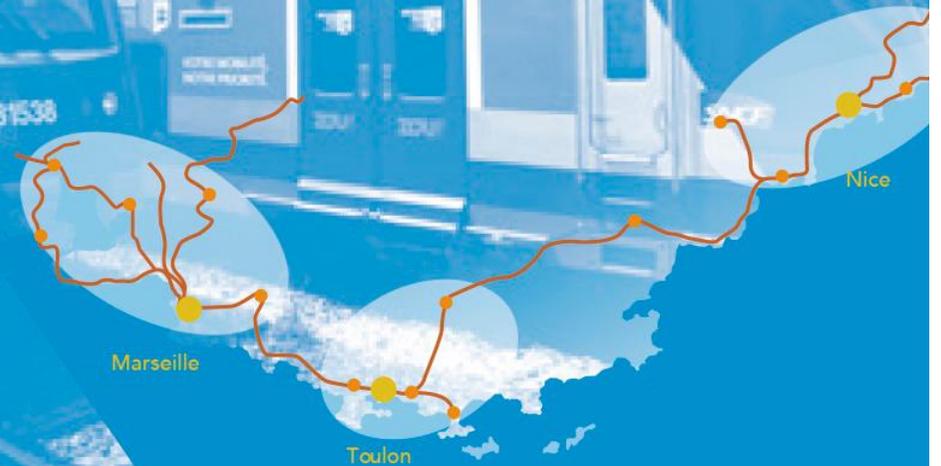


LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN
TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT
AU QUOTIDIEN



**Atelier riverain secteur de concertation : Marseille 15^{ème} / 16^{ème}
Aménagements projetés
pour une augmentation des TER sur la ligne littorale.**

17 juillet 2019

LES ETUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :



1. ACCUEIL

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

17/07/2019



Présentation des animateurs et intervenants

- Animation / facilitation (Nicaya)
 - Blandine PÉRICHON
 - Florent LASSUS



- Intervenant (SNCF Réseau)
 - Patrick LARMINAT

Présentation et attentes

Présentez vous



**Quelles sont vos attentes
pour cet atelier ?**



Prise de notes de l'animateur sur paperboard

Programme de l'atelier

HEURE	DÉROULÉ	DURÉE
18h – 18h10	<ul style="list-style-type: none">▪ Introduction et règles de travail	10'
18h10 – 18h15	<ul style="list-style-type: none">▪ Dispositif de concertation 2019	5'
18h15 – 18h40	<ul style="list-style-type: none">▪ Le projet LNPCA▪ Les aménagements étudiés sur le secteur Marseille Ligne Littorale	25'
18h40 – 19h50	<ul style="list-style-type: none">▪ Travail en atelier : enrichissement et priorisation des propositions d'actions	70'
19h50 – 20h	<ul style="list-style-type: none">▪ Clôture de l'atelier et suites	10'

Charte de vie de groupe

- Règle de base : **Tout le monde a raison...
...Partiellement !!!**
- Interaction constructive : **Pratiquer le « OUI ET »**
- Pas de jugement
- Confidentialité
- Ecoute
- Bienveillance
- Travailler de façon décontractée
- 100 % de participation pour cet atelier



Autres besoins de votre part ?

Calendrier de la concertation

12 juin - 18 octobre 2019

Dispositif sur le nœud ferroviaire marseillais	
Réunion d'ouverture	<ul style="list-style-type: none"> 12 juin 2019 à Marseille
Ateliers à destination des riverains	<ul style="list-style-type: none"> 24 juin : 4^{ème} voie Blancarde - La Penne sur Huveaune 27 juin : Faisceau d'Arenc – Saint-Charles 28 juin : Blancarde <ul style="list-style-type: none"> 1^{er} juillet : St-André / St-Henri 3 juillet : Gare Saint-Charles 8 juillet : Marseille Nord – St-Louis – La Delorme 17 juillet : St-André / St-Henri
Permanences à destination des riverains	<ul style="list-style-type: none"> 21 juin et 9 juillet : Gare Saint-Charles 24 juin et 10 juillet : Blancarde 26 juin et 11 juillet : 4^{ème} voie Blancarde - La Penne sur Huveaune <ul style="list-style-type: none"> 4 et 17 juillet de 9 à 12h : Faisceau d'Arenc – Saint-Charles 4 et 17 juillet 14h à 17h30 : Marseille Nord : St-André, St-Henri, St-Louis, La Delorme
Réunions publiques locales	<ul style="list-style-type: none"> 9 septembre 2019 : Saint-Charles - blocs Est et Ouest 26 septembre 2019 : Marseille Nord 30 septembre 2019 : Blancarde – 4^{ème} voie Blancarde - La Penne sur Huveaune 1^{er} octobre 2019 : Faisceau d'Arenc – Saint-Charles
Ateliers thématiques	<ul style="list-style-type: none"> 27 septembre 2019 : Environnement Développement Durable à Toulon 2 octobre 2019 : Socio-économie à Marseille 3 octobre 2019 : Saturation ferroviaire à Nice
Réunion de clôture	<ul style="list-style-type: none"> 17 octobre 2019 à Marseille

Dispositif de concertation avec le public

12 juin - 18 octobre 2019

Réunions, ateliers et permanences

- Actualisation des dates, lieux et horaires par SNCF Réseau
- Site internet : www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr

Outils d'information et de recueil des contributions

- Site internet LNPCA : www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr
- Film de présentation du projet
- Dossier support de la concertation → Communes / Co-financeurs
- Expositions → Communes / Co-financeurs
- Registres → Communes / Co-financeurs

Objectifs des ateliers participatifs par secteur

- Présenter dans le détail les différents aménagements étudiés par SNCF Réseau aux riverains sur chaque secteur
- Proposer un niveau de détail plus fin que dans les réunions d'ouverture au public en donnant la priorité de l'information aux riverains
- Recueillir les contributions des riverains sur les points forts, points faibles et propositions d'amélioration sur les aménagements (et variantes) étudiés
- Prendre en considération les contributions dans le perspective des réunions publiques locales du mois de septembre 2019

2. LE PROJET LNPCA

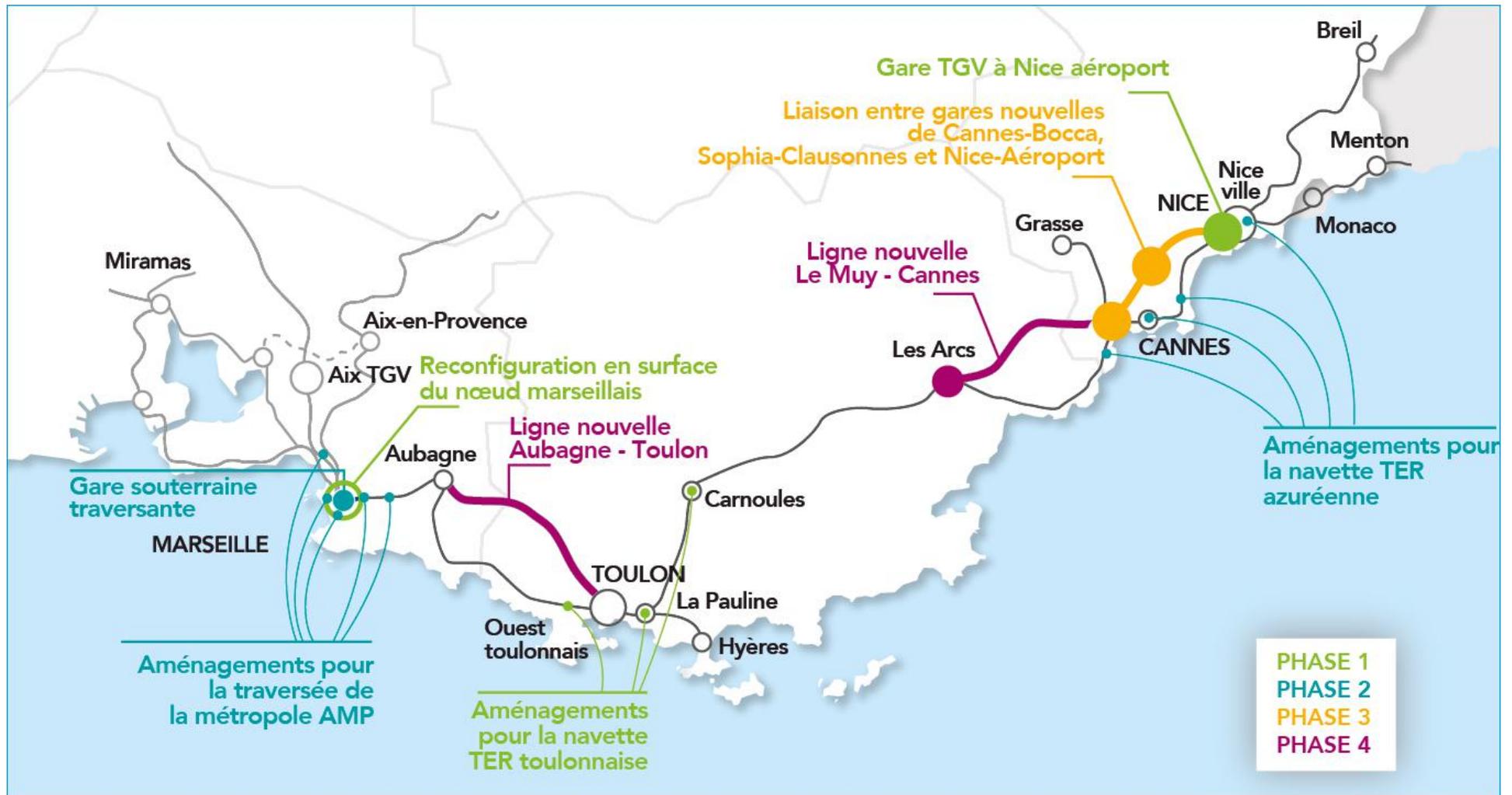
- Présentation du projet : les phases 1 et 2 de la LNPCA sur le nœud marseillais
- Aménagements sur le secteur de concertation Marseille 15^{ème} / 16^{ème} pour l'augmentation des TER sur la ligne littorale

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

17/07/2019



La projet de loi d'orientation des mobilités



LNPCA : la décision ministérielle du 4 mars 2019

- Réaffirme la nécessité de traitement des nœuds ferroviaires comme 1^{ère} étape pour améliorer leur régularité et accroître leur capacité pour les transports du quotidien
 - ✓ **Réalisation sans attendre les aménagements de phase 1**
 - ✓ **Réalisation ensuite les aménagements de la phase 2**
- Demande de coordonner le déploiement de l'ERTMS sur Marseille Vintimille avec le projet LNPCA
- Ne prévoit pas de poursuivre les études de la variante de passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune
- Demande à SNCF Réseau de
 - ✓ **Finaliser les études techniques de recalage du projet pour mai 2019**
 - ✓ **Concierter ensuite sur les aménagements des phases 1 et 2**
 - ✓ **Rendre un dossier ministériel (intégrant bilan concertation) à l'automne 2019**
- Prévoit une nouvelle Décision Ministérielle post concertation en cohérence avec la LOM
 - ✓ Décidera du périmètre de l'enquête publique
 - ✓ Lancera une mission spécifique pour le financement du projet

Présentation du projet : les bénéfices des phases 1 et 2 du projet

Plus de régularité et plus de capacité

Régularité	Capacité / Services (heure de pointe)
<ul style="list-style-type: none">• Séparation des flux en surface à Marseille St-Charles<ul style="list-style-type: none">• Suppression de 4,5 conflits d'itinéraires de trains toutes les heures• Garage des TER par axe pour libérer les voies pour les trains voyageurs<ul style="list-style-type: none">• Marseille-Miramas• Marseille Aix-TGV• Marseille-Aix• Marseille-Aubagne• Circulations techniques séparées des flux commerciaux entre St-Charles et Blancarde• Itinéraire alternatif en cas d'incident	<ul style="list-style-type: none">• Libération de capacité sur les voies de surface à St-Charles pour augmenter le nombre de trains circulant<ul style="list-style-type: none">• Capacité permise : 23 TER par heure et par sens (16 aujourd'hui)• Permet un passage à une logique de RER métropolitain• Création de nouveaux services entre Miramas - Vitrolles aéroport - Aubagne - Toulon• Gain de 15 minutes pour 20 000 trains par an traversant Marseille depuis ou vers Toulon et Nice

03. PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS

Aménagements sur la ligne littorale

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

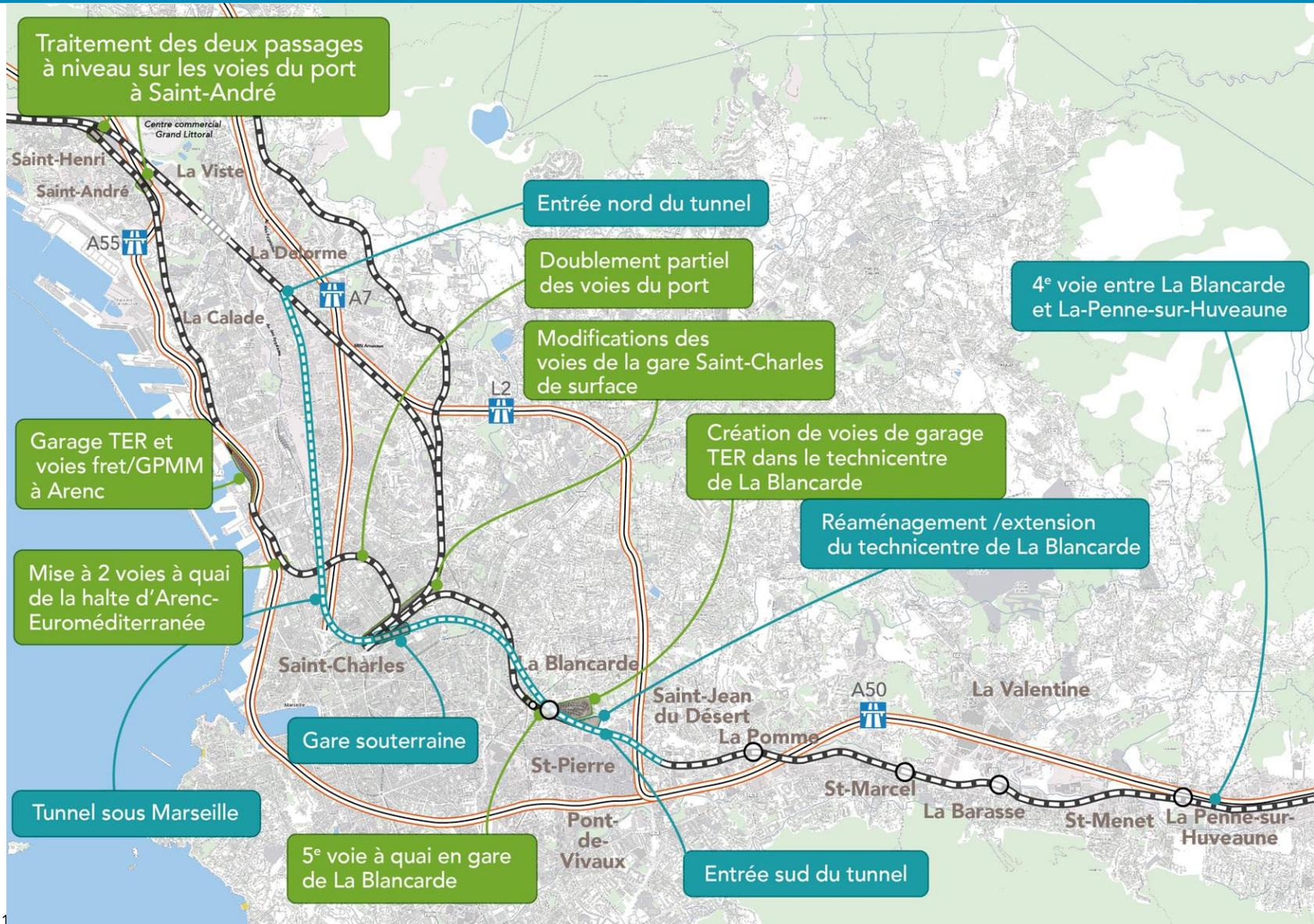
17/07/2019



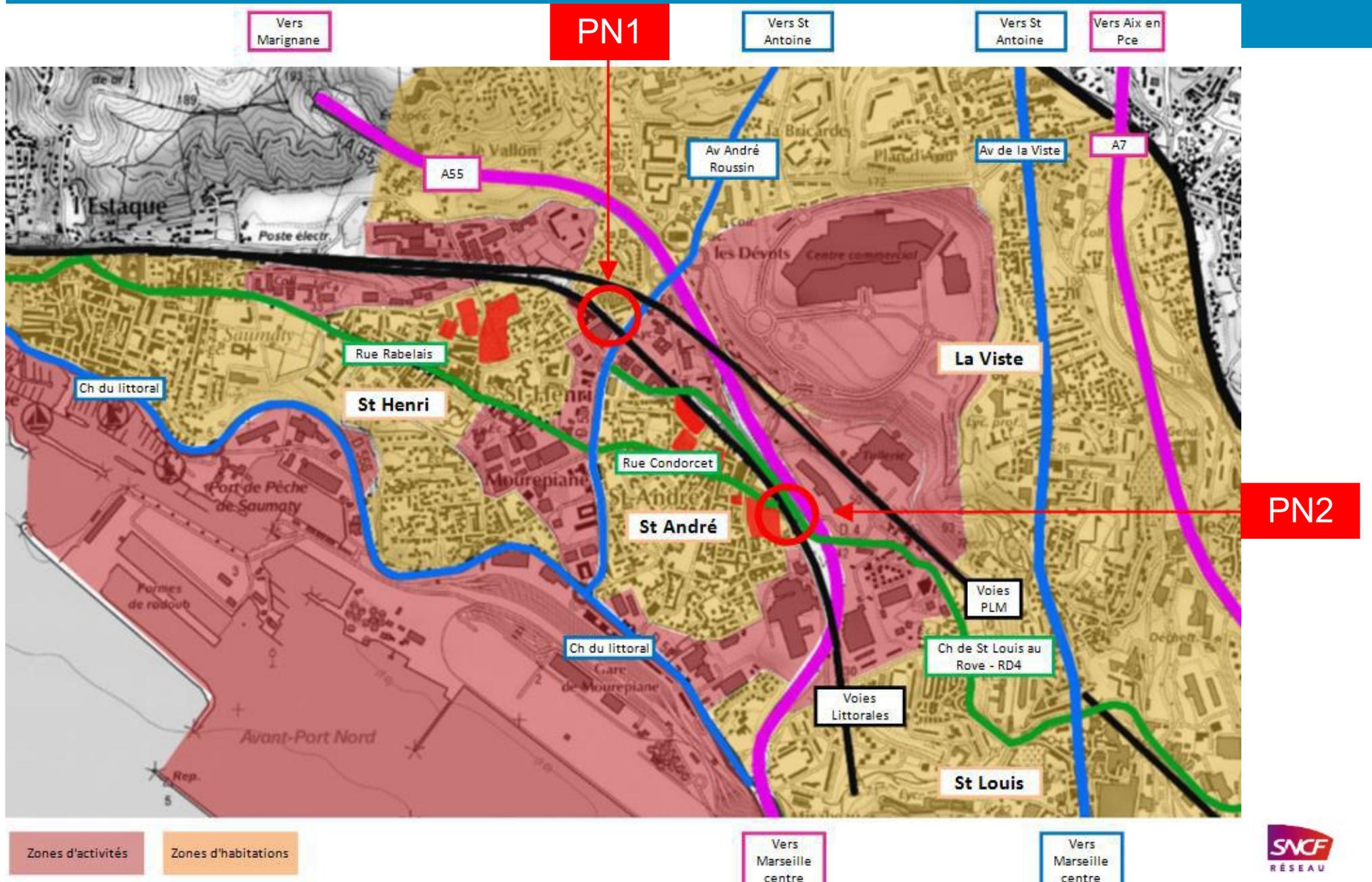
Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

- Film de présentation

Présentation du projet : les phases 1 et 2 de la LNPCA sur le nœud marseillais



Situation géographique



Suppression des PN 1 et 2

Nécessité de suppression de ces 2 PN (**risques sécurité et impact circulation routière**) en raison de la forte augmentation du temps de fermeture du PN2 du fait:

- de l'augmentation du nombre de trains voyageurs sur la ligne (projet LN PCA)
- de la position de la future halte ferroviaire de St André.

A noter que ce sont les deux derniers passages à niveau de la ville de Marseille.

Etude en cours en collaboration avec la Métropole et la RTM pour élaborer des propositions de solutions permettant:

- Une insertion urbaine acceptable pour la vie du quartier
- Une reconfiguration routière (voiture et TC) acceptable
- Un impact foncier limité
- Des couts supportables
- Une synergie avec les projets de Tramway et de Pole d'Echange Multimodal
- Une opportunité pour un projet urbain d'accompagnement et d'amélioration pour les habitants du quartier.

→ Importance de la concertation avec les riverains pour poursuivre la réflexion, déterminer la meilleure solution pour la suppression et contribuer au projet urbain.

ACCIDENT PN de St-Henri / AVRIL 2013



EXTRAIT VIDEO (DECEMBRE 2013)



PN1 – St-Henri

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

17/07/2019



Situation géographique



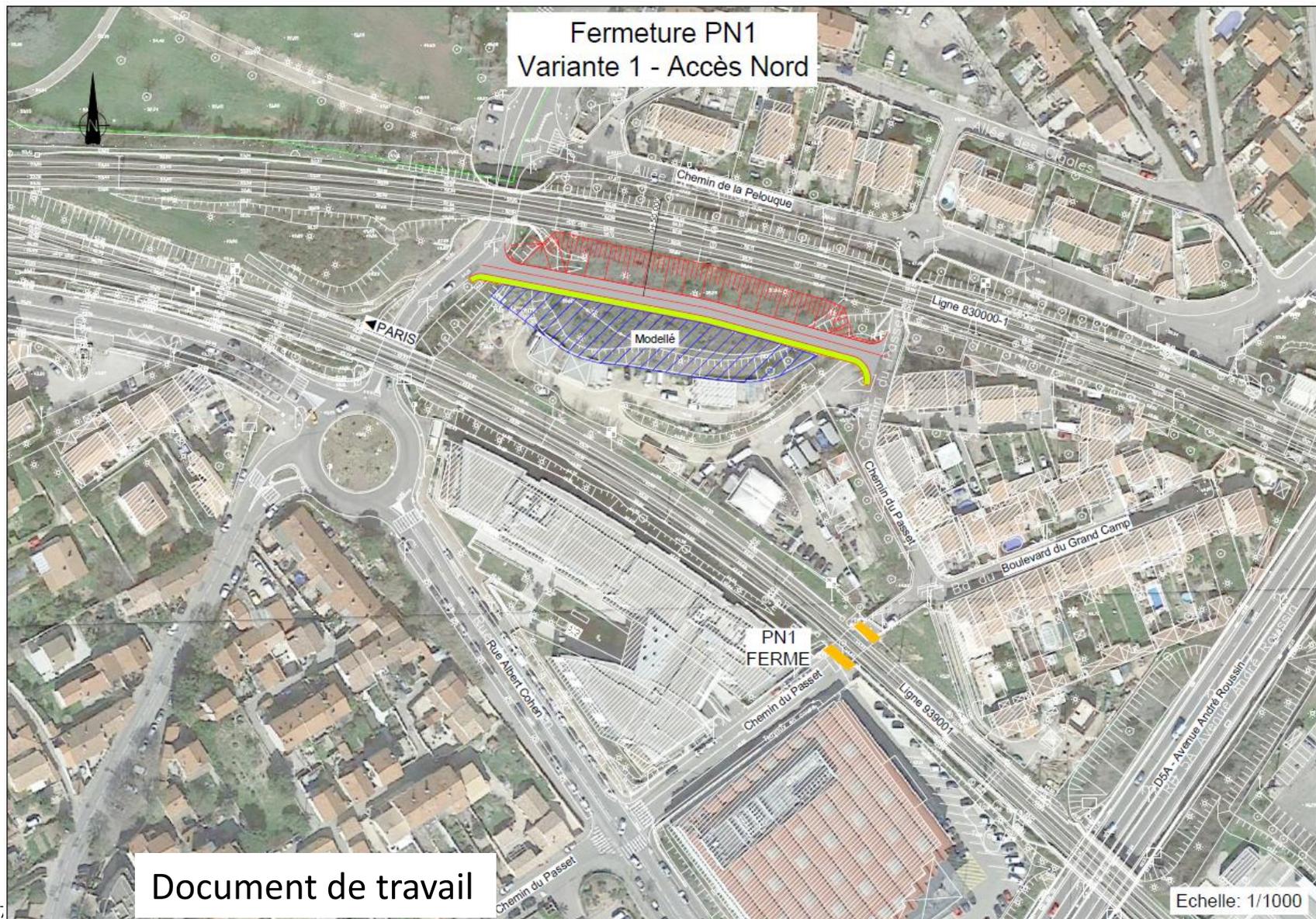
Zoom sur le PN 1



Passage à niveau n°1 - St Henri

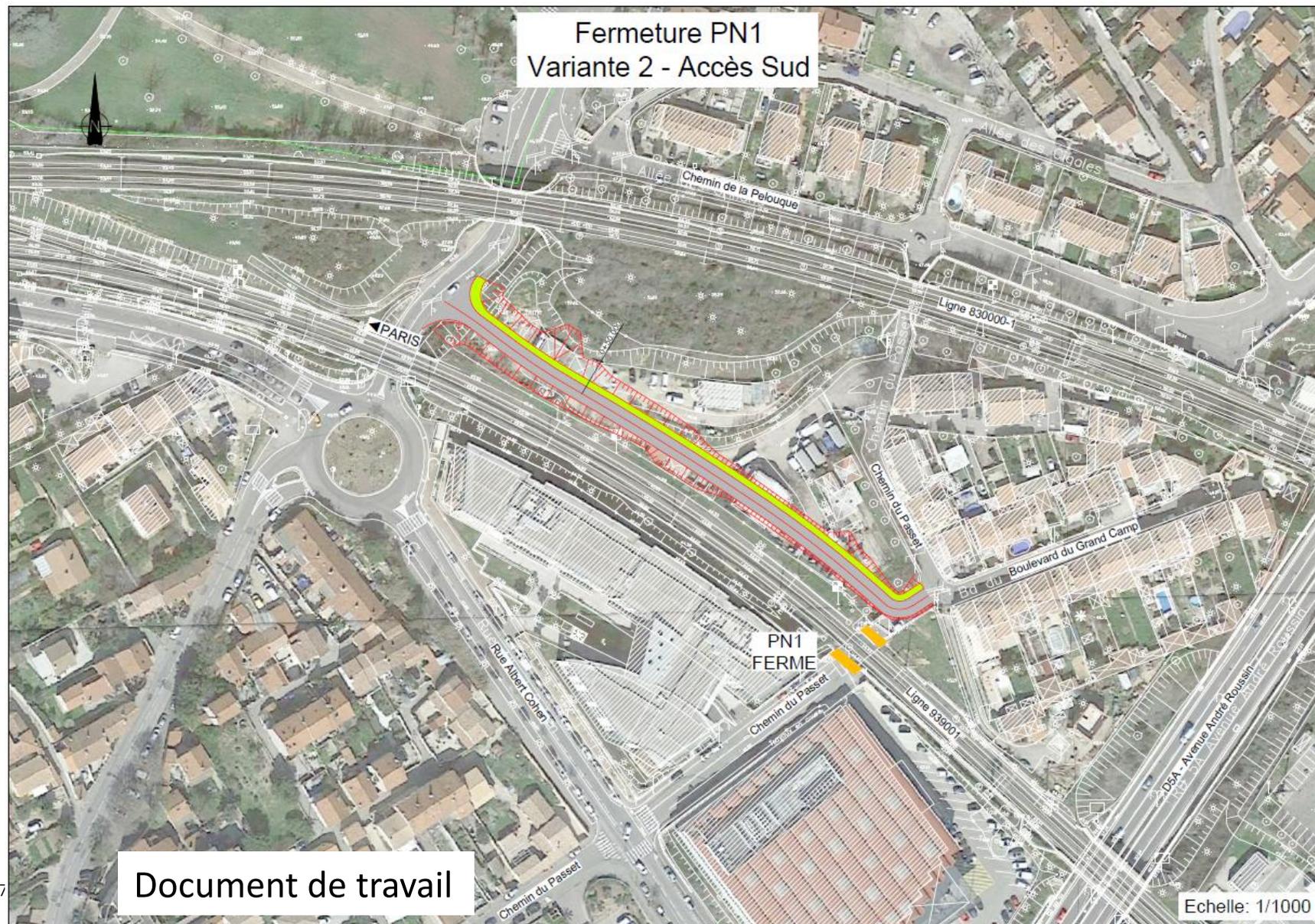
- Avec moins de 300 véhicules/jour, suppression avec « rabattement routier » par la voirie existante.
- Le sujet du gabarit pour l'accès des secours est en cours d'analyse.

Passage à niveau n°1 - Variante 1 - accès Nord



Document de travail

Passage à niveau 1 - Variante 2 - accès Sud



PN2 – Saint-André

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
17/07/2019



Zoom sur le PN 2



Offre RTM sur St-André

■ **2 lignes RTM de jour** franchissent le PN au droit de la rue Condorcet

✓ L25 avec 19 services en heure de pointe dans les 2 sens

✓ L36 avec 12 services par heure dans les 2 sens

■ **Et une ligne de nuit (535)**

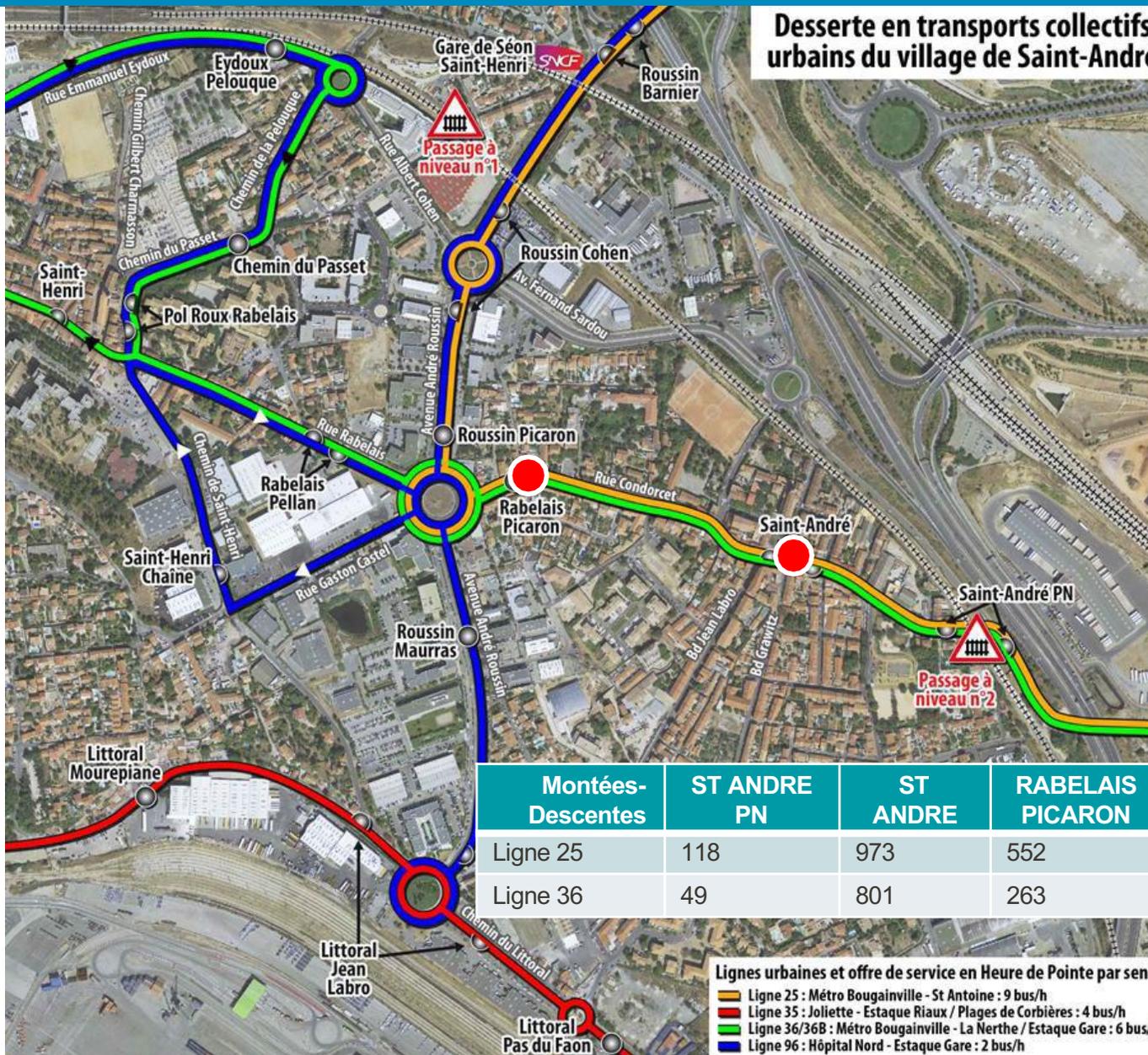
✓ avec 10 services par nuit et 20 usagers.

■ Au global, on dénombre sur la rue Condorcet plus de **30 services dans les 2 sens en heure de pointe**

■ **3 points d'arrêts** sont identifiés dans la traversée du village : Rabelais Picaron-St André-St André PN au-delà la voie ferrée

■ Le positionnement de l'arrêt St André PN, dans le sens Est Ouest oblige à franchir la voie ferrée et alimente le flux de piétons qui traverse cette dernière.

■ (source: comptages RTM 2018)



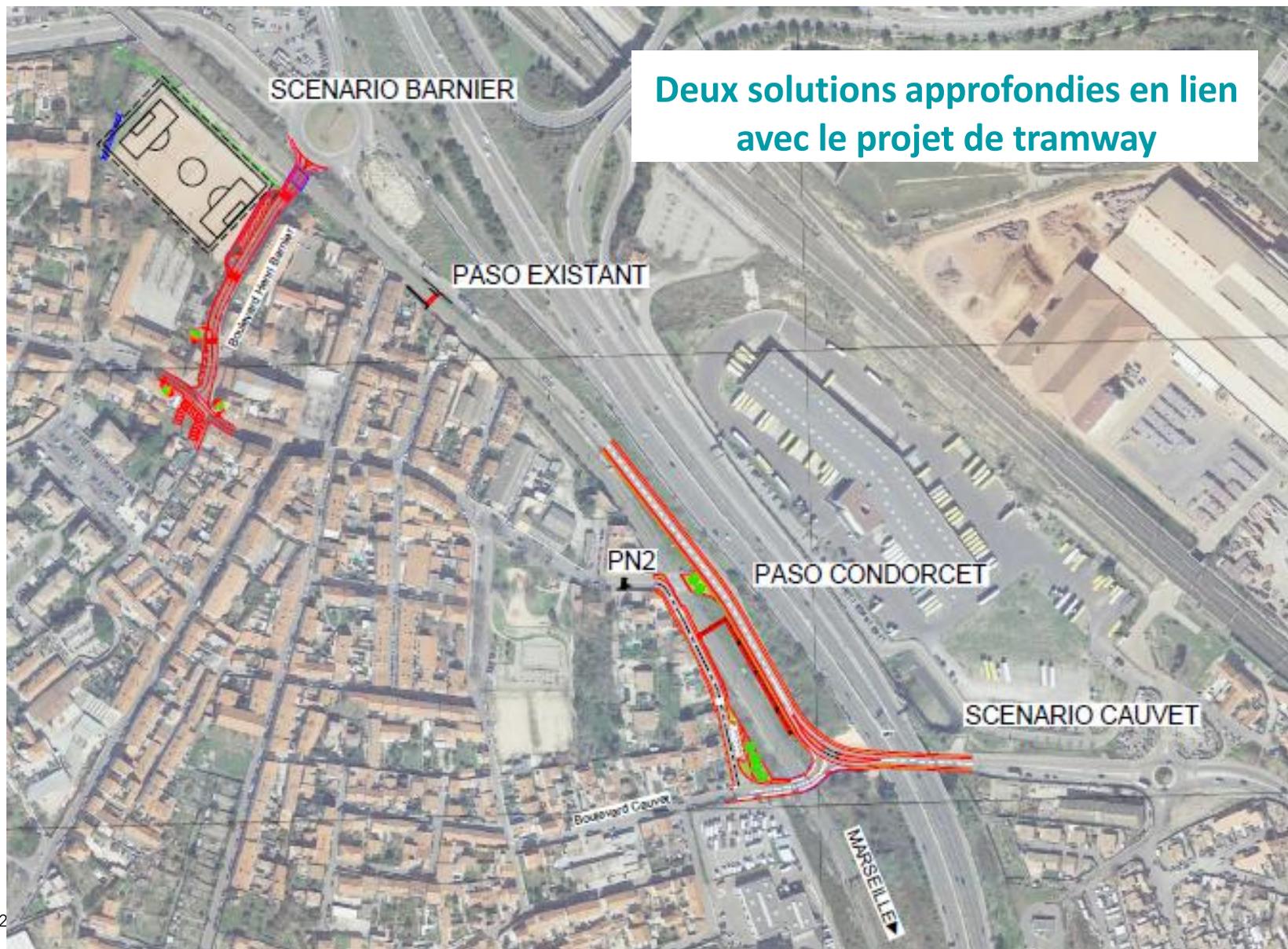
Démarche mise en œuvre dans le cadre du projet

Prestations	Objectifs	Avancement
Etudes « circulations »	Comptages routiers et étude de circulation pour caractériser les enjeux et conséquences des circulation « avant/après » + enquête stationnement	Quasi achevée
Etudes techniques suppression PN	Déterminer les impacts techniques, fonciers et financiers	Quasi achevée
Etudes Architecturale & Paysagère	Intégration architecturale et paysagère des solutions étudiées	A venir
Intermodalité & Urbanisme	Synergie avec le projet de tramway + projet urbain d'opportunité en lien avec le réaménagement de la circulation	En cours
Etude Acoustique	Mesurer les impacts sonores pour d'augmentation du trafic ferroviaire et les réaménagements routiers	A venir

Ensemble des solutions techniques « explorées »

Solutions	Descriptif sommaire
Fermeture PN	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Détournement de tous les flux piétons et routiers par la RD4 (chemin de St Louis au Rove) et l'avenue André ROUSSIN
Souterrain Ville à Ville Condorcet	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Fermeture du PN pour les véhicules routiers <input type="checkbox"/> Création d'un souterrain ville-à-ville en lieu et place du PN permettant aux modes doux et piétons de franchir la voie ferrée <input type="checkbox"/> Réaménagement du site pour permettre la création d'un arrêt TC pour les habitants de St André (futur tracé tramway ?)
Pont Rail Condorcet	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Création d'un Pont-Rail en lieu et place du PN sur la rue CONDORCET pour permettre aux véhicules routiers et modes doux le franchissement du PN
Pont Route Condorcet	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Création d'un Pont-Route en lieu et place du PN sur la rue CONDORCET avec abaissement de la voie ferrée
Pont-Rail Cauvet	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Création d'un Pont-Rail entre la RD4 et le bd CAUVET
Pont-Rail Cauvet	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Création d'un Pont-Rail entre la RD4 et le bd CAUVET limité aux TC sur une seule voie
Boulevard Henri Barnier	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Remise à double voie du boulevard Henri BARNIER

Deux scénarios privilégiés



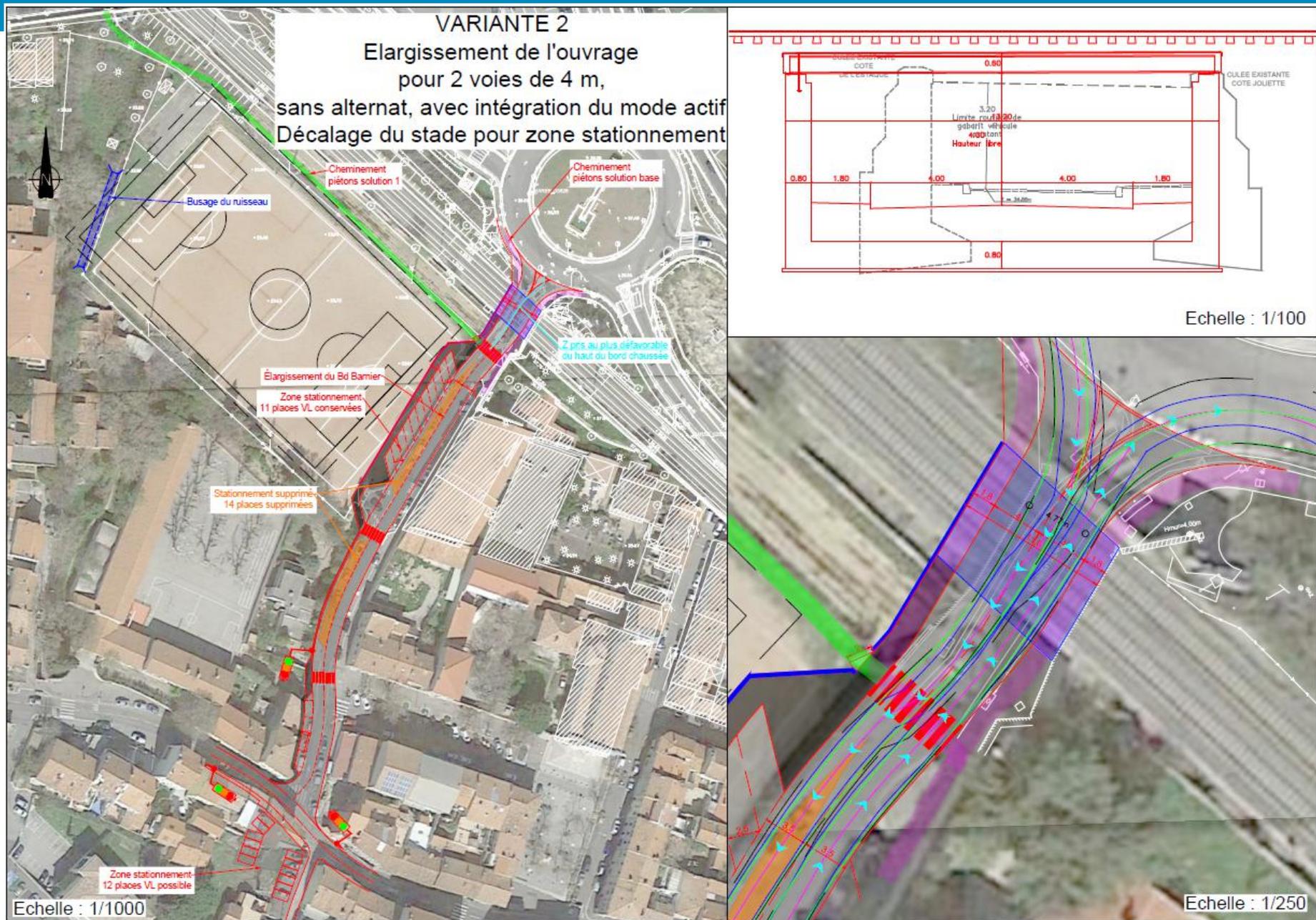
2.1 Passage à niveau 2 – Scénario bd Barnier

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

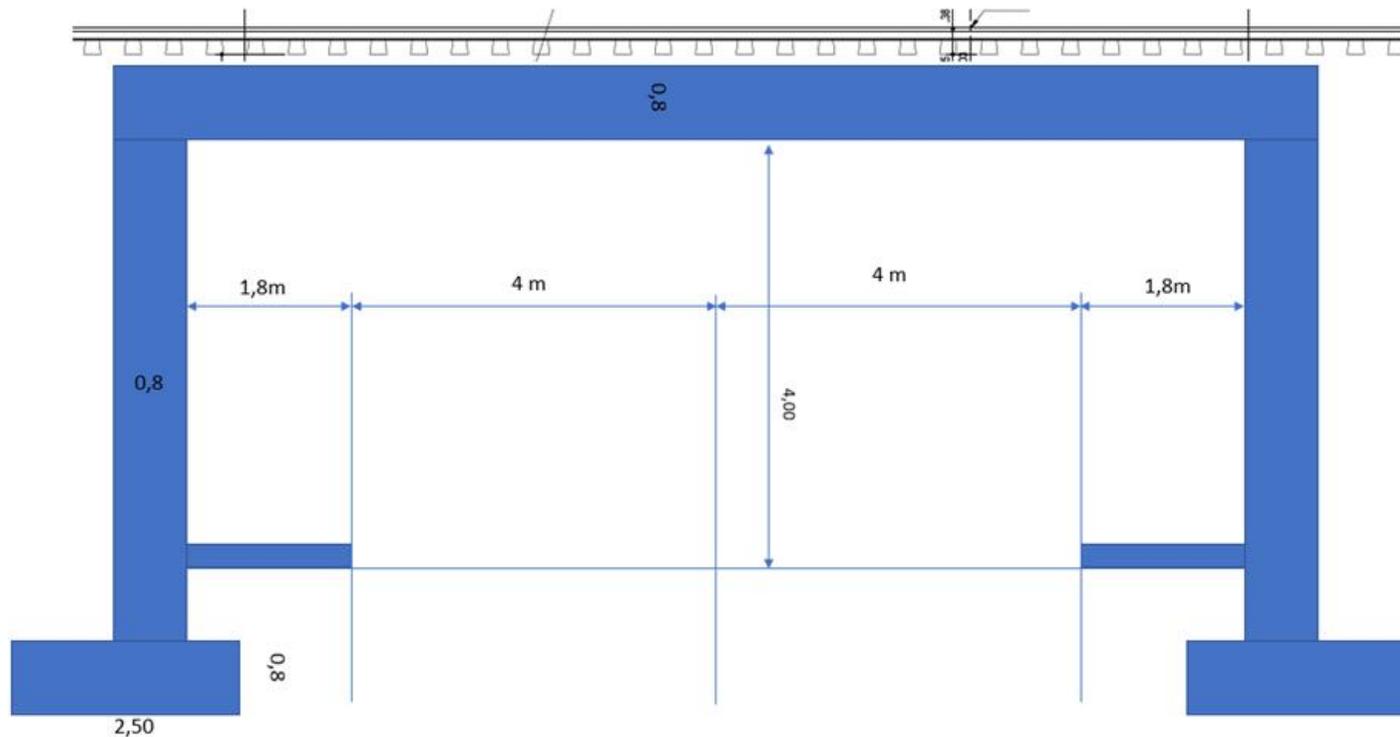
17/07/2019



Pn2 - scénario Barnier



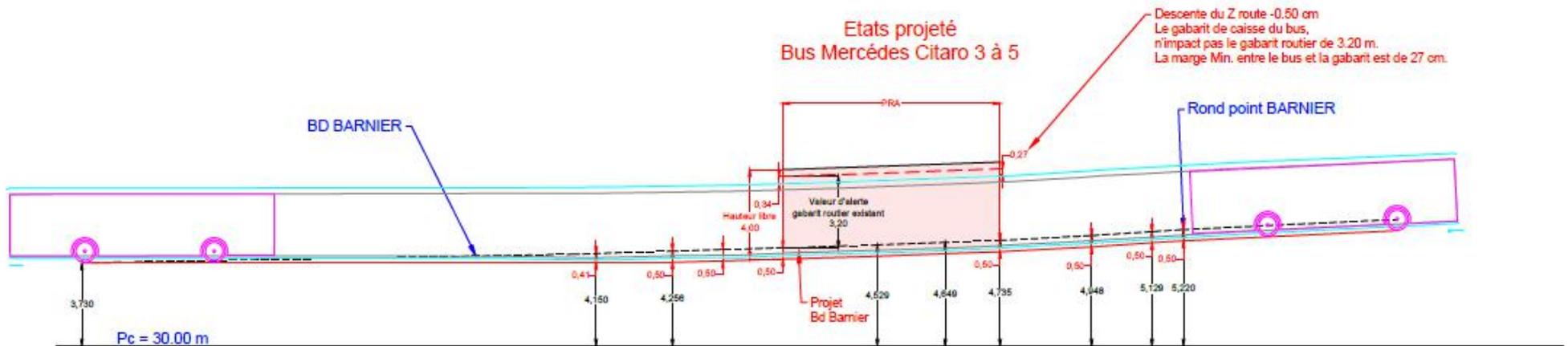
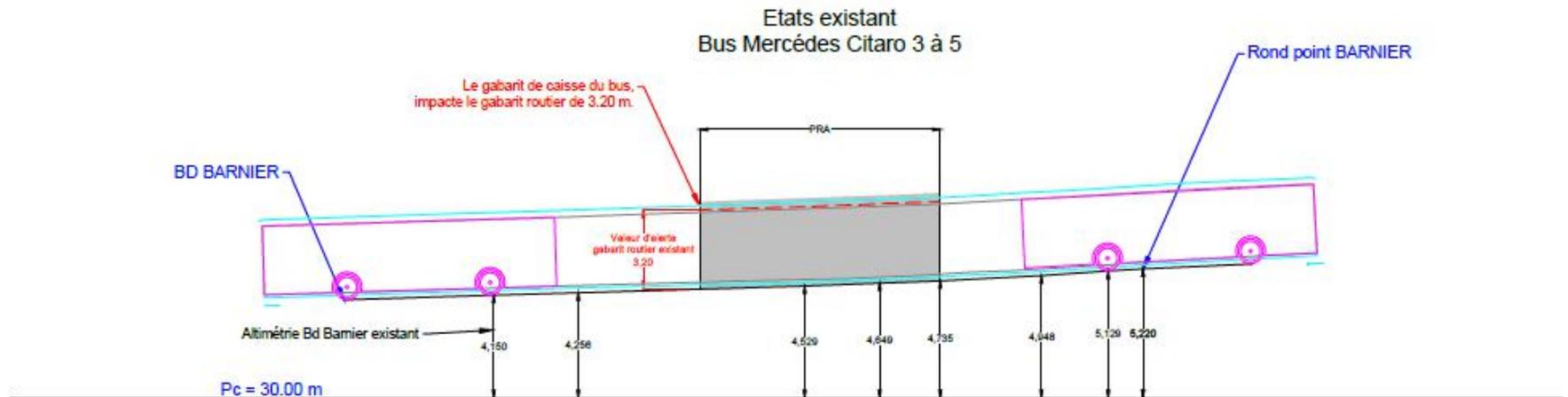
Pn2 - scénario Barnier



Caractéristiques fonctionnelles:

- Ouverture 11,6m, Longueur 10m,
- 2 voies de circulations de 4m
- 2 trottoirs de 1,8m

Pn2 - scénario Barnier



Pn2 - scénario Barnier

- **Proposition de stationnement supplémentaire**

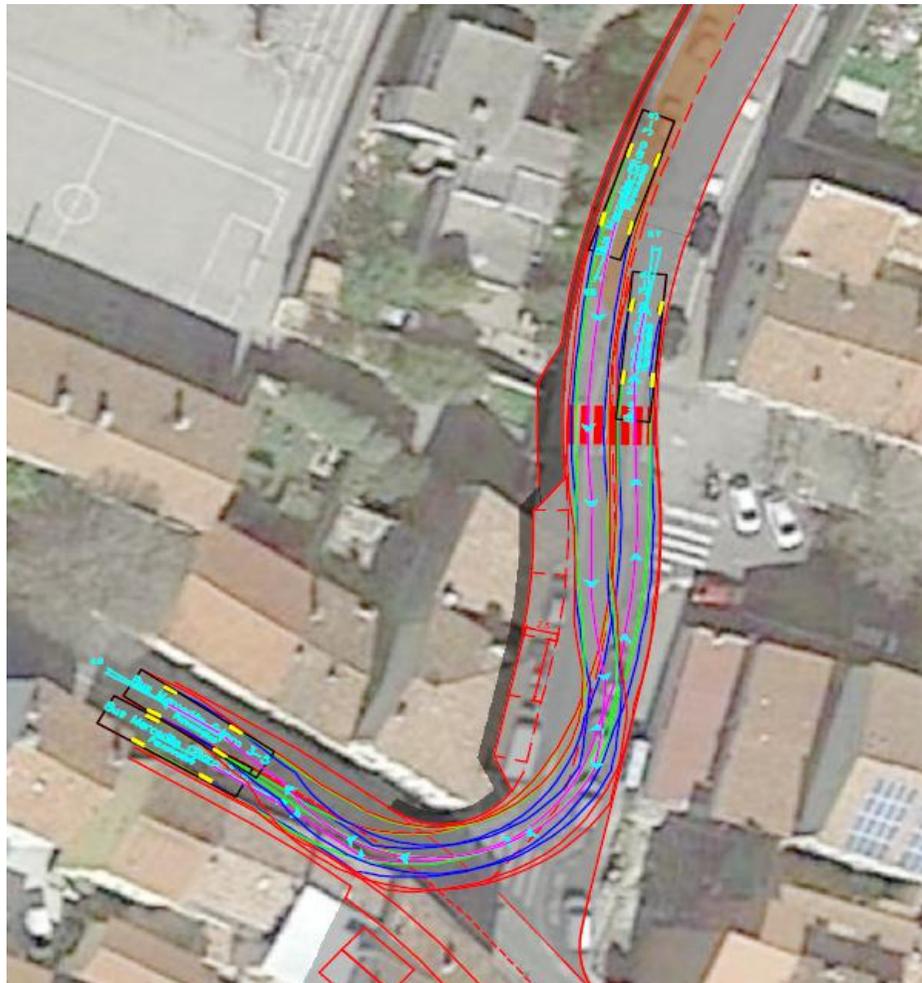
- Par le ripage du stade (peut-être un impact sur les parcelles n°16 et 150, propriétés de la métropole).
- Et l'aménagement de la parcelle de la maison « SOLEAM », positionné sur la parcelle 41, le parking créé impacterait en plus les parcelles :
 - 168, contenant uniquement un jardin, propriété à confirmer
 - 42 et 43 utilisées pour le stationnement
 - Une parcelle non numérotée recueillant du stationnement illiciteCe secteur est à confirmer en termes de disponibilité et de propriété.



PN2 – scénario Barnier

Carrefour Barnier – Condorcet

La simulation des épures de giration des bus sur le carrefour entre le boulevard Barnier et la rue Condorcet oblige à la mise en place de feux tricolores



2.2 Passage à niveau 2 – Scénario bd Cauvet

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

17/07/2019



40

RÉSEAU

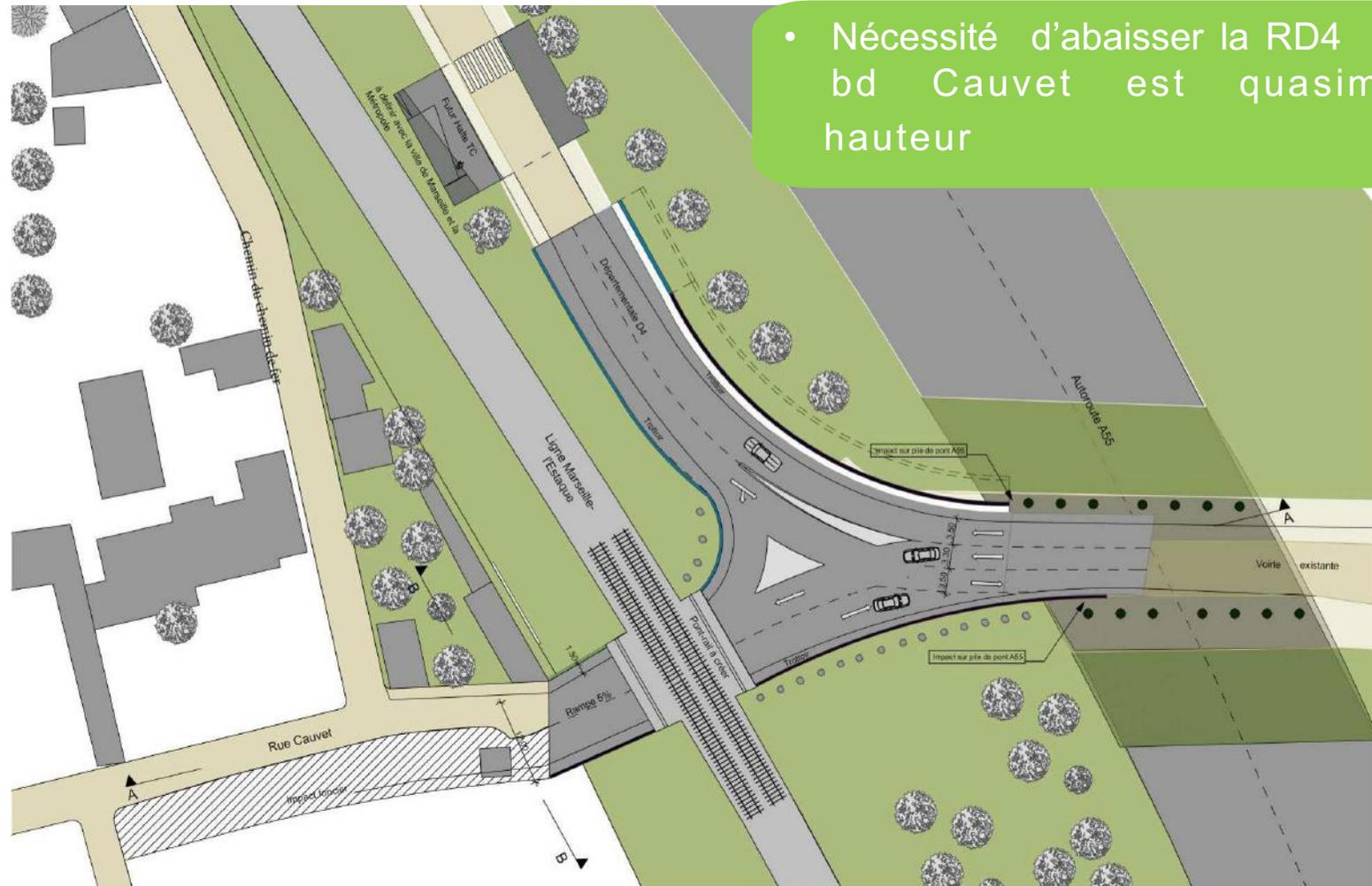
PN2 - SCENARIO CAUVET



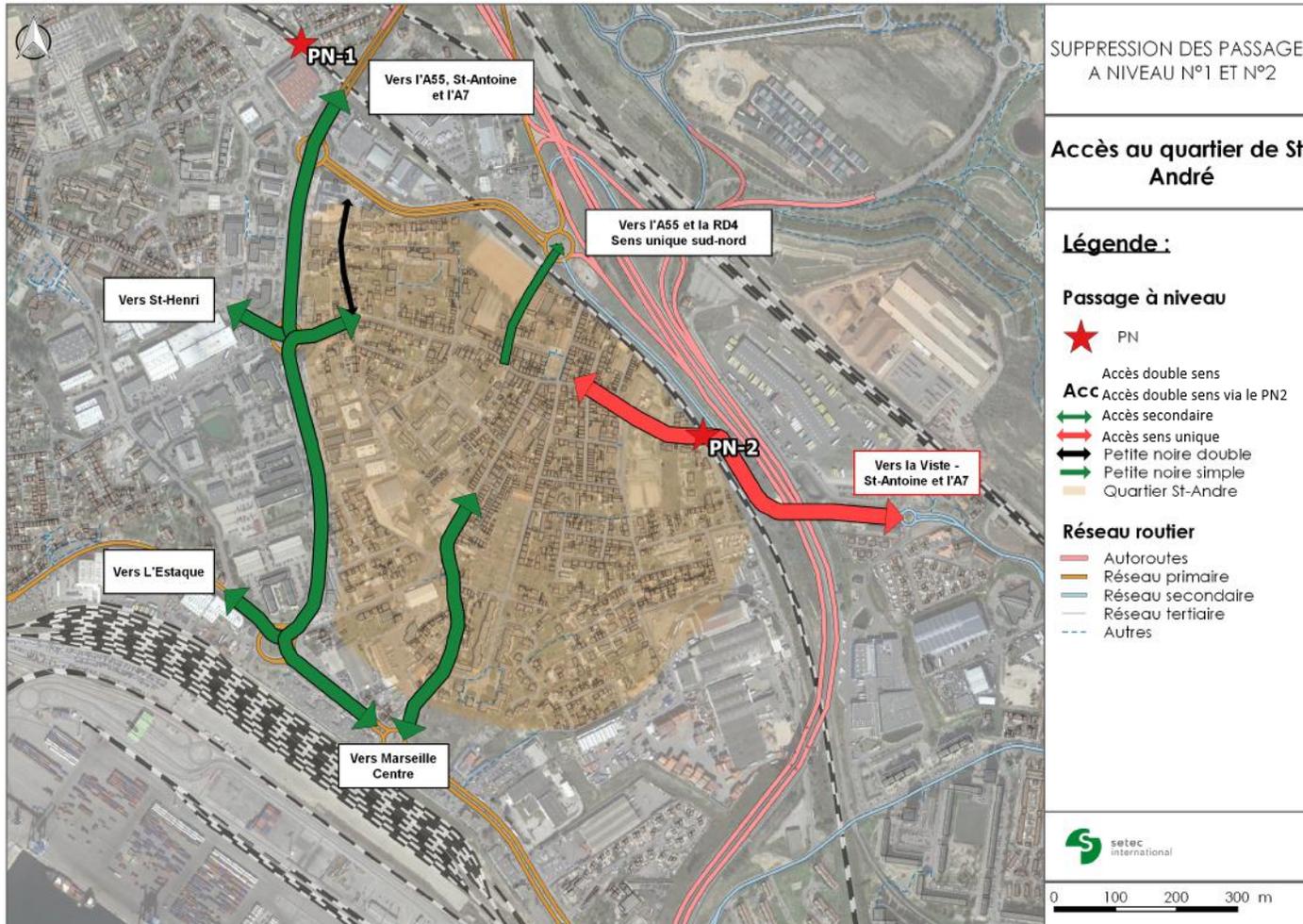
17/07/20

PN2 - SCENARIO CAUVET

- Nécessité d'abaisser la RD4 mais le bd Cauvet est quasiment à hauteur

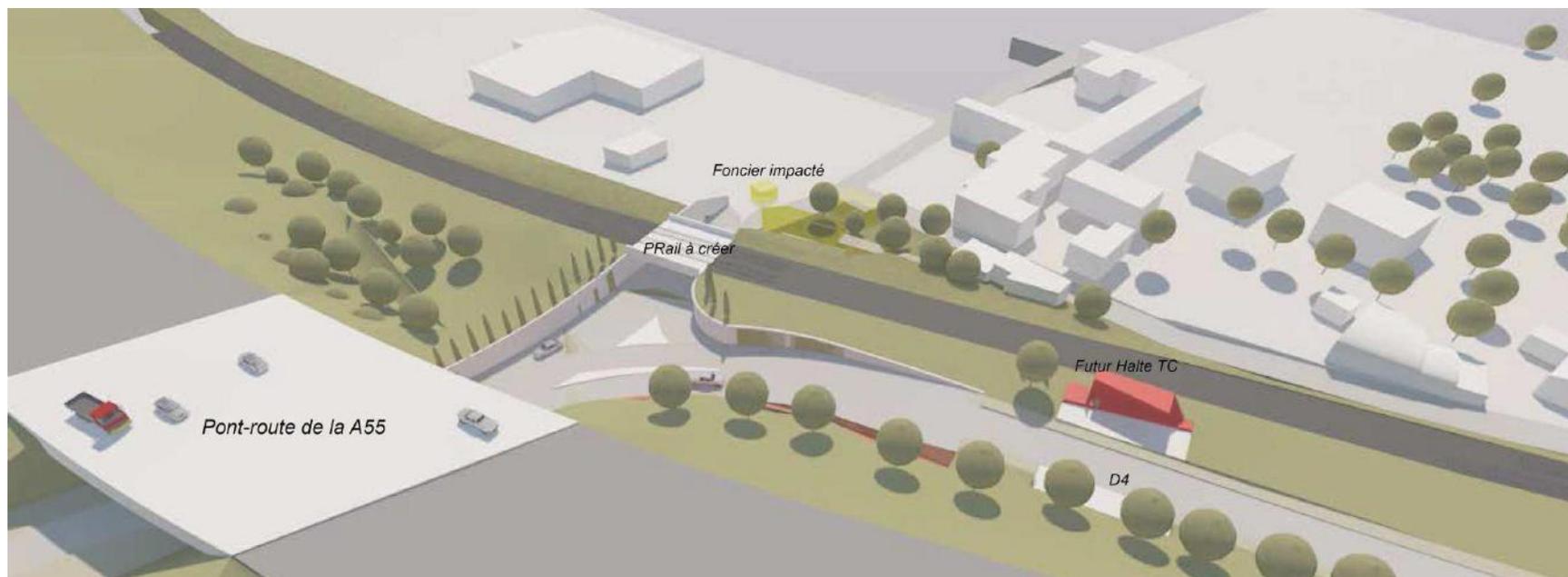


Avantages de ce scénario Cauvet



- Peu de modifications de la vie du quartier et des flux routiers (à l'exception des habitants de la traverse du chemin de fer)
- Période de travaux assez peu impactante pour les habitants.

PN2 - SCENARIO CAUVET



Vue depuis Ch. St Louis / RD4



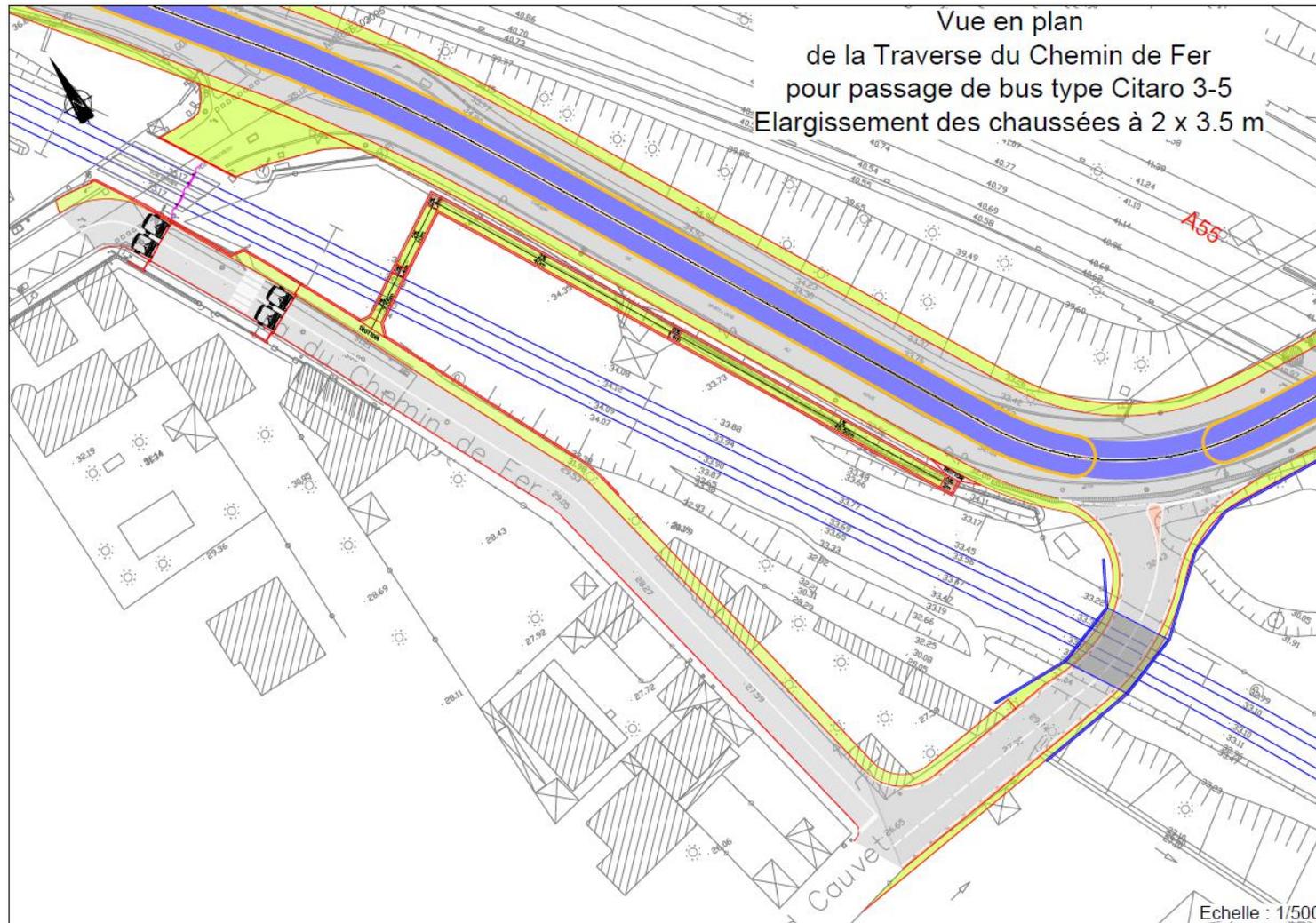
Vue depuis Bd A.CAUVET

PN2 – scénario Cauvet

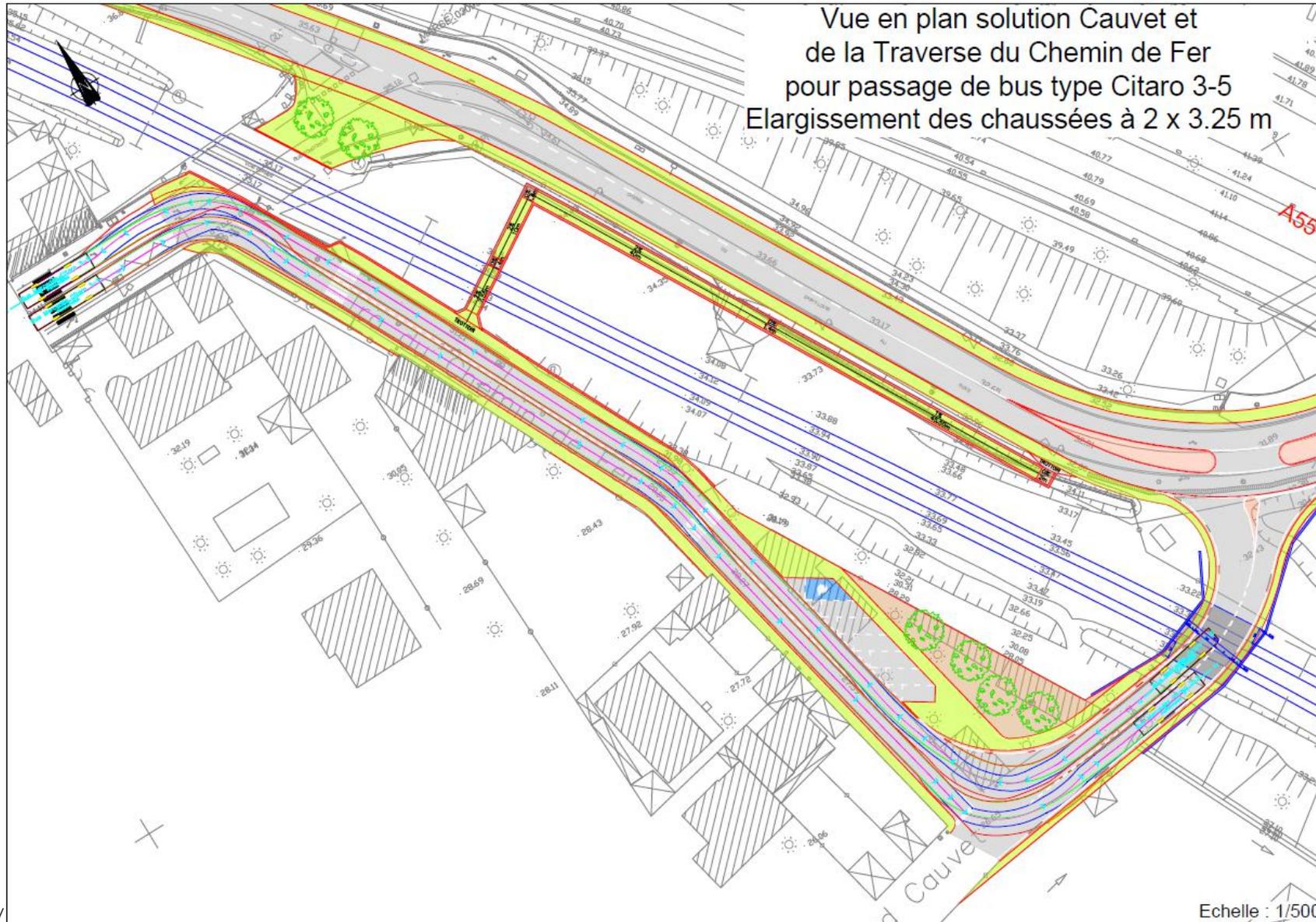
Les épures de giration montrent que, en l'état, la Traverse du Chemin de fer ne permet pas le croisement de 2 bus.



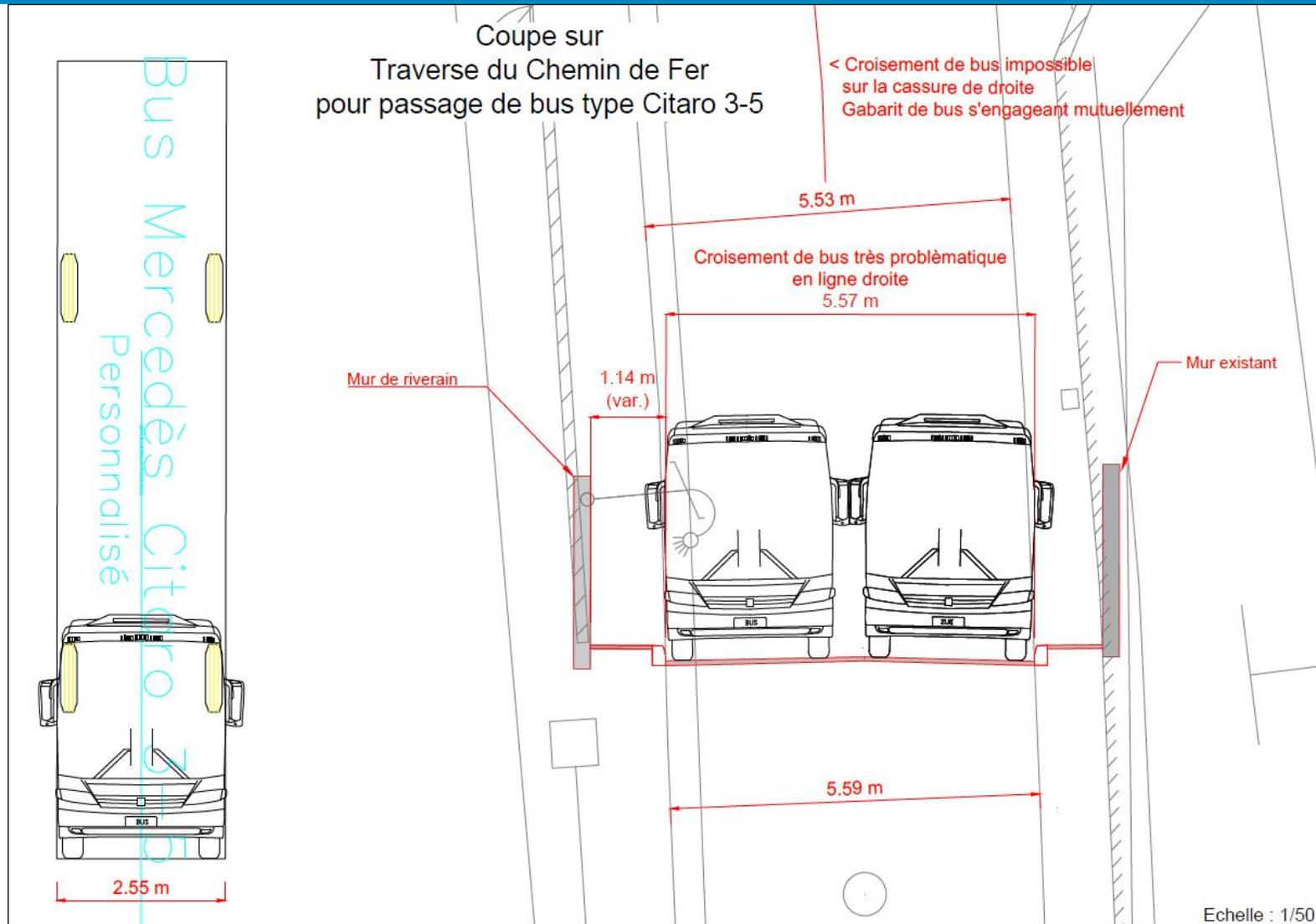
PN2 – scénario Cauvet



Pn2 - Cauvet - tr chemin de fer

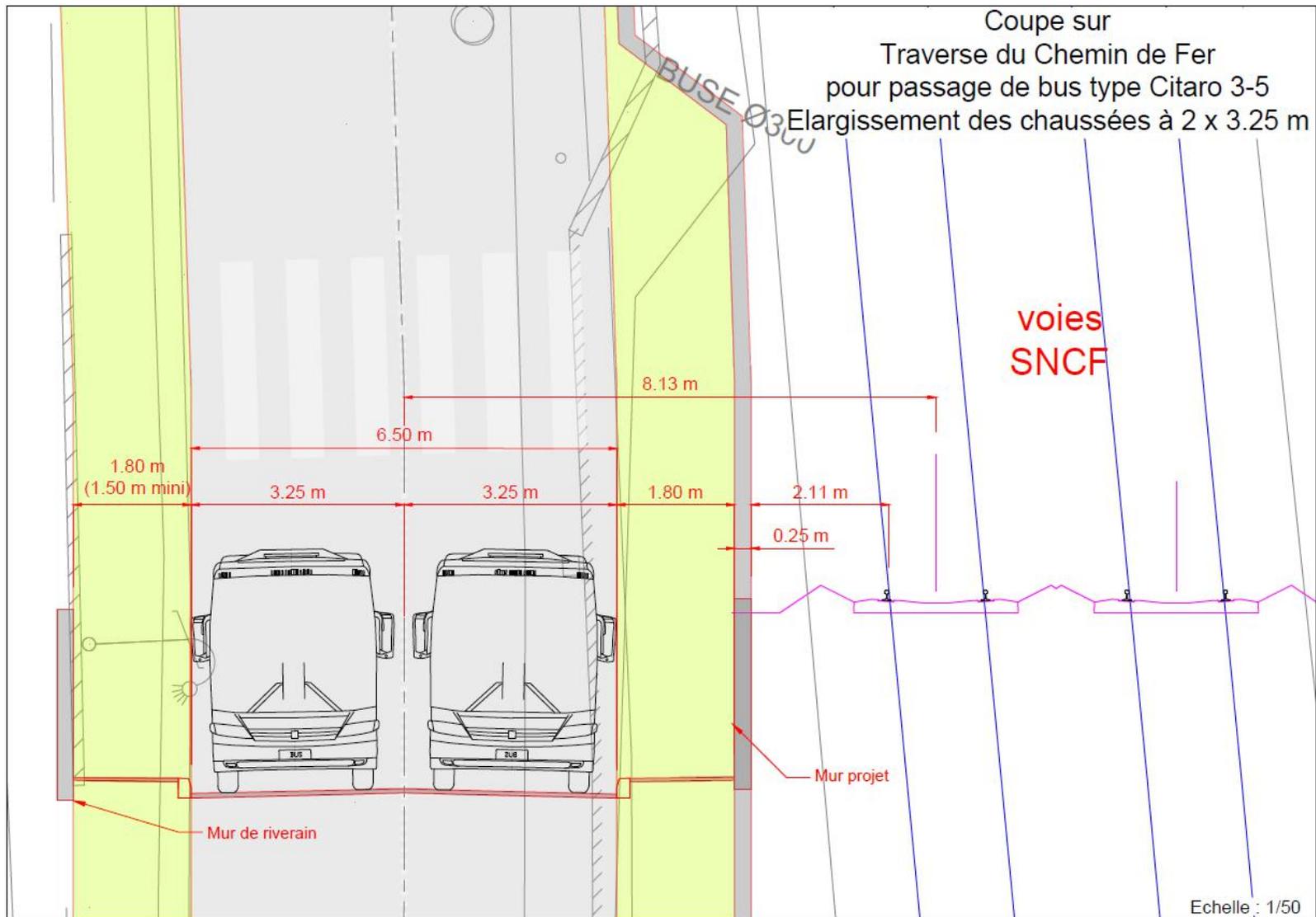


Pn2 - scénario Cauvet - Coupes types - traverse chemin de fer

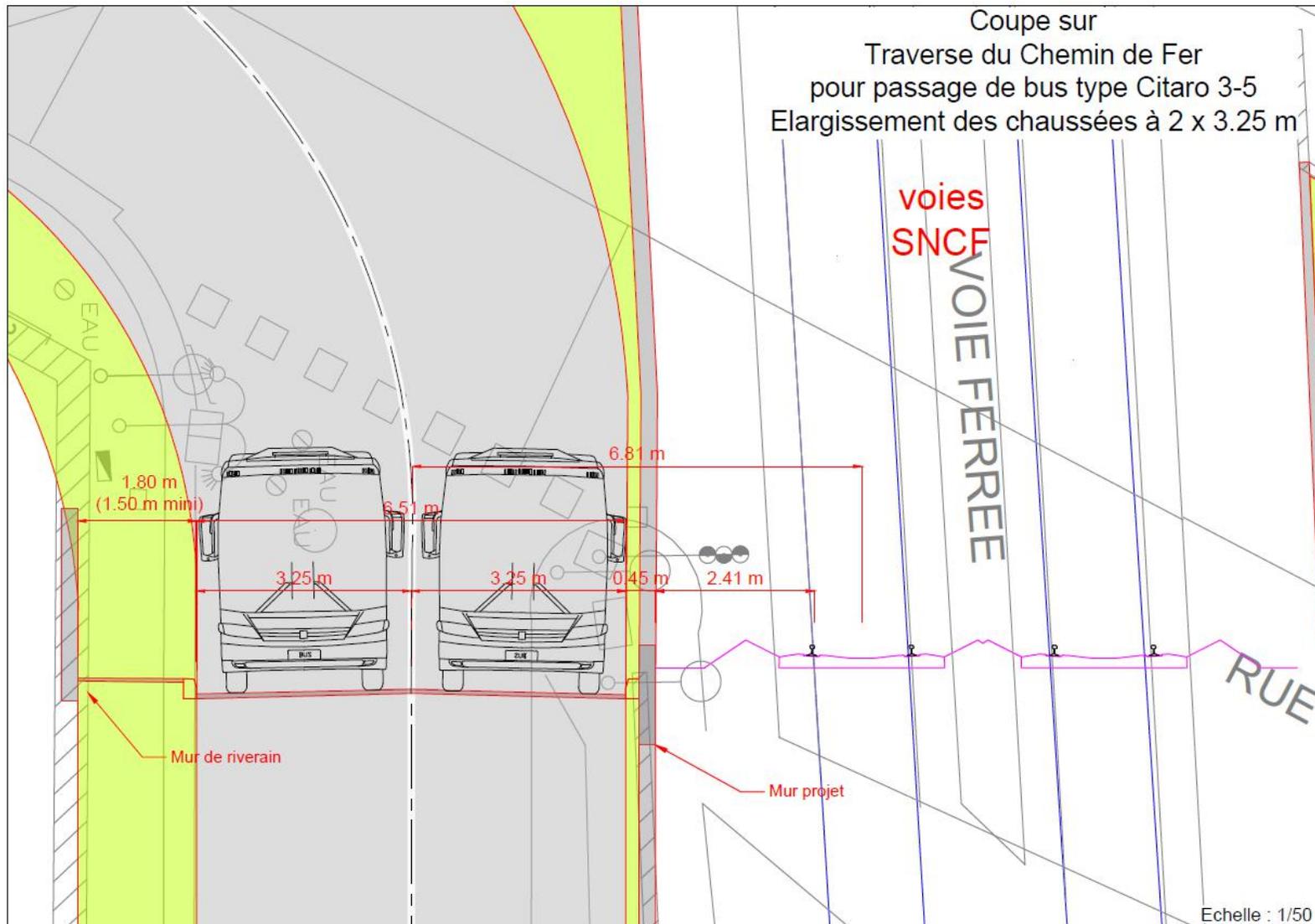


- Coupe existante de la traverse

Pn2 - scenario Cauvet - Coupes types - traverse chemin de fer



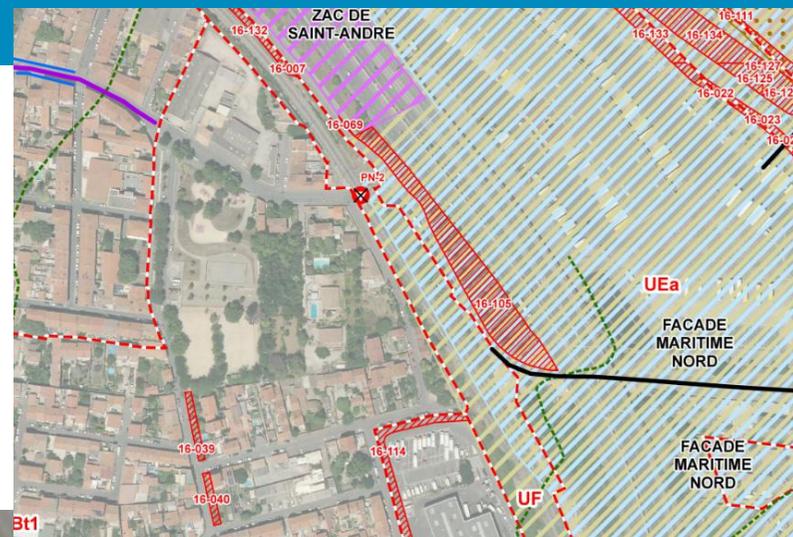
Pn2 - scenario Cauvet - Coupes types - traverse chemin de fer



Acquisitions foncières

Les parcelles utilisées dans cette solution sont :

- 108 dans le cadre des zones réservées au PLUi référencées 16-144
- Domaine ferroviaire
- 96, parcelle contenant le « bassin » en pied de talus de l'A55, propriété à définir
- 95, parcelle contenant la traverse Pradel



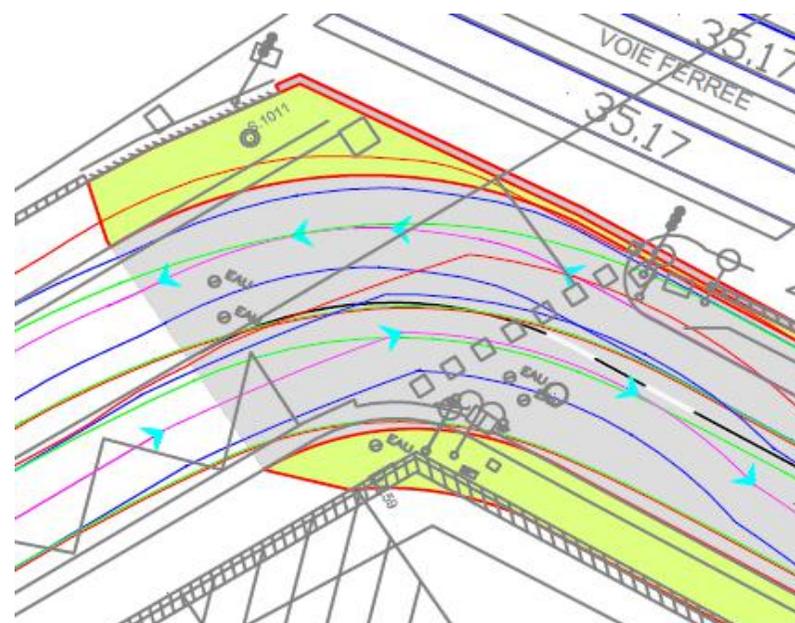
Acquisitions foncières

Cet élargissement de la traverse nécessite au moins une partie de la parcelle n°38 et l'intégralité des parcelles 39 et 40 contenant du bâti.



Acquisitions foncières

La conservation de la largeur de trottoir sur tout le linéaire de la reprise de la traverse du chemin de Fer impacte le mur d'enceinte de la parcelle 33.



2.3 PN 2 – SYNTHÈSE

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :

17/07/2019



55

SUPPRESSION DU PN2 – SYNTHÈSE

1^{er} scénario proposé :

- Elargissement et abaissement du pont du boulevard Barnier
- Mise en double sens du boulevard Barnier
- Création de places de parking
- Mise en place d'un feu rouge au croisement Barnier/Condorcet
- Coupure de circulation boulevard Barnier pendant 5 à 7 mois de travaux

2^{ème} scénario proposé :

- Création d'un pont sur le boulevard Cauvet
- Elargissement de la traverse du chemin de fer (avec acquisitions foncières à déterminer plus finement)
- Création de places de parking à confirmer
- Peu d'impact travaux sur la circulation routière

Dans tous les cas, volonté de la Métropole d'accompagner le projet de suppression des PN par un projet d'aménagement urbain.

4. DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :

17/07/2019



Les grandes étapes du projet

