagée ferroviaire et routière. Les préconisations de ce rapport vont dans le sens d'une sécurisation des passages à niveau.
   - Le rapport EPSF 2019 met en évidence que malgré la réduction du nombre de PN (env 1500) sur les 10 dernières années il n'y a pas eu de diminution du nombre d'accident aux PN (en moyenne 40 par an).
   - Le rapport EPSF 2019 met en évidence qu'il y a plus de morts liés aux intrus sur la voie (54,7%) qu'aux utilisateurs des PN (37,7%). Qu'avez-vous prévu pour sécuriser la voie qui demeure accessible aux piétons sur plusieurs kilomètres ?
   - L'étude des voies empruntées par les TER sur la zone Marseille / Martigues / Miramas / Vitrolles et AIX met en évidence qu'il y a de nombreux passages à niveau ne faisant pas l'objet d'une fermeture alors qu'ils sont aussi concernés par l'augmentation du trafic

		Passage à Niveau	
Code ligne	**Ligne**	**Zone Aix-Marseille-Vitrolles-Martigues-Miramas**	**Total sur la ligne**
905000	905000 - Ligne de Lyon-Perrache P1 à Marseille-St-Charles (via Grenoble)	1	151
947000	947000 - Ligne de Carnoules à Gardanne	0	48
928000	928000 - Ligne de Rognac à Aix-en-Provence	8	8
830000	830000 - Ligne de Paris-Lyon à Marseille-St-Charles	0	37
928106	928106 - Embranchement d'Aix-en-Provence-Marchandises	1	1
935000	935000 - Ligne de Miramas à L'Estaque	9	10
935606	935606 - Voie-mère de Martigues à Lavera	1	5
925000	925000 - Ligne d'Avignon à Miramas	3	16
939001	939001 - L'Estaque à Marseille St-Charles	2	2
830649	830649 - Voie-mère du centre des transports terrestres de Vitrolles	0	2
935111	935111 - Ligne de Port-de-Bouc à Caronte-la-Gafette	3	3
		28	**283**

(*) L'augmentation du trafic TER Marseille - Miramas concerne les 2 PN de la portion Marseille Saint Charles - L'Estaque et les 9 PN de la portion Miramas - L'Estaque.

(**) Seul le PN 104 du code ligne 905000 est dans la liste de PN dangereux pour le département de Bouches-du-Rhône.
(***) Trois PN (6,8, 15) du code ligne 925000 sont dans la liste des PN dangereux

=> Nous demandons que le plan d'action de sécurisation des passages à niveau [5] soit appliqué au passage à niveau de Saint André.

2. Pour augmenter le transport du Fret
   - Le transport multimodal implique la concentration des moyens de transport sur des points d'échanges. Cela va donc impliquer une augmentation des trains de Fret mais aussi des camions qui devront acheminer les marchandises entre les stations multimodales et les clients finaux. Nos infrastructures routières sont déjà saturées (Ex: Avenue André Roussin) mais nous allons devoir absorber une augmentation du nombre de camions qui vont desservir toute la région et donc accentuer la saturation du réseau routier de nos quartiers.
   - Les statistiques sur le transport de Fret (Chiffres clés du transport 2019) montrent :

Transport	2001	2002	2006	2007	2011	2012	2016	2017	Répartition 2017	Moyenne	% 2016/2017	Tendance 16 Ans
Ferroviaire	51,7	51,3	41,2	42,6	34,2	32,5	32,6	33,4	9,60%	39,9	2,45%	-16,37%
Routier	291	293,9	328,6	341,1	302,1	288,4	287,7	307,7	88,47%	305,1	6,95%	0,86%
Fluvial	6,7	6,9	8	7,5	7,9	7,8	6,8	6,7	1,93%	7,3	-1,47%	-8,06%
	349,4	352,1	377,8	391,2	344,2	328,7	327,1	347,8	100,00%	352,3	6,33%	-1,27%

Ferroutage	2008	2009	2011	2013	2016	2017	Répartition 2017	Moyenne	% 2016/2017	Tendance 9 Ans
Combiné conteneurs	7	6,3	6,4	7,5	6,1	5,3	15,82%	6,4	-13,11%	-17,62%
Combiné Semi-remorques	2,2	1,3	0,9	0,9	1,4	1,7	5,07%	1,4	21,43%	21,43%
Total Combiné	9,2	7,6	7,3	8,4	7,5	7	20,90%	7,8	-6,67%	-10,64%
Conventionnel	31,2	24,6	26,9	23,8	25,1	26,5	79,10%	26,4	5,58%	0,57%
Total Ferroviaire	40,4	32,2	34,2	32,2	32,6	33,5	100,00%	34,2	2,76%	-2,00%

   - Malgré le sursaut entre 2016 et 2017 (+2,45%), la tendance met en évidence une baisse importante du ferroutage au niveau national (-16,37%) alors que le transport routier reste stable (+ 0,86%) et le volume total aussi (-1,27%).
   - Le ferroutage représente moins de 10% des transports de marchandises
   - Le ferroutage Combiné (celui mis en avant dans les transports multimodaux) ne représente que 21% du Ferroutage soit environ 2,1% du transport de marchandises.
   - La tendance de la réduction du Ferroutage se confirme en Europe, -8,3% sur les 5 dernières années (Statistiques Européenne Eurostat)
   - La SNCF met en avant une volonté d'augmentation du ferroutage et en même temps elle ferme des lignes historiques de ferroutage (Ex : Ligne des primeurs Perpignan - Rungis).
   - L'augmentation du Fret au niveau du Port va entrainer un impact environnemental important sur les quartiers nord de la ville.
     - Marseille est le port le plus pollué de France et le 8eme en Europe.
     - D'après le rapport de la Fédération européenne pour le transport et l'environnement (One Corporation to Pollute Them All_English.pdf), la pollution annuelle en Oxyde de Soufre (SOx) liée au paquebot est 3,7 fois supérieure à la pollution générée par les automobiles. La pollution en Oxyde d'azote (Nox) des paquebots représente 25% de la pollution générées sur Marseille. Cette étude ne prend pas en compte les cargos de Fret qui alourdissent ce bilan.
     - D'après l'étude réalisée par France Nature Environnement (linsoutenable-pollution-de-lair-du-transport-maritime-navire-bateaux-croisiéres), les quartiers aux abords du port sont **20 fois** plus pollués aux particules ultra fines que le reste de la ville. L'augmentation des cargos et des camions va encore accentuer cette pollution dans nos quartiers.

Etude de la solution proposée de fermeture du Passage à niveau (PN) de St André 2019

1. Scénario envisagé pour désenclaver le quartier si le PN est fermé:
   - Scénario Barnier, il est fait mention qu'il n'y avait aucune expropriation. Cependant les immeubles à l'angle de Condorcet / Barnier devront être supprimés. A qui appartiennent ces immeubles ?
   - Scénario Cauvet,
     - Le document de l'atelier riverain précise que le boulevard Cauvet est quasiment à hauteur de la RD4. Il y a en fait un dénivelé de plus de 4m ce qui par rapport au virage de la RD4 donne une pente de près de 7%. Le dénivelé entre les voies ferrées et le boulevard Cauvet est lui de 6m.
     - L'étude pour le passage des bus ne porte que sur l'encombrement (espace des voies et des trottoirs), l'analyse minimise l'impact sur les habitations. La largeur actuelle est de 7m40, elle doit être portée à 10m10. Soit un gain de 2m70. Malgré ce gain, les bus empièteraient sur les voies opposées pour tourner sur ou depuis la rue Condorcet. Les bus remontant la traverse du chemin de fer, frôleraient le mur de soutènement de la voie ferrée d'après votre schéma page 54. Ce schéma ne semble pas intégrer l'encombrement de voie lié au porte-à-faux important (prés de 3m) du bus. Celui-ci ne permettrait pas de tourner sans emprunter la voie opposée comme c'est le cas pour les bus descendant la traverse du chemin de fer. Ce virage en aveugle (mur d'enceinte) des habitations serait inévitablement source d'accident. L'impact sur les propriétés à l'angle de Condorcet et de la traverse du chemin de fer est sous-estimé.

       L'étude ci-dessous montre l'impact si nous prenons en compte ces données.

Fig. 1

De plus l'étude initiale ne tient pas compte du profil altimétrique de la voie. Les bus Mercedes Citaro ne peuvent supporter (à vide) un écart de déclivité de la rue de plus de 7%, au-delà le bus se poserait sur le châssis. Cette valeur peut rapidement se réduire en fonction du remplissage du bus. Le profil actuel est de 13% au point d'intersection entre la rue Condorcet et la traverse du chemin de fer.

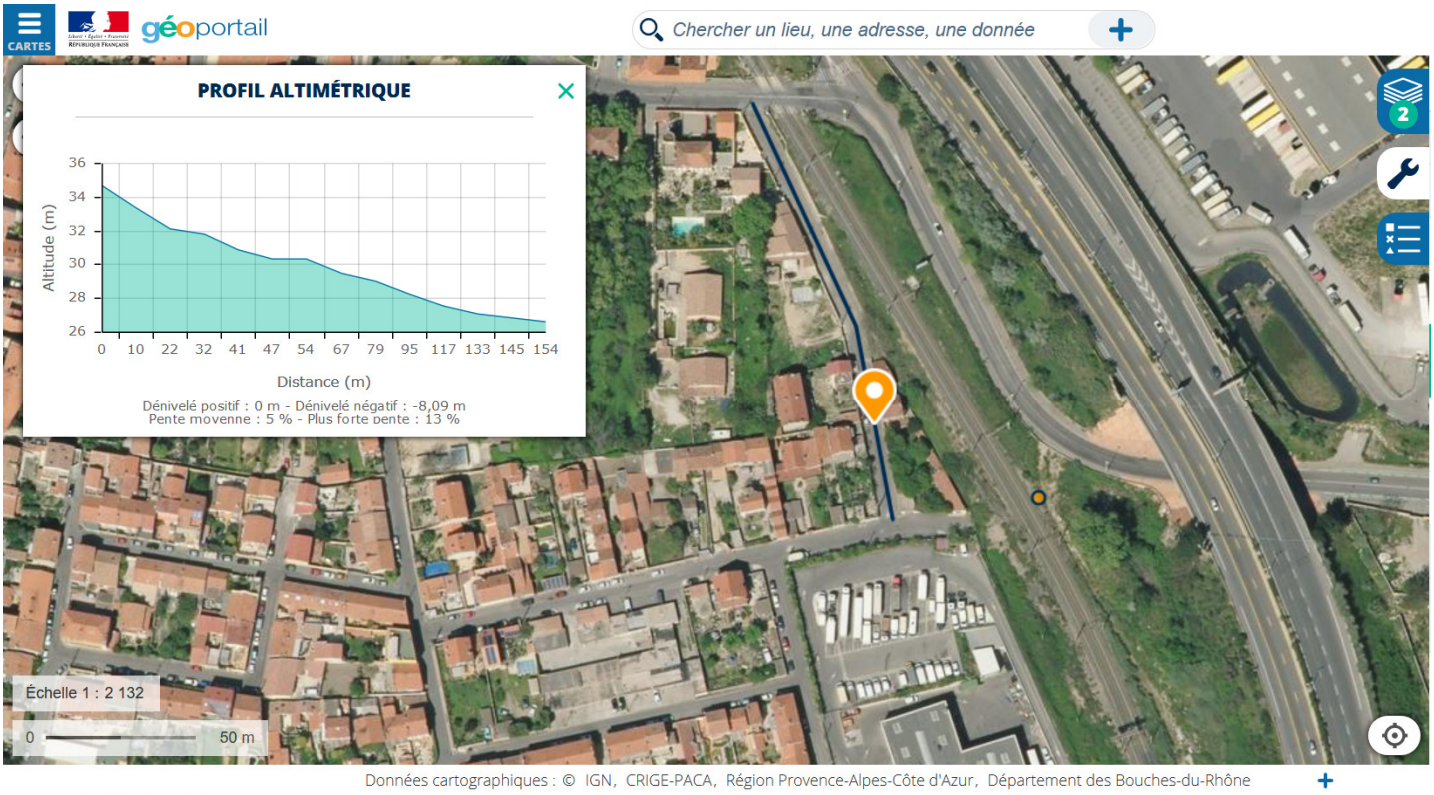


Fig. 2

L'adaptation du profil de la traverse du chemin de fer en prenant en compte les contraintes des bus Mercedes Citaro et du règlement de la voirie 2006 (Chap III article 17 [(*)]), nécessiterait soit de remonter le niveau du boulevard Cauvet (Fig 3) soit de descendre le niveau de la rue Condorcet (Fig 4).

[(*)] L'accessibilité aux personnes handicapées de la Voirie est un droit pour tous rappelé entre autres par les Lois 75-534 du 30 juin 1975 (Loi d'orientation en faveur des personnes handicapées) et 91-663 du 13 juillet 1991 (Loi cadre), par les décrets n° 99.756 et 99.757 (J.O du 04/09/1999), par l'arrêté du 31/08/1999, par la circulaire n° 2000.51 et par les normes NF P.98.350, P.98.351, S.32.002. Les textes ont été renforcés par la loi n° 2005-102 du 11/02/2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (JO n° 36 du 12/02/2005). Les principales dispositions en sont les suivantes, elles sont applicables aux voies nouvelles, aux travaux de modification de la structure ou de l'assiette de la voie et aux réfections de trottoirs.

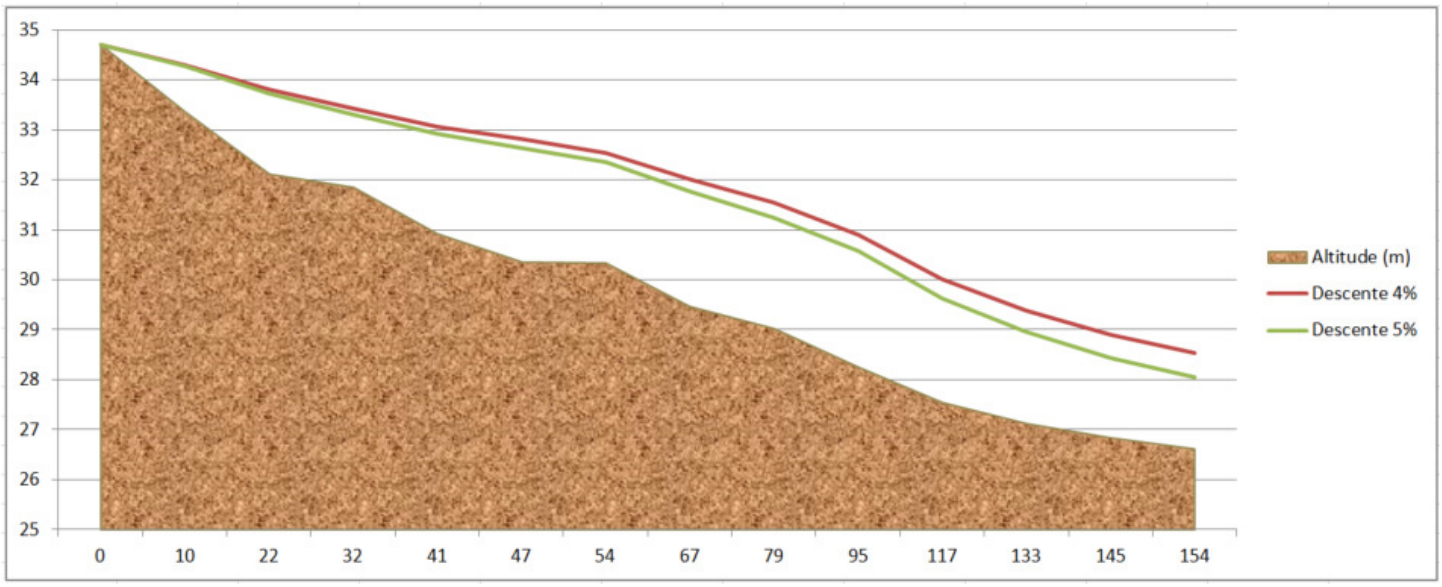


Fig. 3

Cette première solution aurait un impact sur les ouvertures (entrées charretières, portes, fenêtres) de l'ensemble des habitations de la rue (variation entre 1m et 2m50). Elle aurait aussi un impact sur le jonction Cauvet / D4 car il faudrait remonter la voie ferrée de prêt de 2M pour pouvoir réaliser le pont rail.

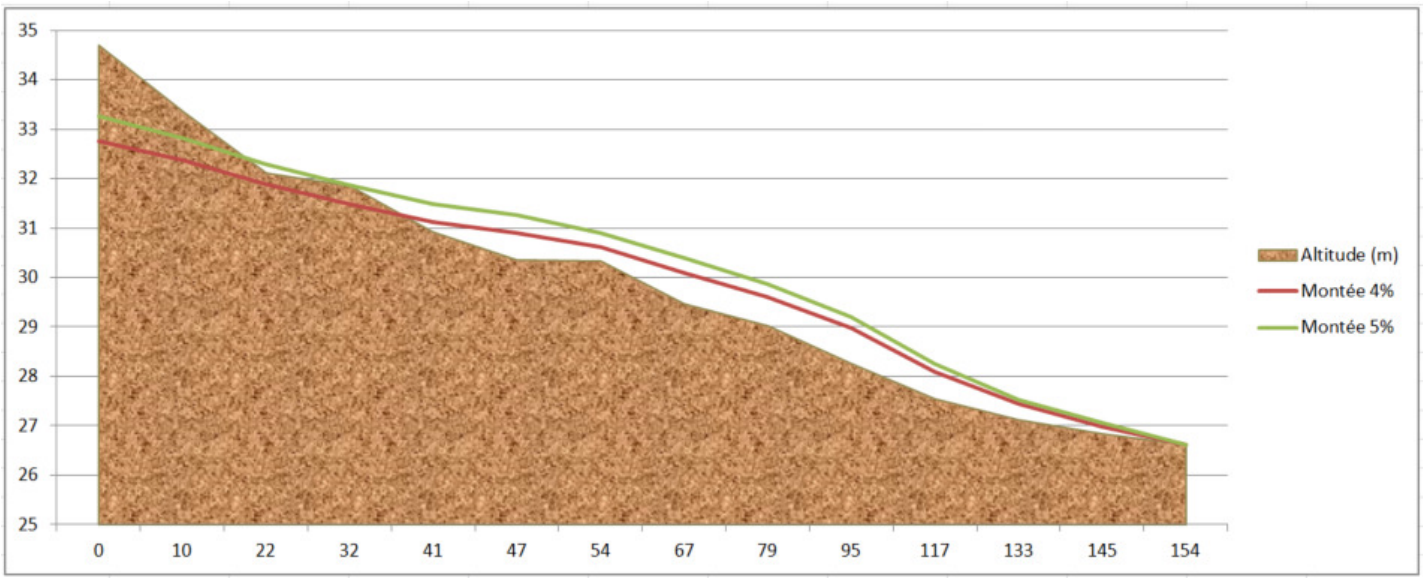


Fig. 4

Cette deuxième solution permet de déplacer l'impact sur la jonction Cauvet / D4 vers la jonction Condorcet / Traverse du chemin de fer. Les impacts sur les ouvertures (entrées charretières, portes, fenêtres) de l'ensemble des habitations de la rue (variation entre -1m50 et 1m) seraient toujours présent

- Actuellement les voitures des riverains sont stationnées dans la rue, ce qui représente aujourd'hui environ 12 voitures mais peut aller jusqu'à plus de 20 voitures si nous comptons 2 véhicules par foyer. Les espaces de parking prévus sur les lots 38,39 et 40 sont sous dimensionnés (Env. 10 places prévues)
- L'insertion ou la sortie des véhicules des riverains sur les voies de circulation par les entrées charretières n'est pas pris en compte dans le scénario et va entrainer des perturbations du trafic routier. Aucune étude n'est réalisée sur l'impact des 5000 véhicules sur la circulation de la traverse du chemin de fer, du boulevard Cauvet et de la traverse du pas de Faon.
- L'espace restant entre la voie publique et la voie ferrée ne permettrait pas la mise en place d'un mur antibruit (Fig. 1) sur la totalité de la traverse du chemin de fer. La partie en rouge de cette illustration représente la zone de sécurité entre une voie et une construction.

Scénario d'aménagement du pôle multimodal de Saint André

Le dossier de concertation 2021 intègre des propositions d'aménagement pour créer une halte à Saint André. Le projet met en avant que le principe de disposer d'une halte dans notre quartier faisait partie d'un objectif de service validé par le comité de pilotage de la LGV PACA en Janvier 2011.

=> Malgré cet objectif la SNCF a fermé la halte de St Henri en 2019. Cette halte se situe à environ 150m de la proposition de halte St André.

Les évaluations du report modal mis en avant dans le dossier laisse entrevoir que la fréquentation de la halte St André pouvait être d'environ 700 montées/descentes par jour.

=> Une étude réalisé par la CEREMA sur la région des hauts de France [7] similaire en termes d'infrastructures, de nombre de TER et de fréquentation met en évidence un report modal est estimé 2,2%. Le report modal n'aura que peu d'impact sur le trafic routier actuel.
=> L'expérimentation du pôle multimodal de la Barasse (Marseille 11eme) est assez éloquent, sur les 35 TER [12] mis en avant pour justifier la création de la troisième voie Marseille-Aubagne et la halte de la Barasse seul 20 TER subsistent.
=> Sans remettre en cause les chiffres présentés par la SNCF, il convient de les relativiser. Les 700 montées/descentes envisagées sont à rapprocher des 2700 montées/descentes réalisées aux 3 arrêts de bus de Saint André (Hors transport scolaire dédié) [8]. Lorsque nous considérons tous les arrêts du quartier ciblé par la halte, la desserte du TER ne représente qu'un faible pourcentage des usagers. Cette fréquentation « idéale »

suffira-t-elle à garantir une rentabilité de la halte dans le temps et ainsi éviter sa fermeture comme cela s'est produit pour celle de Saint Henri ?

Les scénarios proposés pour le pôle d'échange multimodal prévoient une implantation sur les axes Roussin / Sardou.

=> Ces axes sont systématiquement saturés aux heures de pointent ou lors d'incident de la circulation sur les axes autoroutiers (A55, A51) a des kilomètres de Saint André.

Tous les scénarios proposés vont entraîner l'expropriation d'entreprises (Nissan, Hyundai) et pour certains avoir un impact négatif sur les infrastructures du noyau villageois de Saint André (Suppression d'une partie du stade, suppression de place de parking sur le boulevard Barnier).

L'arrivée du Tramway (quel que soit son parcours) est indépendant de cette halte. Les riverains pourront dans tous les cas bénéficier de ce moyen de transport lorsqu'il sera mis en œuvre (Cible 2025).

=> La gare de l'Estaque située à moins de 2 kms de Saint André est desservie par des Bus toutes les 10mn aux heures de pointes. Elle serait une alternative économiquement intéressante à la proposition du projet (Pas d'expropriation, pas d'investissement en construction d'une halte, pérennité de la gare (estimation de 590 000 voyageurs) par rapport à la halte de Saint André au vu de ce qui s'est passé pour la halte ST Henri situé sur le même boulevard.

Etude de la solution proposée de fermeture du Passage à niveau (PN) de St André 2021

Le projet revient en 2021 avec les mêmes arguments quand 2019 pour la fermeture du passage à niveau. La mise en avant de problème de sécurité est une fois de plus lié à un problème de comportement des usagers de la route (comme dans 98% des cas d'accidents sur les passages à niveau (Source [5])). Les exemples cités (Bus bloqué sur la voie, barrière enfoncée ou franchissement de la barrière en cours de fermeture par un bus) illustrent parfaitement ce point.
Le deuxième comportement mis en avant ne concerne pas la SNCF mais plutôt les services de la voirie de la métropole. Des propositions d'aménagement de la voirie ont été proposées pour corriger ces comportements (Annexe – 1).

L'augmentation du temps de fermeture est évaluée en fonction d'un accroissement du nombre de TER et d'un autre facteur qui n'est pas précisé (Question posée le 12/04/2021 sur le site LNPCA).

=> L'analyse de probabilité mis en avant ne tient pas compte des actions de sécurisation des passages à niveau et des aménagements de voirie.
=> Cette analyse s'appuie sur des hypothèses d'augmentation de TER qui ne sont du périmètre de la SNCF. Des exemples régionaux et des études nationales mettent en évidence que les estimations du développement du trafic TER sont surévaluées (deux fois supérieure) et cela a une conséquence sur le calcul de la probabilité.
=> L'augmentation du temps de fermeture du passage à niveau n'est pas préjudiciable à la vie du quartier contrairement à la fermeture du PN. En effet cela devrait contribuer à une diminution significative des véhicules traversant le quartier (45% du trafic).

1. La desserte des transports en commun :

Le projet met en avant une adaptation de la desserte des transports en commun du quartier de Saint André avec notamment une adaptation des véhicules de transport en commun aux gabarits de la voirie

=> Ces suppositions dépassent le périmètre du projet LNPCA et ne sont pas faites en concertation avec la métropole. Elles ne peuvent pas être considérées comme un engagement de la métropole et être prises en compte dans les évaluations du désenclavement du quartier.

2. Scénarios proposés

Les scénarios proposés n'apportent pas de nouvelles solutions par rapport à la concertation 2019. Ils mettent au contraire en avant de nouvelles problématiques et illustre la méconnaissance de la vie du quartier.

=> Comme nous pouvons le voir actuellement sur la partie la plus large de la rue Condorcet (Env. 12m), nous sommes obligé de nous arrêter et de nous ranger pour laisser passer les bus qui arrivent en sens inverse. Ceux-ci ne peuvent pas se croiser. Il est par conséquent utopique de croire que la situation sera plus favorable sur des axes moins larges. L'observation des axes Gravitz / Labro qui sont au centre du village en sont la parfaite illustration.

=> Pas de prise en compte des écoles et de leurs problématiques. Deux fois par jour, la traverse du pas de Faon et la rue Condorcet sont saturées de voitures stationnées en double file par les parents qui déposent leurs enfants à l'école.

=> La largeur de la traverse du pas de faon est surévalué, sa largeur de moins de 5m ne permet pas d'avoir une voie de circulation et des trottoirs aux normes.

=> Le Boulevard Cauvet est saturé de véhicules stationnés de part et d'autre de la chaussée ce qui ne permet pas d'absorber le trafic envisagé (env. 150 en heure de pointe). Le trafic actuel (env. 10 en heure de pointe)

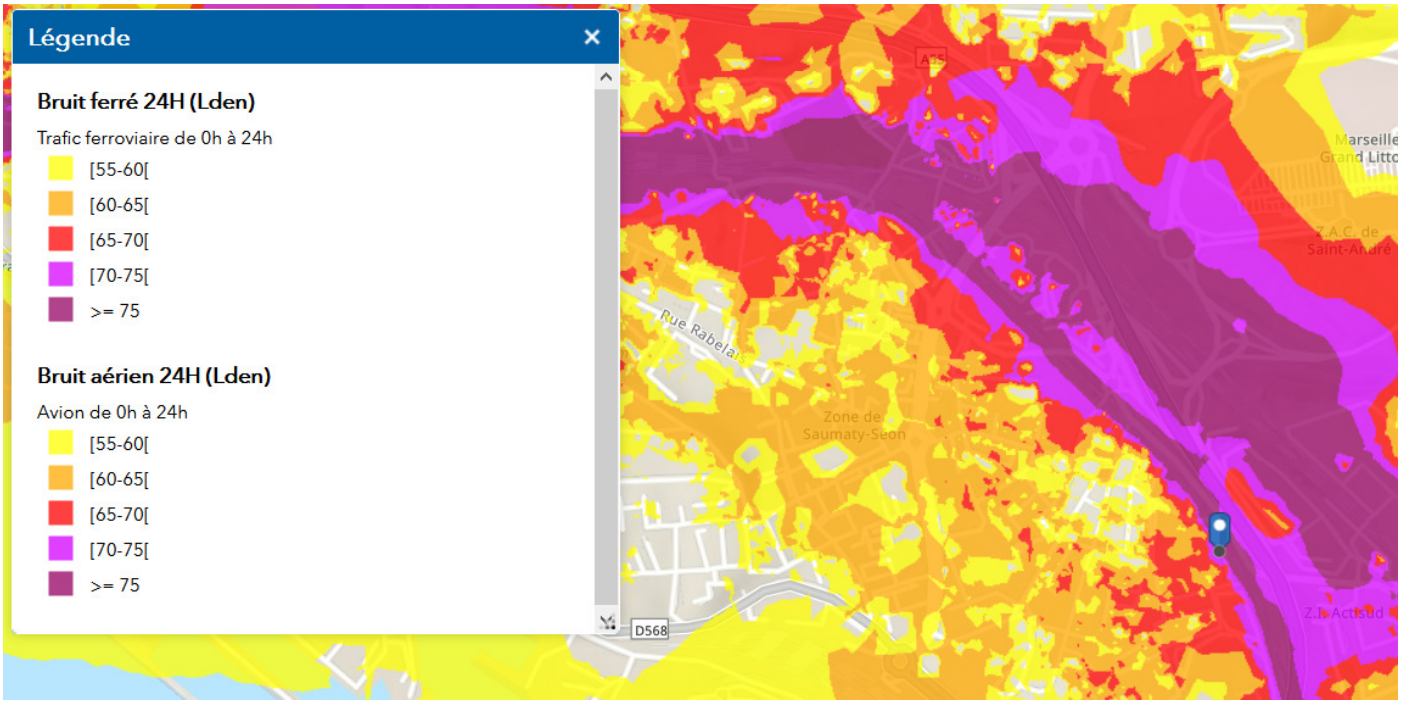
occasionne déjà des engorgements et des stationnements provisoires sur des espaces privés (garage) afin de faciliter la circulation.

=> L'ouverture à l'usage uniquement des riverains d'un tunnel dans le prolongement du boulevard Cauvet est une utopie. Le projet met en avant le comportement anormal des usagers de la route pour justifier de la fermeture du PN et en même temps il nous propose de réduire le trafic routier avec un simple panneau « interdit sauf riverain ». Nous pourrions mettre ce panneau sur le passage à niveau pour réduire sa fréquentation et ainsi diminuer les probabilités d'accidents sur le PN.

=> Le projet propose une adaptation de la voirie pour réduire l'utilisation de cet accès. Pourquoi ne pas engager ces travaux sur la rue Condorcet afin d'une part de réduire la vitesse excessive dans cette zone et d'autre part de diminuer les probabilités d'un accident au passage à niveau.

=> Comment l'augmentation significative (plus de 20 Fois) du trafic sur la traverse du chemin de fer peut être jugé acceptable pour les riverains de cette rue par le projet ? L'estimation des 230 véhicules par heure tiens en plus compte d'un effet positif du panneau « interdit sauf riverain ».

=> Les mesures des nuisances sonores et le modèle d'extrapolation utilisé pour évaluer les impacts en différents points du quartier est très en deçà de la réalité. La cartographie du bruit dans l'environnement réalisée par la métropole [9], montre une situation moins idyllique que celle présenté par le projet. Nous sommes très loin des 60/65 dB(A) annoncé par le projet.



=> Il n'y a aucune mesure proposée par le projet pour réduire les nuisances sonores. Le bruit ferroviaire est encadré par un des volets de la loi bruit de 1992 (articles L. 571-9 et 10) [10]. Le projet a donc obligation d'apporter des aménagements visant à réduire les nuisances sonores dès lors qu'il réalise des modifications ou des transformations d'infrastructures existantes. La SNCF met par ailleurs en avant cette démarche de lutte contre le bruit qui semble avoir été oublié dans le cadre de ce projet [11].

=> L'ouvrage proposé pour l'ouverture du passage au droit du boulevard Cauvet fait près de 13m de large. La largeur du boulevard est d'environ 6m. Contrairement à ce qu'annonce le projet, il y aura donc un impact sur le foncier. De plus l'élargissement du boulevard Cauvet va nécessiter le déplacement d'un transformateur électrique qui alimente toute une partie du quartier.

=> La solution proposée implique que les bus devront emprunter la voie opposé pour la giration à l'angle Cauvet / Chemin de fer. Cela est incompatible avec l'augmentation du trafic sur ces deux rues

=> La solution proposée pour la prise en compte du déplacement des personnes à mobilité réduite (rampe spécifique dans l'ouvrage plus élevé que la chaussée) implique d'adapter la pente pour rejoindre le niveau du boulevard Cauvet au croisement de la traverse du chemin de fer. Dans ce contexte, la fenêtre de l'habitation située au fond du boulevard Cauvet sera sous la chaussée. Les entrées charretières de cette partie du boulevard seront impactées.

=> La solution proposée ne prend pas en compte les déplacements des personnes à mobilités réduites en dehors de l'ouvrage réalisée. L'adaptation du boulevard Cauvet n'est pas compatible avec l'augmentation du trafic et le profil de la traverse du chemin de fer ne peut pas être adapté (ce que nous avons déjà démontré dans la concertation 2019, voir ci-dessus « Etude de la solution proposée de fermeture du Passage à niveau (PN) de St André 2019 »)

Conclusion de la proposition 2021

Le projet n'a pas pris en compte le souhait des riverains de conserver la perméabilité du passage à niveau de Saint André et le plan d'action de sécurisation des passages à niveau mis en place par le ministère des transports.

Le projet justifie ses actions par une augmentation du trafic TER qui est surévalué (L'exemple des TER sur la ligne Marseille – Aubagne montre que 7 ans plus tard le nombre de TER n'a pas évolué). De plus la SNCF n'a aucune maîtrise sur le développement du TER.

Les solutions de radar de franchissements, d'adaptation de voirie, de limitation à 30km/h dans les zones d'approches du passage à niveau et la mise en place de la solution ERTMS seraient autant de points qui permettraient de sécuriser le trafic tout en augmentant la fréquence des trains.

Les solutions proposées ne sont pas adaptés à la vie de notre quartier. Nous ne sommes pas contre le développement du TER mais nous ne souhaitons pas dégrader notre cadre de vie.

Le projet met en avant une accessibilité /visibilité réduite de la gare de Saint Henri mais propose une halte à Saint André sur la même avenue et avec une adaptation des accès. Pourquoi avoir fermé Saint Henri en 2019 au lieu de faire l'effort d'adapter cette halte pour promouvoir le TER ?

Pourquoi exproprier des entreprises pour mettre en place une halte alors que nous sommes à moins de deux kilomètres de la gare de l'Estaque qui est aussi desservie par les bus ?

Pourquoi le projet n'intègre aucune mesure de prévention des nuisances sonores et vibratoires lié à l'augmentation du trafic des TER ?

Pourquoi le projet se désolidarise de l'augmentation du Fret alors que ce sujet sera abordé dans les échanges ville / port prévu dans les prochaines semaines et que le passage à niveau de Saint André sera au cœur des débats ?

Ces questions en suspens, la surévaluation du trafic TER, les arguments fallacieux de justification de la dangerosité du passage à niveau et la dégradation du cadre de vie des riverains confirment notre opposition à la fermeture du passage à niveau de Saint André.

Annexe - 1 : Sécurisons le passage à niveau de St André

Nous souhaitons conserver la perméabilité du passage à niveau de Saint André et nous proposons les aménagements de voirie suivant :

Fig. 5

- Création d'une troisième voie (Bleu) pour la circulation dans le sens Saint Louis / Saint Henri
- Création de terrepleins (Marron) pour séparer les sens de circulation et empêcher que les véhicules venant de Saint André puissent tourner à gauche après le passage à niveau. Cela éviterait que des véhicules se retrouvent bloqués sur le passage à niveau.
- Création d'une voie dédiée (Jaune) avec un feu pour permettre le dégagement des véhicules venant de Saint Louis et voulant aller à Saint André.
- Dissociation des flux de véhicules venant de Saint Henri (Jaune et Vert) afin de ne pas bloquer le flux allant vers Saint Louis lorsque le PN est fermé.
- Mise en place d'une signalisation par feu tricolore (avec contrôle adaptatif et intelligent) afin de sécuriser le flux de véhicules venant de Saint André pour aller à Saint Louis.
- Mise en place d'un radar de passage à niveau afin d'interrompre le flux de train en cas de blocage accidentel sur les voies
- Mise en place de radar de feu tricolore afin d'éviter la saturation de l'intersection en cas de fermeture du PN et impacter le flux des véhicules entre Saint Henri et Saint Louis.

Le rapport de l'offre RTM indique qu'il y a 167 utilisateurs des arrêts Saint André PN sans information sur la durée d'observation (on suppose que c'est sur 24h). Cela représente 6% des dessertes du quartier de Saint André. Les deux arrêts correspondant à cette désignation n'ont pas le même impact sur la traversée des voies. L'arrêt dans le sens Bougainville / Saint André est situé en dehors du village et nécessite la traversée des voies par les piétons soit environ 3% des utilisateurs. La sécurisation de ces piétons pourrait se faire soit en créant une passerelle piétonne enjambant les voies soit en déplaçant l'arrêt vers l'intérieur du quartier (croisement Condorcet / traverse du pas de faon). Un élargissement de la rue Condorcet en prenant sur le parc Emmanuel Vitria, permettrait de matérialiser la voie d'arrêt du Bus (Orange) en dehors du flux de circulation et de conserver les places de parking.

Fig. 6

Etudions d'autres alternatives à la fermeture du passage à niveau

Nous souhaitons que la consultation intègre l'analyse d'autres alternatives que celles proposées. Certains scénarios ont été écartés pour les raisons suivantes :
La création d'un pont-rail (passage de la route sous la voie ferrée) ou d'un pont-route (passage de la route au-dessus de la voie ferrée) au droit de l'avenue Condorcet n'est pas possible sans des incidences lourdes sur le quartier : Impact foncier, impact urbain et reprise du profil de la rue sur plusieurs dizaines de mètres avec des difficultés de rétablissement de l'accès des riverains.

Comme nous l'avons montré précédemment, les solutions proposées présentent aussi un impact foncier, un impact urbain et une reprise du profil de la rue sur plusieurs dizaines de mètres avec des difficultés de rétablissement de l'accès des riverains.

Il faut prévoir d'étudier des alternatives qui limiteront les impacts fonciers, les impacts urbains et qui dans certains cas amélioreront l'environnement des riverains :

- Faire les aménagements de voirie pour dissocier les flux automobiles longeant la voie ferrée de ceux traversant Saint André sans avoir de croisement au passage à niveau mais plutôt un rond-point au virage de la D4 avec une entrée/sortie pour Saint Louis, une entrée sortie pour la traverse du Pradel et une entrée / sortie pour Saint André

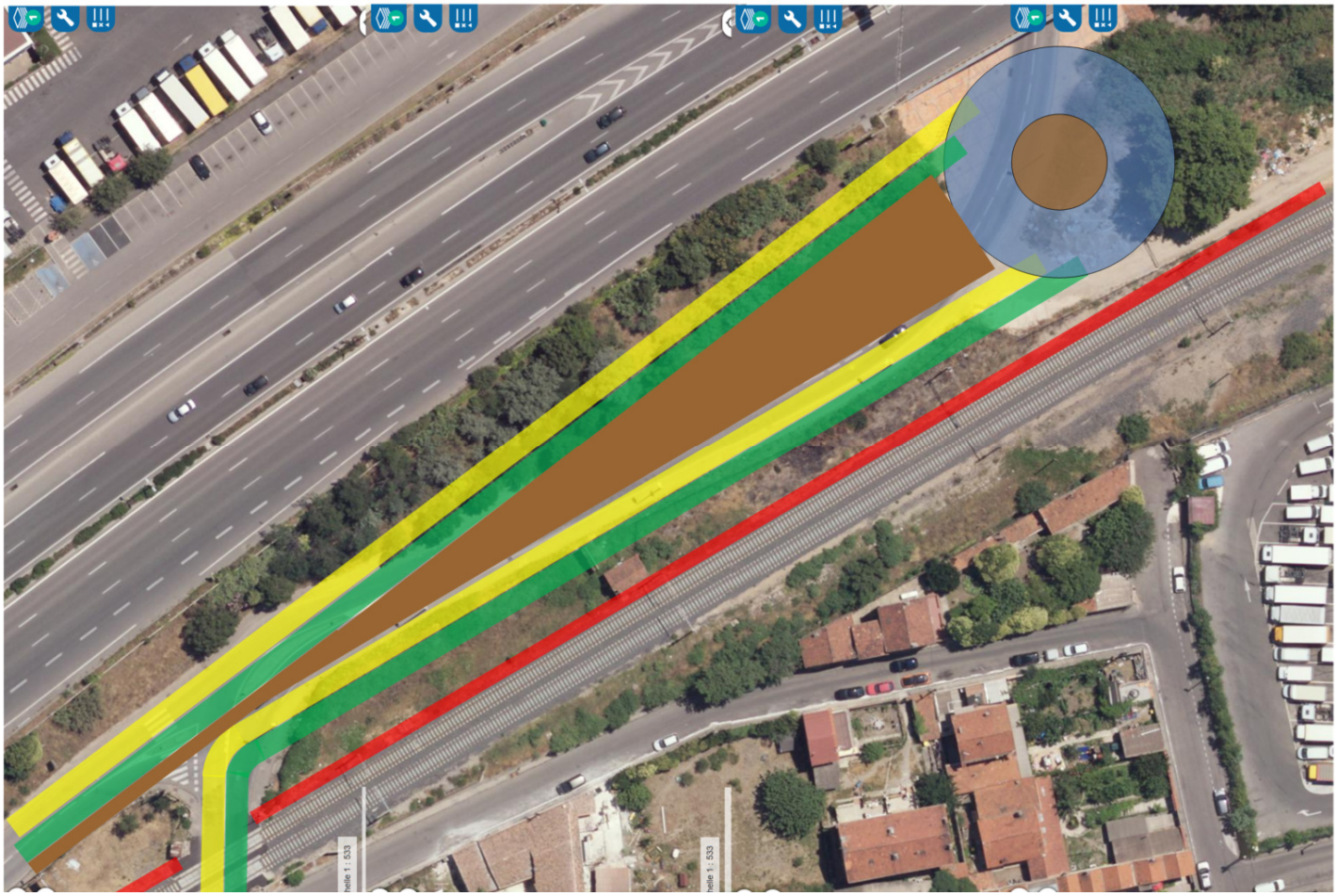


Fig. 7

- Combiner l'enfouissement partiel de la voie et la création d'un pont route pour éliminer le passage à niveau
- Déplacer les voies ferrées en bordure de l'autoroute pour les éloigner des riverains, combiné cela avec un enfouissement partiel des voies ferrées et peut-être un pont route sur la D4. La construction d'un pont rail en amont du rond-point du boulevard Barnier (actuellement il y a un pont rail en aval du rond-point qui serait reconstruit dans le scénario 1 proposé par la SNCF). Cette solution permettrait de créer les voies ferrées sur la zones réservées dans le PLU (Planche A16 zone 16/T2).
- Passage en souterrain des voies ferrées

Annexe – 2 :

[1] : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Programme%20national%20de%20s%C3%A9curisation%20des%20passages%20%C3%A0%20niveau_Liste%20passages%20%C3%A0%20niveau.pdf

[2] : https://www.ecologie.gouv.fr/passages-niveau

[3] : https://securite-ferroviaire.fr/communication/publications-de-lepsf

[4] : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Rapport%20mission%20sur%20l%27am%C3%A9lioration%20de%20la%20s%C3%A9curisation%20des%20passages%20%C3%A0%20niveau%20-%20Mme%20Laurence%20Gayte.pdf

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

[6] : https://securite-ferroviaire.fr/sites/default/files/users/Communication/rapport_activite_2019_epsf_A3.pdf

[7] : http://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/etude_report_modal_ex-nord-pas-de-calais.pdf

[8] : Données issues du Dossier de concertation du projet Secteur Marseille Nord / Saint André de la concertation 2019 – Septembre

[9] : https://www.marseille-provence.fr/index.php/competences/developpement-durable/lutte-nuisances-et-pollutions

[10] : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000006159328/#LEGISCTA000006159328

[11] : https://www.sncf-reseau.com/fr/entreprise/newsroom/sujet/engagement-prevenir-reduire-bruit-ferroviaire

[12] : https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/bouches-du-rhone/metropole-aix-marseille/marseille/quinze-ter-plus-entre-aubagne-marseille-grace-3e-voie-613738.html