

Marseille, le 11/04/2021



Contribution du CIQ de LA POMME à la concertation complémentaire 2020/2021 sur le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur dans l'est des Bouches-Du-Rhône.

Nous sommes bien sûr favorables à l'amélioration des transports en commun, solution essentielle à la diminution des gaz à effet de serre si néfastes pour le climat de notre planète. Cependant voici nos interrogations et remarques.

Les apports promis par ce projet sont-ils fiables ?

« La réalisation d'une 4e voie entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune dédiée aux TER est utile pour porter la capacité à 4 TER omnibus par heure et par sens en période de pointe dans toutes les gares de la vallée de l'Huveaune (soit un train tous les quarts d'heure) avec un haut niveau de fiabilité. »

Magnifique !

Mais on peut lire également :

« L'installation de la nouvelle signalisation ERTMS1 et la réalisation du Bloc est de Marseille Saint-Charles Blancarde (« bloc est » c'est à dire l'ensemble des voies situées à l'est du plateau Saint-Charles, dédiées aux circulations à destination de Toulon et de Nice et aux omnibus Marseille-Aubagne, mis en service dès la phase 1 avec un démarrage des travaux prévu à l'horizon 2024) permettraient de garantir, avec une robustesse acceptable sans 4ème voie, 3 TER par heure et par sens pour la navette omnibus Marseille-Aubagne. »

En 2003 la 3^{ème} voie devait permettre un train toutes les 10 minutes en heure de pointe (toutes les 20 minutes le reste de la journée). Nous sommes en 2021, 7ans après la mise en service de cette 3^{ème} voie et nous avons 19 TER par jour sur la gare de La Pomme, un train toutes les 30 minutes en heure de pointe et un toutes les heures le reste de la journée. Nous sommes bien loin des promesses !

Donc comment croire les nouvelles prévisions pour cette 4^{ème} voie ?

D'où vient l'écart entre la réalité d'aujourd'hui et les promesses avancées ?

Vos méthodes sont-elles fiables ?

Permettez-nous d'en douter.

Peut-être faudra-t-il une 5^{ème} voie pour atteindre un TER toutes les 10 minutes ?

Il nous semble qu'il faudrait commencer par rentabiliser les 3 voies déjà existantes avant de se lancer dans la construction d'une 4^{ème} voie.

Des coûts de projet faramineux !

« Le coût de la 4e voie entre Blancarde à la Penne-sur Huveaune est estimé à **337 M€** (conditions économiques juillet 2020). »

Longueur de la voie : 7.8km soit un coût au km de 43.21M€ !

« Le coût « socio-économique » de l'opération de la 4e voie entre la Blancarde et La Penne-sur-Huveaune, selon les mêmes méthodes normalisées, est estimé à environ **430 M€**, incluant à la fois les coûts d'investissement, les coûts d'entretien de l'infrastructure créée, et les coûts d'exploitation des TER supplémentaires y compris l'achat de matériel roulant. »

Longueur de la voie : 7.8km soit un coût au km de 55M€ !

Qu'est-ce qui justifie ces chiffres faramineux ?

Lors de la permanence du 2 avril 202, l'ingénieur nous a répondu que la construction de cette 4^{ème} voie est dans un site tellement restreint puisqu'en milieu urbain, que les travaux sont très difficiles, les contraintes techniques très nombreuses.

Alors, ne faut-il pas trouver d'autres solutions moins onéreuses ?

Des tronçons de 4^{ème} voie lorsque c'est facilement faisable, par exemple.

D'autant plus, que ces 4 voies s'arrêtent à la Penne sur Huveaune, ce qui laisse à penser, que tous les problèmes qui justifient la création de cette 4^{ème} voie n'existent plus après la Penne sur Huveaune. Curieux, non ?

D'autre part, on sait bien que les coûts annoncés sont rarement tenus. Les travaux sont encore plus compliqués que prévu, les surprises du terrain, la hausse des prix des matières et des produits, les crises financières.

Nous sommes en pleine pandémie depuis 1 an, les finances publiques sont sous haute pression et les dérives budgétaires enregistrées depuis 2020 ne font que s'accroître.

Qui va payer, les générations à venir, nos enfants ?

Des incidences foncières non négligeables et des riverains traumatisés !

« Environ 18 maisons et 9 bâtis économiques (qui représenteraient environ 60 emplois). »

Sur le secteur du CIQ de la Pomme c'est exactement 8 maisons.

L'expropriation est vécue par ces riverains comme un traumatisme, une violation du droit de propriété.

Surtout que certains ont déjà dû faire face à cette menace lors de la construction de la 3^{ème} voie. Ils vivent constamment dans l'incertitude. Comment faire des projets dans un avenir aussi incertain ?

Nous les aiderons dans leur combat afin d'obtenir la meilleure indemnisation possible.

Aménagements de la gare de la Pomme :

« La gare serait améliorée, notamment avec la modification des quais et surtout l'aménagement de son accès.

L'accès au quai central nécessiterait la création d'un passage supérieur ou inférieur. Par ailleurs, la création de la 4e voie au nord imposerait de supprimer la passerelle piétonne qui franchit le Bd Pierre Ménard (Bd de la Pomme). Cette passerelle ne pourra pas être reconstruite à l'identique : la place disponible entre la voie ferrée et le boulevard sera insuffisante. »

- Création d'un passage supérieur : « Une passerelle allongée. »
Elle nous permettrait de garder l'accès direct par Pierre MENARD mais l'inconvénient c'est qu'elle sera à 4 mètres de haut ! Beaucoup moins pratique que la passerelle existante aujourd'hui. De plus, elle donnera une vue plongeante sur les jardins et balcons environnants et elle sera bien inesthétique dans le paysage.
- Création d'un passage souterrain : « Un passage souterrain débouchant côté sud, permettrait un accès confortable à la gare, avec des dénivelés à franchir moindres pour accéder aux quais. »
ok mais nous perdons la passerelle qui serait remplacée par un passage piéton sur Bd Pierre Ménard « apaisé ». Cependant ces travaux d'apaisement de Pierre Ménard dépendent de la collectivité, seront-ils effectués ?
Aujourd'hui la vitesse sur le Bd Pierre MENARD est bien trop excessive. Même après avoir déclenché le feu au passage piéton existant il faut s'assurer que les voitures ou motos s'arrêtent !
Cette deuxième solution reste toutefois plus harmonieuse pour le quartier.

Réaménagement des parkings :

« Le stationnement existant côté nord-ouest est impacté par l'élargissement du talus ferroviaire nécessaire à l'insertion de la 4e voie : le parking voit sa surface diminuée de moitié. Pour rétablir ces stationnements, un parking à étage pourrait être réalisé sur l'emprise restant du parking actuel. Il permettrait de rétablir 80 places, avec un ouvrage assez contraint et coûteux au regard de la capacité créée. »

Un parking à étage à cet endroit serait bien disgracieux. A moins de l'habiller de murs végétaux comme le parking Vallier, avenue du Maréchal FOCH.

Deuxième solution ; « Les 44 places résiduelles du parking actuel seraient conservées. En complément, un parking pourrait être aménagé sur le terrain des transports SUMA. Deux variantes sont proposées : • Un parking à étage de 120 places sur 2 niveaux, avec un besoin d'emprises de l'ordre de 2 500 m² (environ un tiers de la parcelle, ce qui devrait permettre la poursuite de l'activité). • 170 places en utilisant l'emprise en totalité, avec un parking au sol. »

Nécessité d'exproprier l'entreprise SUMA. L'exproprier en partie ne nous semble pas très réaliste au vue de l'activité de cette entreprise.

Attention aux risques d'inondations de ce site. Voir PPR Inondation approuvé le 24/02/2017 Planche 6.

De plus il est envisagé une passerelle partant du parking pour enjamber l'avenue Emmanuel ALLARD puis en encorbellement le long de la voie. Donc là aussi, les futurs usagers auraient une vue plongeante sur les maisons et jardins.

Nous sommes également inquiets sur l'afflux de nouveaux véhicules au cœur du village de La Pomme déjà saturé. Ne pourrait-on pas créer une nouvelle voie d'accès pour ce parking ?

Enjeux environnementaux

« Les nuisances provoquées par l'augmentation du trafic et de la vitesse (bruits aérien et solidien) sont à prendre en considération : mise en place de murs anti-bruit, meulage fréquent des rails lors de la maintenance, ...). »

Les murs anti-bruit nous ont déjà été promis en 2003 mais à ce jour nous les attendons encore.

De même, il nous avait été promis des aménagements paysagés le long des voies. Aujourd'hui en tant qu'aménagement paysagé nous avons des souches d'arbres centenaires qui ont été sacrifiés pour cette 3^{ème} voie. Donc nous sommes bien placés pour savoir que la prise en compte du cadre de vie des riverains passera aux oubliettes, l'essentiel étant le chantier quoi qu'il en coûte.

Ces travaux nécessitent de gros réaménagement de voiries sont-ils pris en compte par la métropole Aix-Marseille dans ses budgets à venir ?

L'impact sur le fleuve l'Huveaune a-t-il été fait avec précision ?

Elargir encore les ponts qui enjambent le fleuve créera une ombre encore plus importante pour la faune piscicole. Au niveau de St Marcel ce sont deux ponts coup sur coup.

Un projet de réaménagement des berges est en cours. Ces deux projets sont-ils compatibles ?

En complément, nous souhaitons également vous faire part de notre inquiétude sur l'impact de la gare sous-terrain à St Charles et des tunnels sur les nappes phréatiques qui, nous le savons, sont très nombreuses sous la ville de Marseille.

Mais aussi, pensons aux perturbations que vont engendrer ces travaux pharaoniques sur la vie des Marseillais en général ainsi que sur la vie des habitants des communes avoisinantes. Les uns par la proximité des travaux les autres par la proximité des lieux d'évacuation des terres où par le fait qu'ils soient sur le passage des camions qui risque d'être perpétuel pendant au moins 4 ans !

Et dernière réflexion ; faut-il faire de la gare de La Barrasse un Pôle d'Echange Multimodal alors qu'elle est située à proximité de l'usine ARKEMA classée SEVESO (1.5Km) ?