LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE LOCALE

SECTEUR DE MARSEILLE NORD

SYNTHESE

VERSION 0 DU 26/09/2019

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

DATE ET LIEU

26/09/2019	Cité des arts de la rue 225 avenue des Aygalades Marseille

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 70

INTERVENANTS

Jean-Marc ILLES	SNCF Réseau – Chef de mission LNPCA
Alain PREA	SNCF Réseau – Responsable Bouches-du-Rhône
Patrick LARMINAT	SNCF Réseau – Chef du pôle émergence maitrise d'ouvrage
Philippe QUEVREMONT	CNDP – Garant de la concertation
Stéphane SAINT-PIERRE	Nicaya Conseil

La réunion publique locale sur le secteur de Marseille Nord, organisée le jeudi 26 septembre 2019 à la Cité des arts de la rue, a consisté à présenter les aménagements étudiés pour le secteur de Marseille Nord, puis à faire évaluer et enrichir ces propositions par les participants.

La réunion a démarré à 19h10.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et indépendant du maître d'ouvrage, explique qu'il veille à la bonne information et participation du public et formule ses recommandations pour le bon déroulement de la réunion publique. Il précise qu'à ce stade de la concertation, les aménagements présentés doivent être considérés comme des éléments de projet qui pourraient être réalisés.

La réunion publique se déroule ensuite en trois temps :

- Présentation par Stéphane SAINT-PIERRE, animateur, du dispositif de concertation et des premiers retours de la concertation de juin et juillet sur le secteur de Marseille Nord ;

- Rappel, par SNCF Réseau, du projet LNPCA dans son ensemble puis présentation des opérations prévues sur le secteur de Marseille Nord en phase 1 et 2, à savoir le traitement des passages à niveau sur les secteurs de Saint-André et Saint-Henri, le doublement du tunnel de Saint-Louis et l'aménagement de l'entrée nord en tunnel vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ;

- Échanges avec le public.

La présente synthèse regroupe les éléments évoqués par les participants au cours de cette séance. Le support de présentation et le verbatim de la réunion sont disponibles sur le site internet https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/.

THEMATIQUES ABORDEES LORS DES ECHANGES

2.1 Interventions au sujet des passages à niveau

La majorité des interventions a consisté à questionner le maître d'ouvrage SNCF Réseau sur la justification du projet de suppression du passage à niveau de Saint-André au vu de l'absence d'accident routier sur ce passage à niveau à ce jour :

- Un participant estime que le niveau de dangerosité du passage à niveau de Saint-André peut être considéré comme faible. D'autres solutions que celle de supprimer le passage à niveau existent selon lui pour le sécuriser : radars pour la RTM, aménagements de le voirie… Le focus effectué en particulier sur les passages à niveau du secteur de Marseille Nord pose question à son sens. A ce sujet, il souhaite savoir quelle est l'étendue exacte du contenu du projet LNPCA qui est imposée par le ministère des Transports. D'autre part, il demande des précisions quant à la signification des chiffres liés à l'augmentation prévue du trafic des TER sur le passage à niveau et permettant au maitre d'ouvrage de justifier son besoin de fermeture ;
- Un autre participant s'est enquis de la prise en compte de la solution du passage enterré de la route ;
- Un participant a émis des doutes quant à la volonté réelle de la Région de rajouter des TER. Il estime que le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 arrivera à terme avant que le projet LNPCA ne soit lancé. Il ajoute qu'il n'existe aucune garantie que la nouvelle majorité régionale souhaitera toujours augmenter le nombre de trains en circulation et que le passage à niveau de Saint-André risque d'être supprimé sans raison valable. Les acteurs de la Région devraient selon lui être présents autour de la table pour construire ensemble un projet cohérent ;

Pour sa part, un autre participant a tenu à rappeler le **niveau de dangerosité du passage à niveau de Saint André**. S'il insiste pour le quartier continue à être desservi, il souligne que l'immobilisation fréquente des transports collectifs sur la voie est très dangereuse. Il précise qu'il convient de modifier sans attendre la périphérie (plots, panneau…) du passage à niveau. Il ajoute avoir lancé une procédure judiciaire afin que la question soit examinée par un juge.

D'autres interventions ont consisté à interroger le maitre d'ouvrage sur des **aménagements précis au niveau de Saint-André et Saint-Henri** :

- La sécurisation du boulevard Cauvet et de l'Angle du Pas du Faon qui subissent de nombreux dépassements des vitesses autorisées par les véhicules en circulation ;
- L'agrandissement des voies et le lieu de passage du tramway en projet ;
- Le passage du fret la nuit et l'utilisation du Tunnel de Soulas très dangereux ;
- La solution de l'insertion d'une voie supplémentaire à droite pour former une route à 3 voies à côté du passage à niveau de Saint-André.

2.2 Interventions au sujet des nuisances sonores liées à l'augmentation du trafic sur les voies ferrées du secteur

De nombreuses interventions ont eu pour motif la **crainte que l'impact journalier du bruit soit multiplié** alors qu'il est déjà insupportable dans les conditions actuelles :

- Plusieurs intervenants ont questionné le maitre d'ouvrage sur les mesures d'isolation phonique prévues si le trafic des trains doit augmenter de 13 à 48 trains par heure et par sens. Ils ont également manifesté leur inquiétude concernant les risques de fissure des bâtiments proches de la voie ferrée ;
- Monsieur le député du secteur a suggéré d'initier une obligation de résultat pour lutter contre la pollution acoustique par anticipation afin de faire de Marseille une ville exemplaire en la matière. L'intérêt serait d'avoir une démarche prospective partagée avec les habitants.

2.3 Interventions au sujet de la cohérence du projet LNPCA sur le secteur avec les besoins locaux de mobilité

Monsieur le député du secteur a rappelé la nécessité de **désenclaver le Nord de la ville**, mais aussi que les projets ferroviaires liés au port ne doivent pas supplanter les projets passagers dans l'ordre des priorités.

Certains participants ont mentionné des **projets connexes de mobilité**, dont l'inscription d'une gare multimodale pour Saint-André dans le PLUi et le PDU. Un participant a tenu à évoquer le manque de cohérence du projet de création d'une halte à Saint André alors que deux gares entre L'Estaque et Saint-Charles ont été fermées.

Un participant représentant de Cap au Nord Entreprendre a rappelé le projet de mise en place d'un **Plan de déplacement des salariés**. Il estime qu'il serait pertinent d'organiser la montée et la descente des passagers du train à Saint-André par l'ouverture d'une gare, pour desservir les entreprises locales et pour permettre aux habitants d'aller travailler hors du quartier.

2.4 Interventions au sujet des travaux

Les questionnements des participants ont également évolué autour du sujet des **perturbations occasionnées par les travaux**, dont :

- Le volume de camions prévus pour transporter les déblais et leur passage par l'A7 ;
- Les sites et carrières identifiés pour déposer les déblais et l'impact sur Sainte Marthe ;
- L'interruption du trafic ferré en cas de travaux sur le passage à niveau de Saint-André ;
- La nature du « risque de défaut de coordination sur certaines zones » représenté sur l'un des plans projetés en séance ;
- Les nouvelles études à prévoir afin d'adapter la chaussée au passage des bus sur le passage à niveau de Saint-André car plusieurs propriétés seraient impactées ;

Un participant a avancé que la véritable justification des travaux serait, non pas d'améliorer les services voyageurs, mais d'augmenter le trafic fret ainsi qu'en témoignerait la suppression de la gare de fret du Canet. Il a ajouté que l'ouverture à la concurrence prochaine comporte des risques écologiques en raison du trafic supplémentaire qui est à prévoir.

Un acteur économique a rappelé de son côté l'inquiétude des entreprises situées à proximité de **zones qui pourraient être délaissées après les travaux** et devenir des zones de non droit. Il estime qu'une coordination serait nécessaire avec d'autres maîtres d'ouvrage (cf. le démontage la passerelle d'Arenc) afin d'éviter que des travaux conséquents aient lieu en simultané avec des impacts cumulés. De même, il serait important d'embaucher des habitants du quartier pour leur faire bénéficier de l'opportunité des travaux.

2.5 Interventions au sujet du doublement du tunnel de Saint-Louis et des variantes d'aménagement de l'entrée nord en tunnel vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles

Une participante a noté **l'absence d'autres habitants du secteur Nord**, hormis la participante concernée, élue du secteur dont l'habitation serait impactée en cas de doublement du tunnel de Saint-Louis, lors de la réunion de juin 2019 par manque de communication sur l'évènement. Cette même participante a souhaité mettre en garde le maitre d'ouvrage concernant le passage sous Saint-Louis qui risque de **fragiliser les habitations**, voire de provoquer un effondrement ; Les Aygalades seraient également très impactées par les nuisances.

Un participant a témoigné pour sa part du **caractère nécessaire de ce projet pour l'intérêt général** en ce qu'il permettrait de réaliser un RER traversant et de préserver l'environnement. Ce participant a affirmé sa préférence pour la variante Nord et le besoin de prévoir une gare à Saint André ou de rouvrir des haltes. Il estime qu'au vu des prévisions d'augmentation du trafic ferroviaire, le tunnel de Saint Louis sera probablement doublé prochainement et qu'il vaudrait mieux réaliser tous les travaux au même moment pour éviter des perturbations récurrentes du trafic.

Un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence s'est exprimé au sujet de **l'avenir de la zone de la Delorme** en cas de réalisation de l'entrée Nord. La variante Sud pourrait avoir moins d'impact indirects sur les entreprises que la variante Nord. Un travail sur le terrain avec les habitants de Bassens lui semblerait judicieux si les travaux ont lieu sous leurs fenêtres. En revanche si l'option d'un relogement était retenue, ils n'auraient pas à subir la période des travaux. La CCIMP a interrogé SNCFR sur la problématique de coordination des plannings du projet LNPCA et de la requalification de la cité Bassens en pointant le risque de dérapage indiqué dans les livrets et demande au maître d'ouvrage d'éclairer ce point.

2.6 Interventions au sujet du dispositif de concertation

Plusieurs participants ont également émis des **suggestions dans le but d'améliorer le dispositif de concertation**. La représentante du CIQ de Saint-André a insisté sur le besoin de réunir autour de la table la Métropole Aix Marseille Provence, la RTM, la SNCF, le CIQ de Saint André et les habitants pour maintenir la perméabilité du quartier tout en apportant des solutions au problème d'insécurité routière et ferroviaire. Il a également été question de :

- La restitution des échanges des ateliers de la première phase de concertation, évoquée par un participant ayant assisté à l'atelier organisé avec le CIQ de Saint-André le 17 juillet 2019. Il avait interrogé le maître d'ouvrage sur la répartition prévue entre le trafic TER et le trafic TGV dans le cadre du projet LNPCA. Le document de synthèse des échanges de cette réunion restituait ses propos en formulant le besoin d'obtenir des contenus concertés sur l'ensemble des projets. Le participant a noté que cette formulation ne reflétait pas suffisamment le sens de son message initial. Par ailleurs, le constat selon lequel les quartiers Nord de Marseille subissent régulièrement les nuisances des projets qui bénéficient avant tout au centre de la ville qu'il avait exprimé ce jour-là n'avait pas été restitué ;
- Le manque de communication sur le dispositif de concertation ;
- La publication du compte-rendu des échanges de la séance ;

Une participante a manifesté le **besoin d'élargir la concertation** aux quartiers qui ne sont pas concernés par l'infrastructure mais par la circulation des camions pour dégager les gravas : en cas d'évacuation des matériaux vers la Nerthe, il n'est pas sûr que le demi-échangeur de l'entreprise Lafarge sur l'A55 aura été construit préalablement aux travaux de creusement de la gare souterraine et des tunnels d'accès. L'agglomération urbaine des Pennes Mirabeau pourrait alors être impactée et devrait donc être associée à la concertation une fois le trajet réel des déchets connu.

2.7 Interventions diverses

Pour finir, d'autres **sujets du quotidien** ont émergé parmi l'assistance : le caractère accidentogène du Chemin Saint-Eutrope, la gare de L'Estaque et de son parc-relais, et enfin les travaux de renouvellement de voie sur la ligne après L'Estaque.