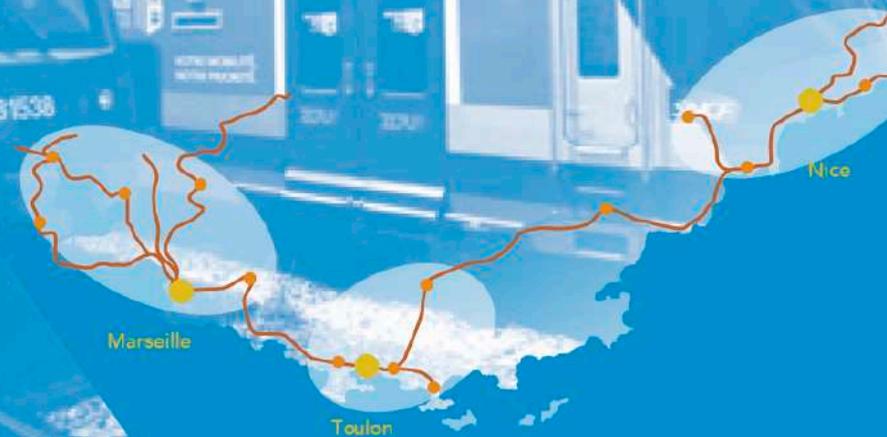


LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN
TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT
AU QUOTIDIEN



REUNION PUBLIQUE LOCALE Secteur Marseille Nord

26 septembre 2019

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



Présentation des intervenants

■ Animateur

- Stéphane SAINT-PIERRE - NICAYA Conseil

■ SNCF Réseau

- Jean-Marc ILLES - Directeur régional adjoint - Chef de mission LNPCA
- Nicolas GUYOT - Responsable des études - Mission LNPCA
- Alain PRÉA - Responsable Bouches-du-Rhône - Mission LNPCA
- Patrick LARMINAT - Chef du pole émergence maîtrise d'ouvrage

■ Commission Nationale du Débat Public

- Philippe QUEVREMONT - Garant



Philippe Quévremont

Garant de la concertation - CNDP

- Le garant veille à l'information et la participation du public
- Il est indépendant du maître d'ouvrage
- Priorité à la participation du public dans les réunions et par internet
- 30 minutes pour la présentation du projet par SNCF Réseau
- Pour vos interventions, courtoisie, brièveté et respect des personnes → **vous devez chercher à convaincre**

SOMMAIRE

1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

2. LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

- + Les 4 grandes phases du projet
- + Le planning indicatif des phases 1 & 2

3. LES OPÉRATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR LE SECTEUR DES BOUCHES DU RHÔNE

- + Le projet dans les Bouches-du-Rhône
- + Les bénéficiaires du projet dans les Bouches-du-Rhône
- + Secteur Marseille Nord

4. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

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

26/09/2019



1. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

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

26/09/2019



Le dispositif de concertation

12 juin – 18 octobre 2019

Sur le nœud ferroviaire marseillais

Réunion d'ouverture	<ul style="list-style-type: none"> 12 juin 2019 à Marseille 	
Ateliers 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 : Marseille Nord 3 juillet : Gare Saint-Charles
Permanences du maître d'ouvrage	<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 juillet : Marseille Nord 4 et 17 juillet : Faisceau d'Arenc – Saint-Charles
Réunions publiques locales	<ul style="list-style-type: none"> Saint-Charles : 9 septembre 18h → EMD (rue J. Biaggi) Marseille Nord : 26 septembre 19h → Cité des Arts (225 rue des Aygalades) Blancarde – La Penne/Huveaune : 30 septembre 19h → Entre 2 murs (313 rue St Pierre) Faisceau d'Arenc : 1^{er} octobre 18h → mairie des 2 et 3^{ème} arrdts 	
Ateliers thématiques	<ul style="list-style-type: none"> 27 septembre 2019 à 18h : <i>Environnement Développement Durable</i> <ul style="list-style-type: none"> Maison des associations à Toulon 2 octobre 2019 à 18h : <i>Socio-économie</i> <ul style="list-style-type: none"> EMD rue Biaggi à Marseille 3 octobre 2019 à 18h : Saturation ferroviaire <ul style="list-style-type: none"> Hôtel Campanile à Nice aéroport <p>→ Inscription sur le site internet pour bénéficier d'un transport en commun</p>	
Réunion de clôture	<ul style="list-style-type: none"> 17 octobre 2019 à 19h → Préfecture de Région Marseille 	

Retours de la 1^{ère} phase de concertation sur le secteur Marseille Nord (juin – juillet 2019)

Consensus sur le besoin de desserte des territoires nord de Marseille

- Faiblesse de la desserte actuelle en transports en commun performants
- Desserte ferroviaire considérée comme un élément central
- Nécessaire cohérence avec les projets d'amélioration des mobilités entrepris par la Métropole

Passages à niveau 1 et 2

- Enjeu de ne pas accroître l'enclavement et de préserver la sureté des quartiers et de ne pas exposer les secteurs concernés à de nouvelles nuisances (insécurité, bruit)
- Fortes attentes en matière d'information et de cohérence du projet LNPCA avec les autres projets urbains portés par la Métropole et ceux du GPMM
- Pas de consensus sur les variantes proposées de suppression de passages à niveau pour le PN2 Saint-André :
 - Impacts fonciers et nuisances liées au trafic routier (Cauvet)
 - Suppression de la desserte en bus de la partie du quartier proche du PN2 (Barnier)
- Propositions d'un itinéraire alternatif pour les bus à travers la ZAE Actisud
- Demande d'ouverture d'une halte ferroviaire à Saint-André

Retours de la 1^{ère} phase de concertation sur le secteur Marseille Nord (juin – juillet 2019)

Entrée Nord du tunnel vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles

- Enjeux d'insertion paysagère et de maîtrise des nuisances sonores
- Demande d'élargissement du pont routier de l'avenue des Aygalades
- Inquiétudes au sujet des impacts fonciers sur les quartiers Delorme, Castor, Saint-Louis et Aygalades
- Demande de réduction des nuisances olfactives liées aux trains de déchets
- Une attente générale d'amélioration du cadre de vie
- Souhait de rester sur place évoqué par plusieurs habitants
- Intérêt pour la solution du relogement exprimée par certains
- Des craintes sur les conditions éventuelles de relogement
- Intérêt d'acteurs économiques pour cette variante
- Importance de la sécurité des enfants / fréquence des circulations ferroviaires

2. LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

- + Les 4 grandes phases de réalisation du projet
- + Le planning indicatif des phases 1 & 2

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

26/09/2019

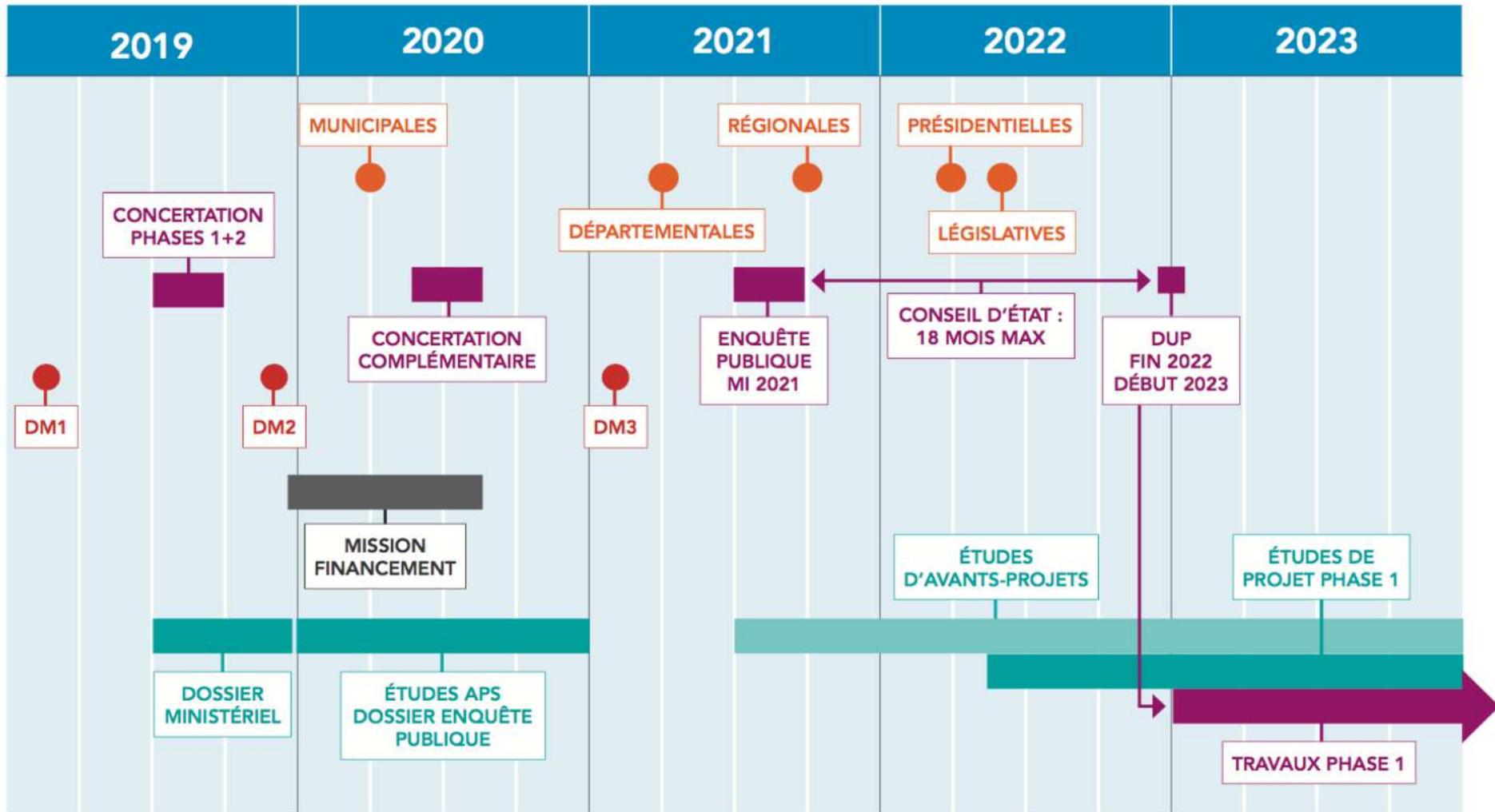


Réalisation phasée du projet LNPCA par le conseil d'orientation des infrastructures le 2 février 2018



Planning indicatif des phases 1 & 2

Cf. décision ministérielle du 4 mars 2019



DUP : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE - DM : DÉCISION MINISTÉRIELLE - APS : AVANT PROJET SOMMAIRE

* Hypothèse décision ministérielle post concertation publique : fin 2019

3. LES OPÉRATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR LE SECTEUR DES BOUCHES DU RHÔNE

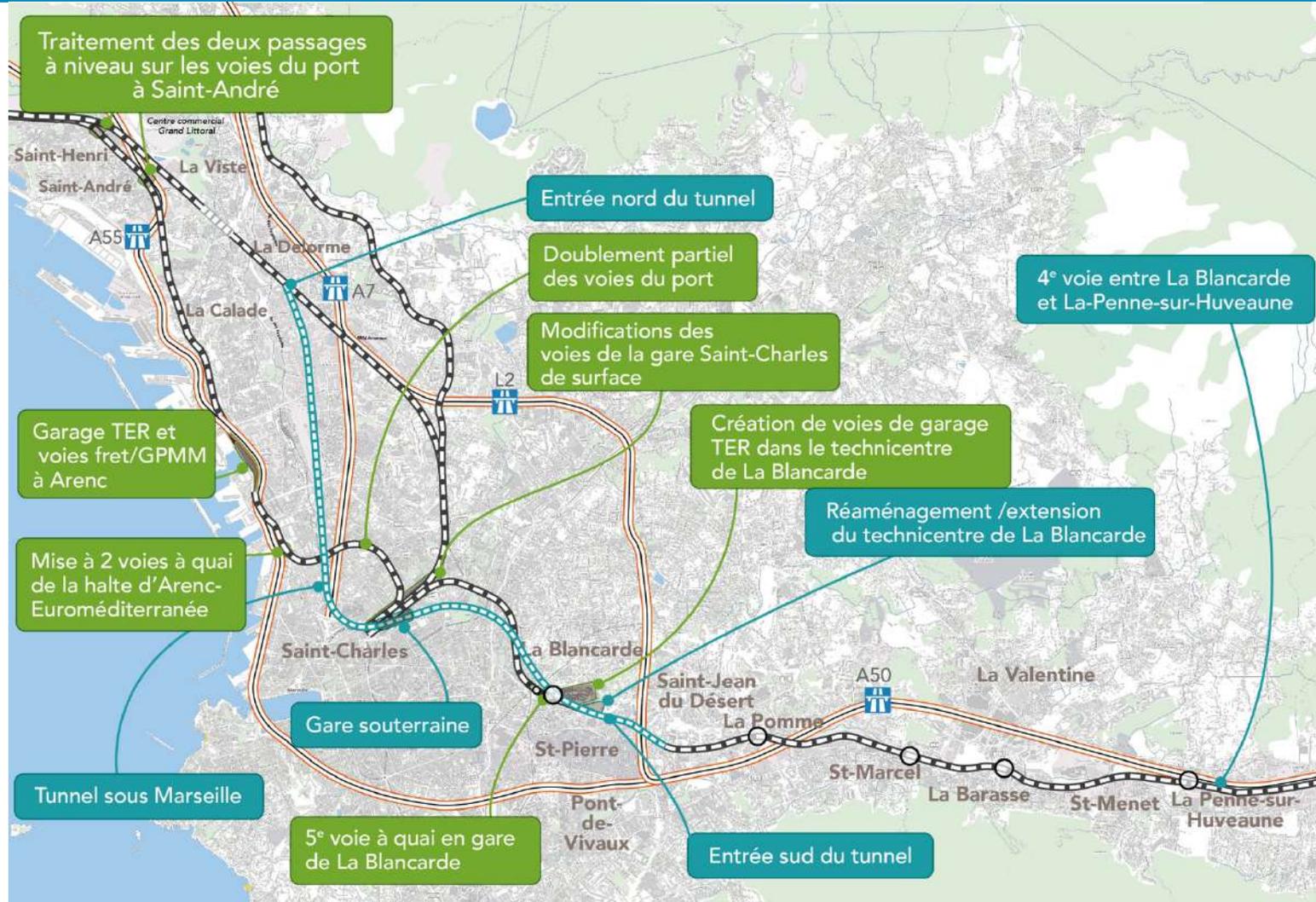
- + Bénéfices du projet dans les Bouches-du-Rhône
- + Secteur Marseille Nord

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

26/09/2019



Présentation du projet dans les Bouches-du-Rhône : phases 1 et 2



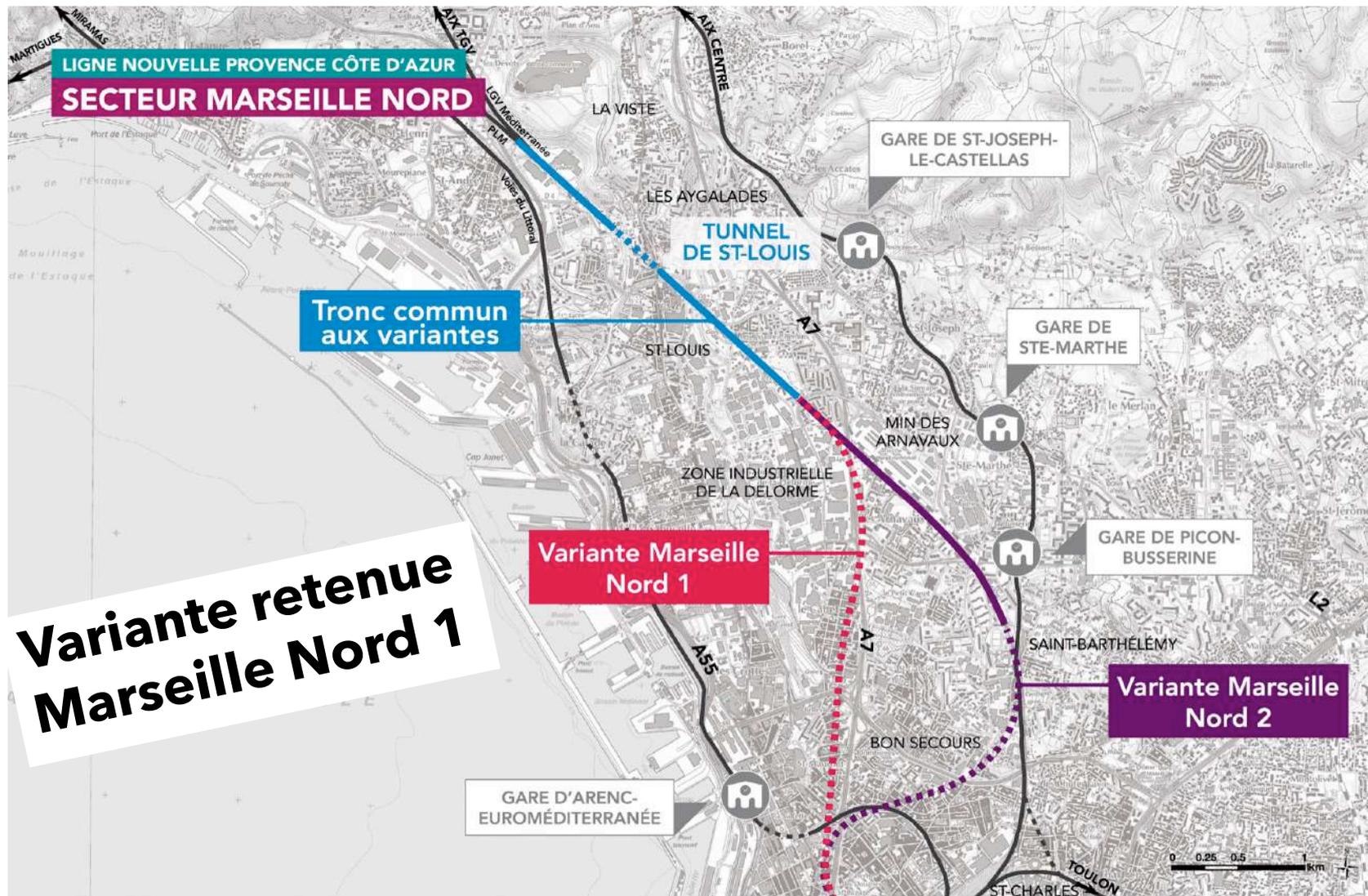
PHASE 1
PHASE 2

Bénéfices des phases 1 & 2 dans les Bouches-du-Rhône

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 Saint-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 Saint-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)• 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

Rappel : concertation 2016 - 2017 sur le secteur Marseille nord



Rappel : décision ministérielle du 18 avril 2017 pour le secteur Marseille nord

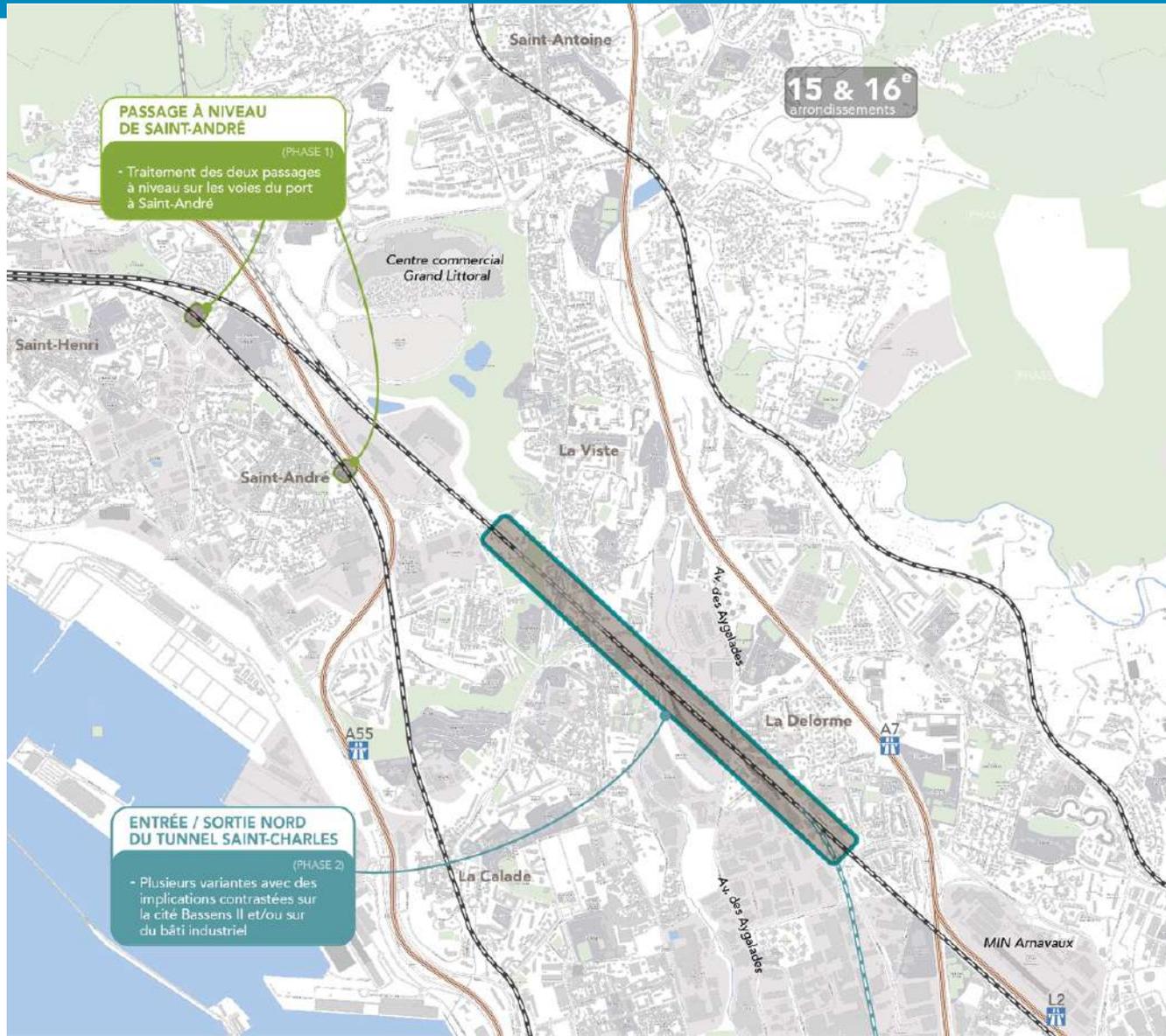
- « Le secteur Marseille nord correspond à la portion de ligne nouvelle assurant la liaison entre l'actuelle ligne à grande vitesse Méditerranée et la future gare souterraine de Marseille Saint-Charles, en assurant les échanges nécessaires avec la ligne classique Paris-Lyon-Marseille
- Sur ce secteur, conformément à votre proposition et en cohérence avec l'expression du public, **je retiens la variante « Marseille Nord 1 »** qui génère le moins d'impacts localement en réduisant notamment le linéaire d'aménagements en surface
- Dans le cadre de ces études d'approfondissement, vous devrez proposer toutes les optimisations nécessaires permettant une insertion urbaine exemplaire de la ligne nouvelle dans les quartiers nord de Marseille
- En outre, les synergies potentielles entre le projet de ligne nouvelle et des opérations de renouvellement urbain devront être recherchées
- Enfin, les études complémentaires menées devront permettre de proposer un plan de réduction des nuisances sonores et vibratoires engendrées par la ligne nouvelle ainsi que les mesures nécessaires pour minimiser les désagréments occasionnés par la conduite du chantier »

Rappel : décision ministérielle du 4 mars 2019 pour le secteur Marseille nord

- *« Je vous demande donc de poursuivre les études dites « de recalage » du programme afin de disposer, d'ici mai 2019, de tous les éléments utiles pour informer et recueillir les avis du public sur les phases 1 et 2 du projet, principalement constituées des opérations suivantes, d'ouest en est :*
 - ***Entrée nord de Marseille : doublement de la ligne et entrée en tunnel dans le secteur de Bassens***
 - *Gare de Marseille Saint-Charles :*
 - *Gare souterraine, tunnel et pôle d'échange*
 - *Libération du site des Abeilles*
 - *Reconfiguration du plan de voies de surface du plateau Saint-Charles « bloc est » et première phase « bloc ouest »*

■ ... »

Opérations sur le secteur de Marseille Nord



PHASE 1

PHASE 2

Réseau
actuel



Projet

Opérations sur le secteur Marseille nord

La mise en sécurité des passages à niveau des voies du port

- Suppression du passage à niveau de Saint-Henri (PN1)
 - Variante 1
 - Variante 2
- **2 variantes** de suppression du passage à niveau de Saint-André (PN2)
 - Variante « Barnier »
 - Variante « Cauvet »

Variantes proposées sur le secteur Bassens-St-Louis

- **2 variantes d'aménagement** d'entrée vers le tunnel vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles
 - Variante nord - qui évite la cité Bassens
 - Variante sud - qui traverse la cité Bassens (en lien avec l'opportunité d'un relogement des habitants)
- **Le doublement du tunnel de Saint Louis (PLM)**
 - Compatible avec les 2 variantes d'aménagement de l'entrée du tunnel vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles : variante nord et variante sud

Variantes d'aménagement de l'entrée nord en tunnel vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles

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

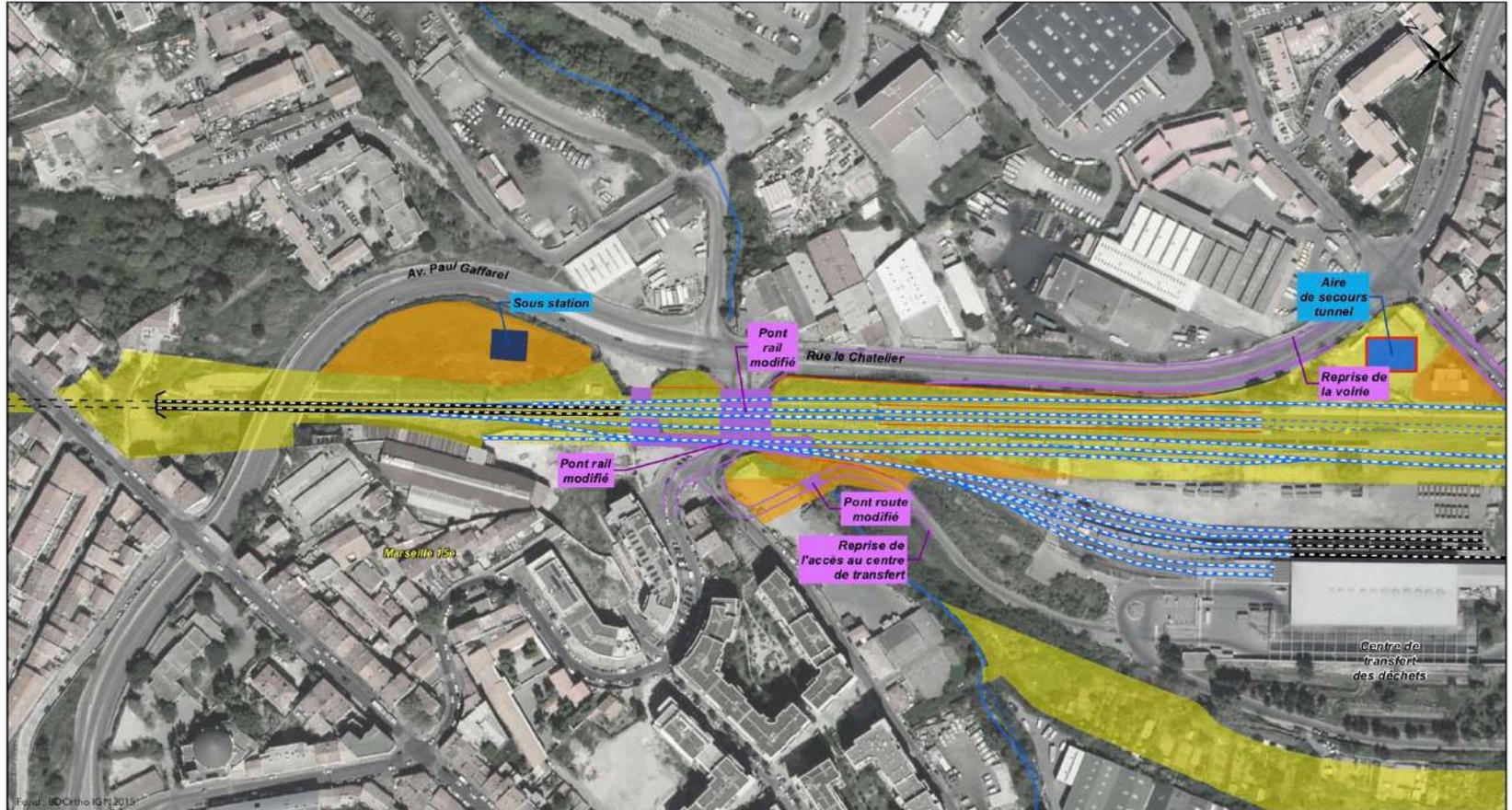
26/09/2019



Aménagement entrée nord tunnel → gare Saint-Charles souterraine

Variante nord 1/2

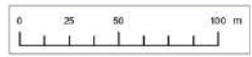
PROJET D'AMÉNAGEMENTS DES TRACES TSE



Fond : IGN Ortho IG 71 2013

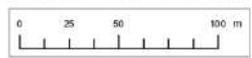
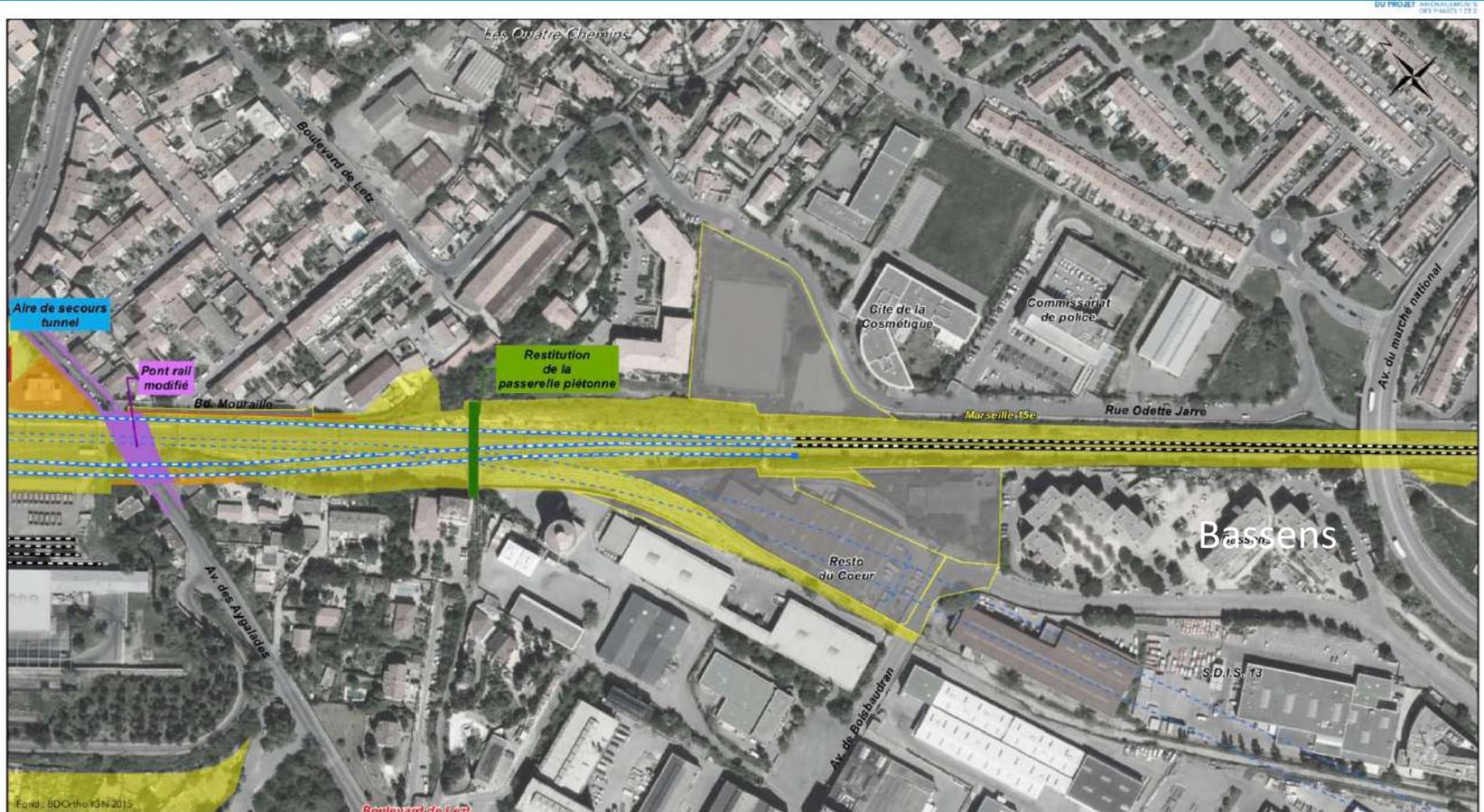


- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante souterraine
- Voie existante
- Voie nouvelle souterraine
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



Aménagement entrée nord tunnel → gare Saint-Charles souterraine

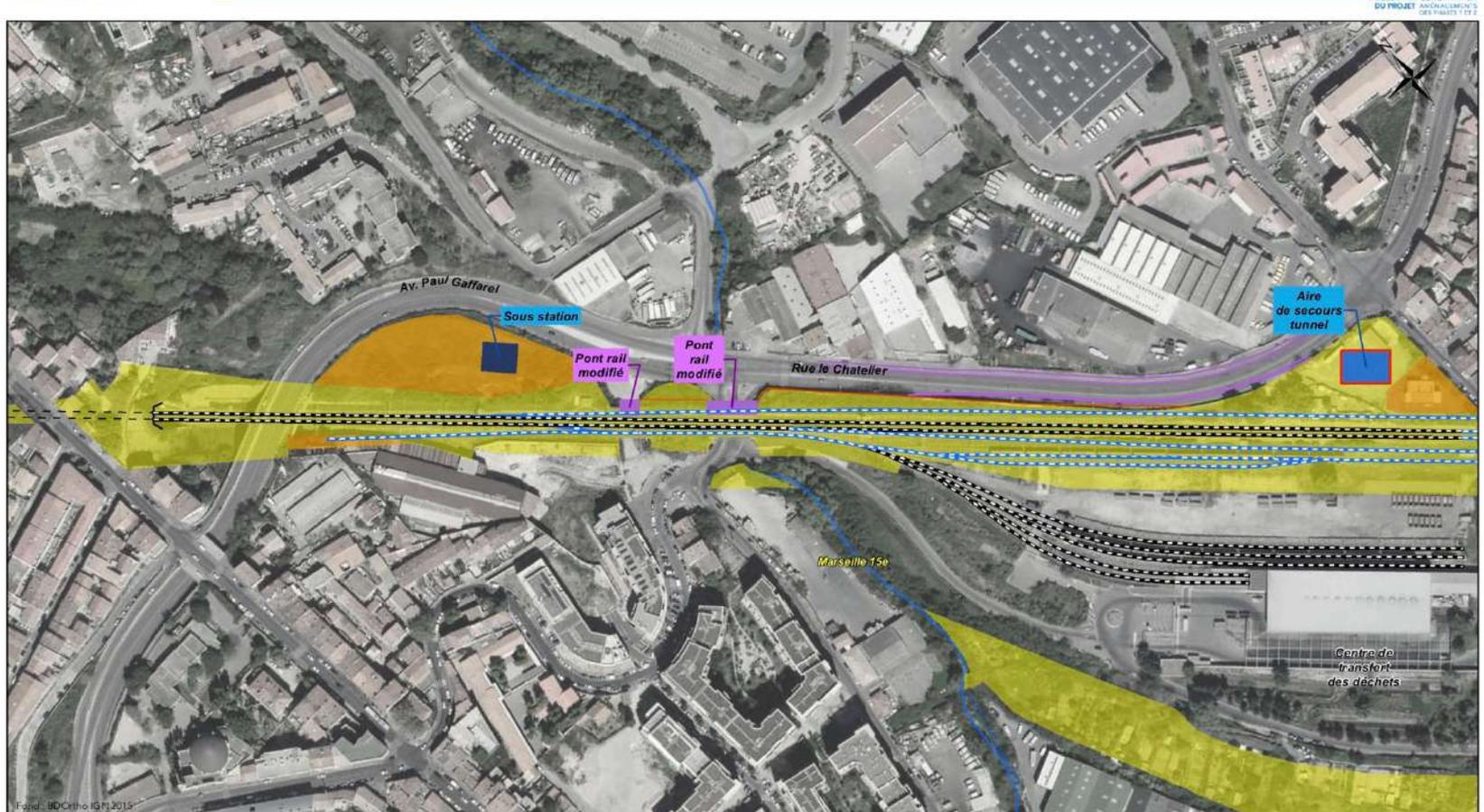
Variante nord 2/2



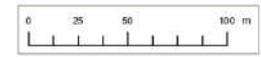
(C) IGN Scan25 2018

Aménagement entrée nord tunnel → gare Saint-Charles souterraine

Variante sud (« Bassens ») 1/2



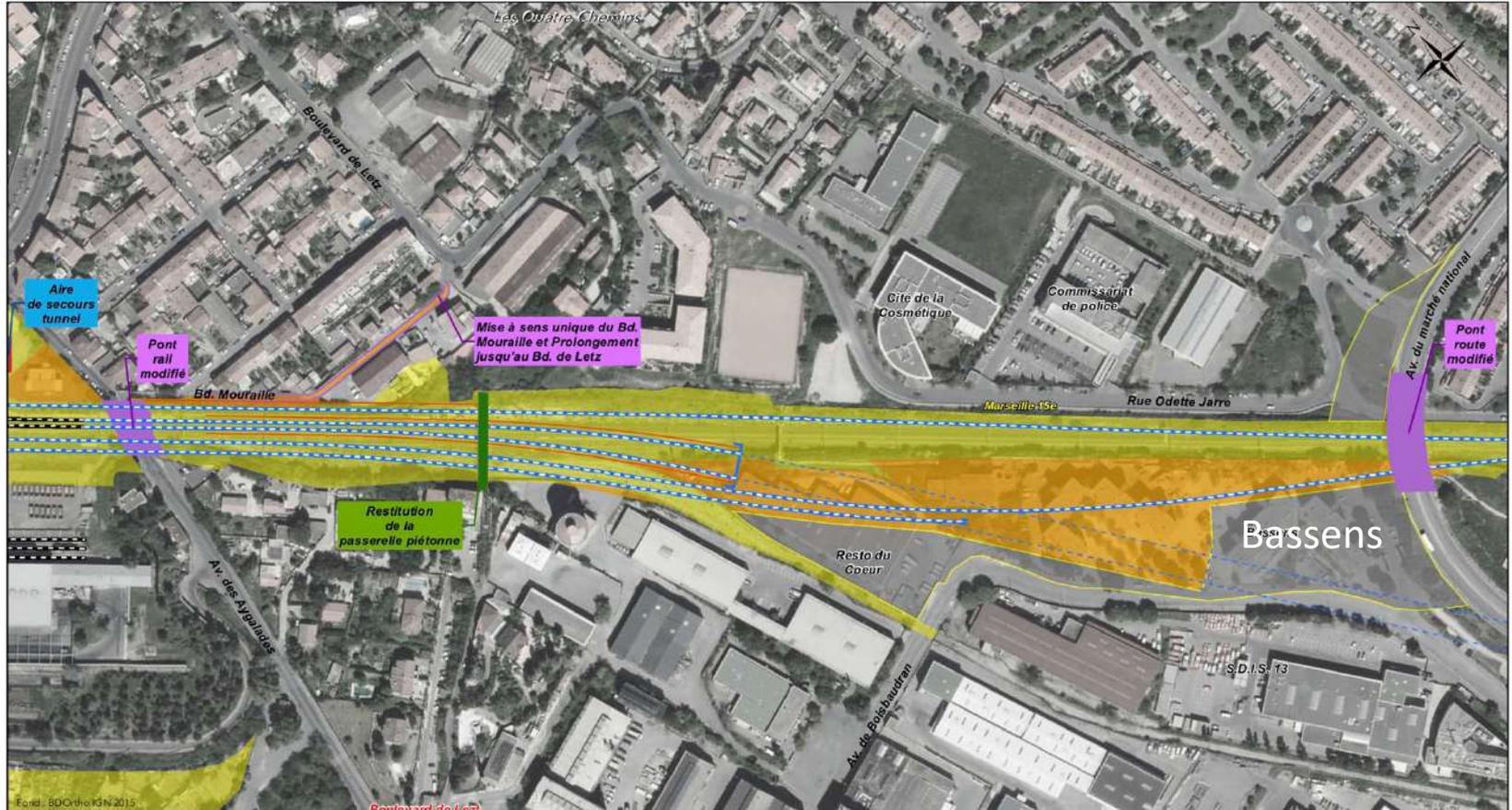
- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante souterraine
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



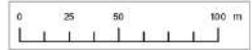
Aménagement entrée nord tunnel → gare Saint-Charles souterraine

Variante sud (« Bassens ») 2/2

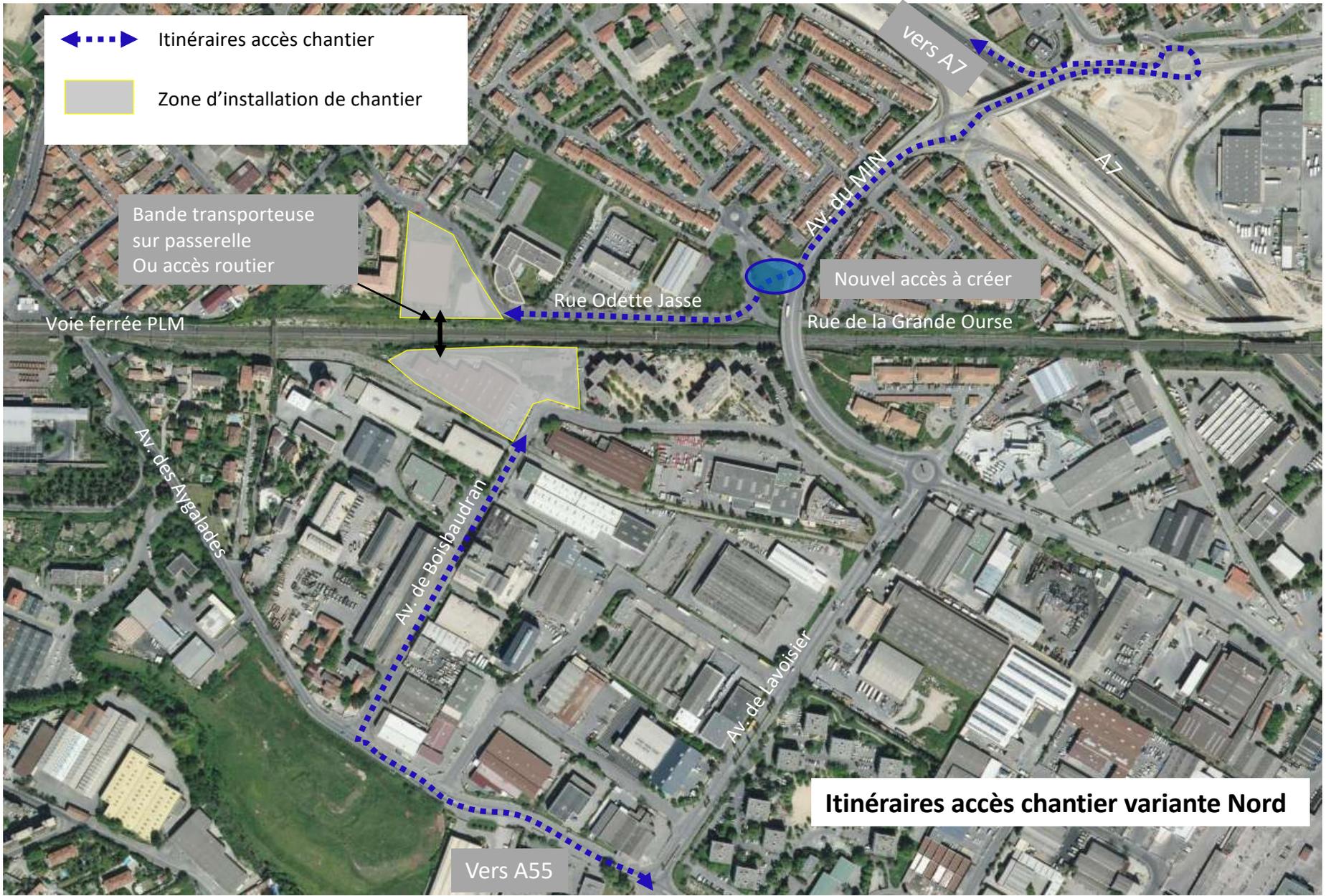
DOSSIER DE CONSULTATION
DU PROJET ANCIENNELMENT
DES TRAVAUX 12/2



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle souterraine
- Voie nouvelle en surface
- Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



Itinéraires accès chantier – Variante nord



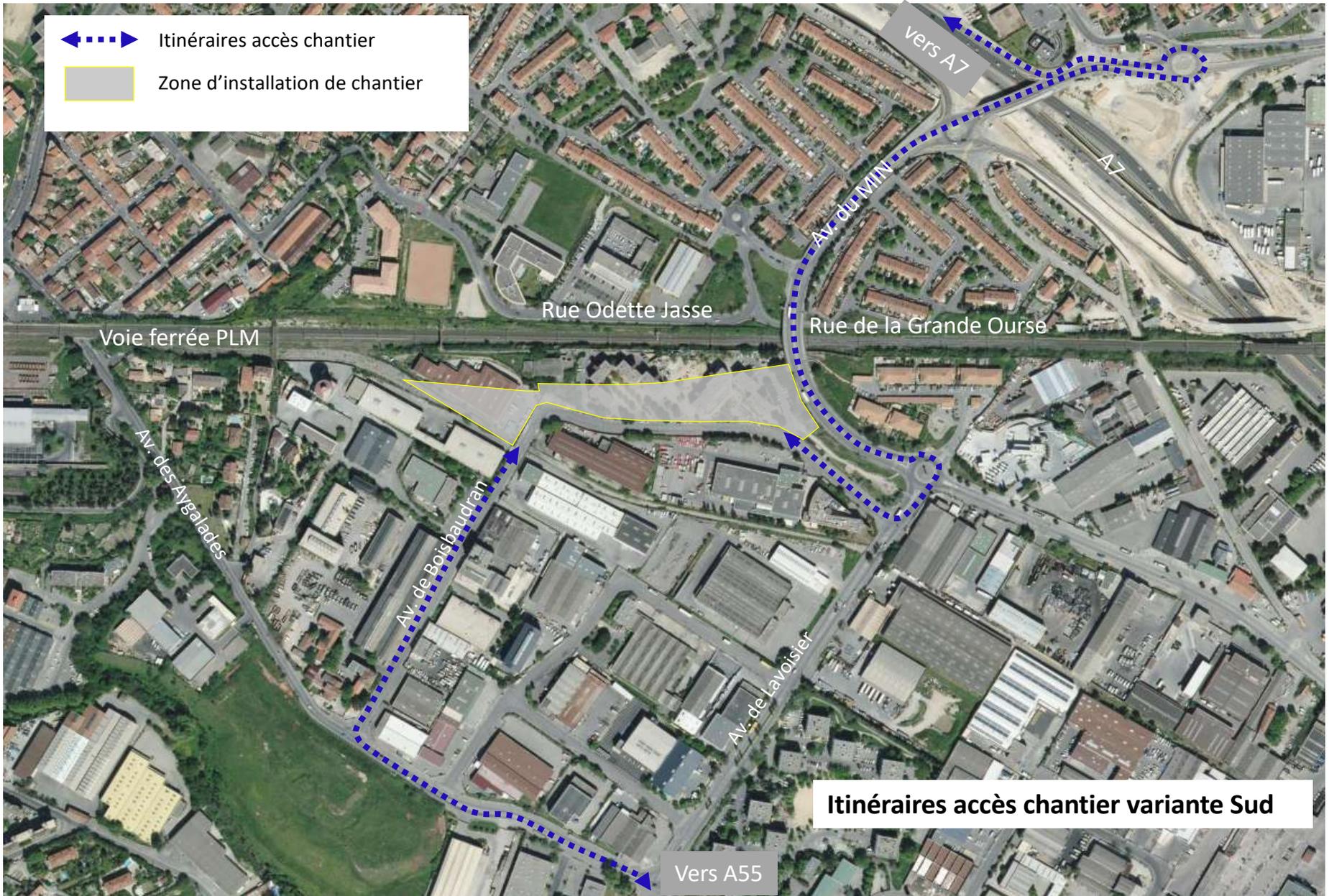
Itinéraires accès chantier – Variante sud



Itinéraires accès chantier



Zone d'installation de chantier



Itinéraires accès chantier variante Sud

Vers A55

Ouvrages d'art – situation existante

Ouvrages hydraulique

- Ouvrage de décharge du ruisseau des Aygalades



Pont Rail avenue des Aygalades

- Voie unique avec alternat par feux tricolores



Passerelles piétonnes



Pont Rail rue Le Chatelier :

- Ouvrage à 2 sens de circulation



Pont route avenue du Marché National

- 2x2 voies avec séparateur
- Passage au dessus de l'av. de la grande Ourse

Ouvrages d'art – aménagements envisagés



Ouvrages hydraulique et pont rail avenue Le Chatelier

- Variante Nord :
 - Reconstruction des 2 ouvrages avec élargissement du tablier.
 - Gabarits routier et hydraulique non modifiés.
- Variante Sud :
 - Élargissement des ouvrages côté rue Le Chatelier, ouvrages existants non touchés
 - Gabarits routier et hydraulique non modifiés.



Ouvrages hydraulique et pont rail avenue Le Chatelier

- Variantes Nord & Sud
 - Reconstruction de l'ouvrage avec élargissement du tablier (ferroviaire)
 - Gabarit routier porté à 2x1 voies.

Secteur cosmétique

- Variantes Nord & Sud :
 - Démolition et reconstruction d'une passerelle piétonne (positionnement à définir)
- Variantes Nord :
 - Accès bande transporteuse pour les matériaux
 - Eventuellement pont route provisoire pour PL de liaison entre les 2 zones de chantier

Avenue du marché National

- Variantes Nord : ouvrage non touché
- Variante Sud :
 - Construction d'un ouvrage provisoire à côté,
 - Basculement des circulations
 - Démolition et reconstruction d'un nouvel ouvrage plus large pour le passage des voies ferrées
 - Basculement des circulations sur le nouvel ouvrage



Aménagement entrée nord tunnel → gare Saint-Charles souterraine

Variante nord : avantages / inconvénients

Avantages

- Objectifs fonctionnels garantis
- Pas d'impact sur l'habitat
- Maîtrise du risque planning
- Répartition des accès routiers de part et d'autre de la ligne PLM : plus d'itinéraires d'évacuation des déblais possibles
- Réalisation de l'essentiel de la tranchée couverte en dehors des zones de circulation des trains

Inconvénients

- Installations de chantier à proximité d'habitations (Cap Horizon et Bassens) et réparties de part et d'autre de la ligne existante PLM
- Mobilisation du stade durant les travaux
- Nécessité d'acquisitions foncières : bâtiment des Restos du cœur, zones de fond de jardin, ...

Aménagement entrée nord tunnel → gare Saint-Charles souterraine

Variante sud : avantages / inconvénients

Avantages

- Objectifs fonctionnels garantis
- Opportunité de relogement des habitants de la cité Bassens 2 pour améliorer leur cadre de vie
- Localisation des installations de chantier d'un seul côté de la voie ferrée existante
- Pas d'impact des travaux sur les habitants de Bassens 2

Inconvénients

- Risque planning lié au relogement des habitants de Bassens 2 préalablement aux travaux
- Réalisation de la tranchée couverte dans la zone de circulation des trains (coupures, ralentissements, ...)
- Itinéraire d'évacuation des déblais par camions plus éloigné de l'A7
- Ouvrage d'art de l'Av du MIN sur PLM à élargir et reconstruire
- Nécessité d'acquisitions foncières : bâtiment des Restos du cœur, zones de fond de jardin, ...

Doublement du tunnel de Saint-Louis

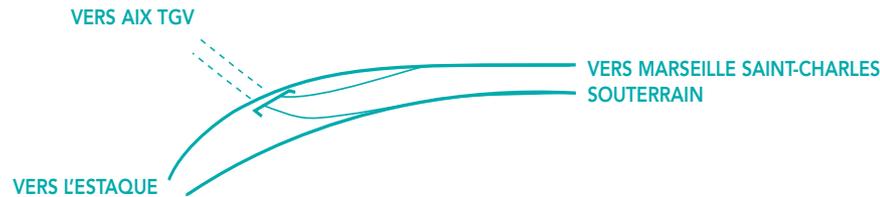
LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :

26/09/2019

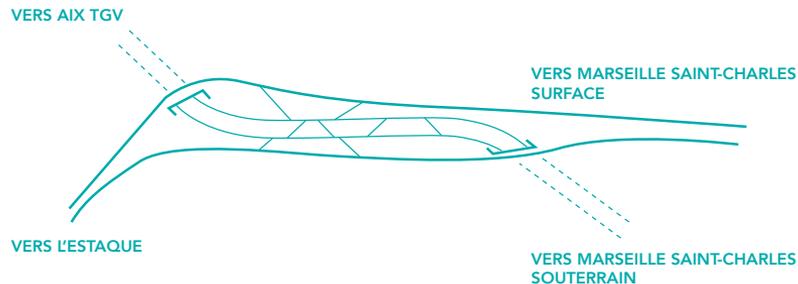


Doublement du tunnel de Saint-Louis

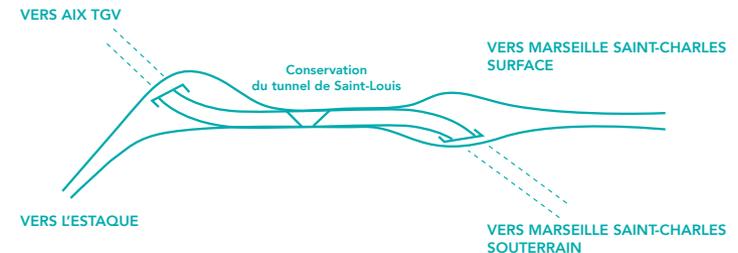
Situation actuelle



Fonctionnement avec le projet et doublement du tunnel de Saint Louis

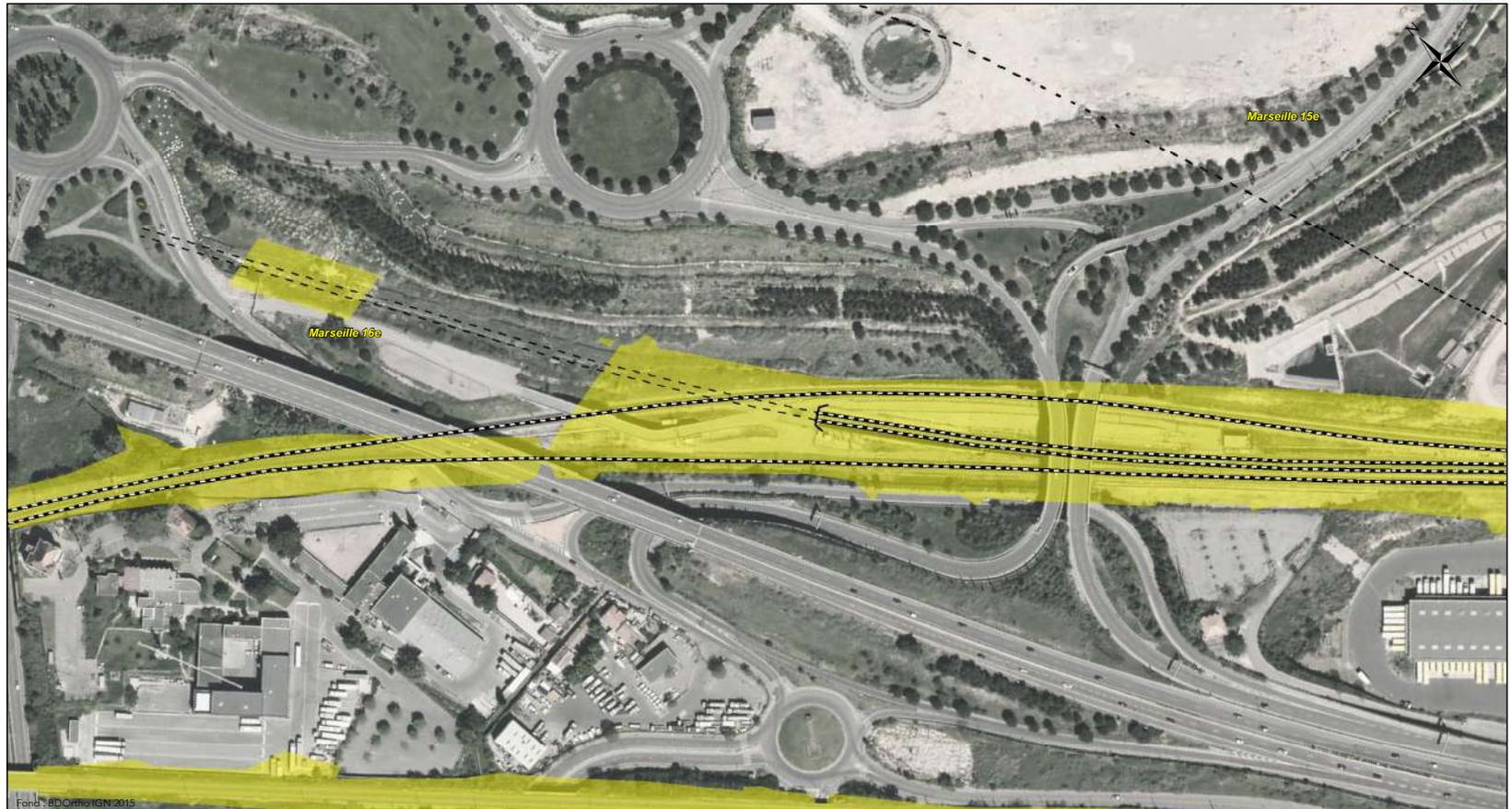


Fonctionnement avec le projet et Sans doublement du tunnel de Saint Louis



Doublement tunnel de Saint-Louis 1/3

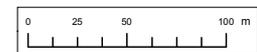
PROJET DE CONVENTION
DU PROJET D'AMÉNAGEMENT
DES LIGNES À HAUTE VITESSE



Fond : BD Ortho IGN 2015

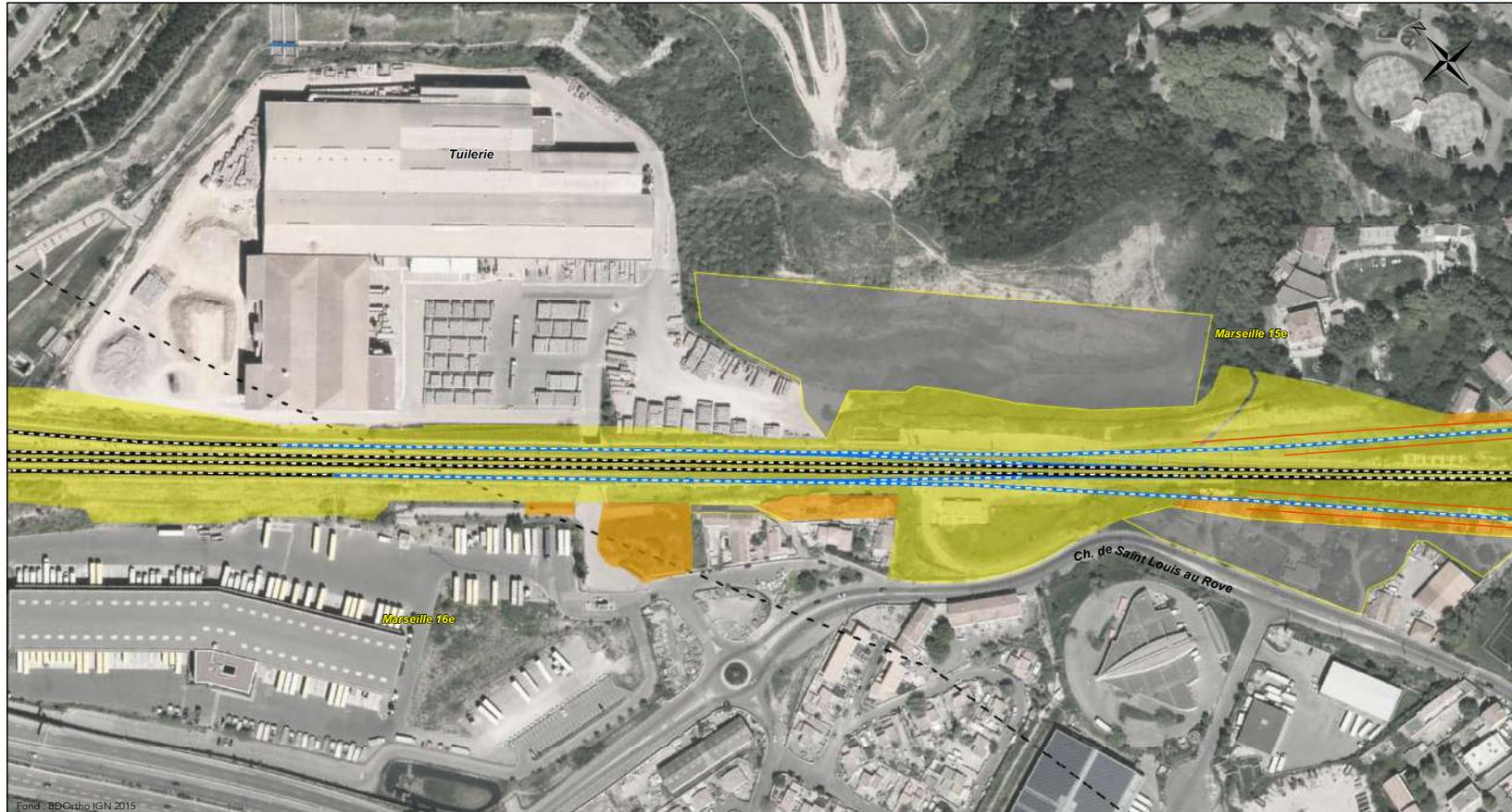


- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante souterraine
- Voie existante
- Limite de commune ou d'arrondissement



Doublement tunnel de Saint-Louis 2/3

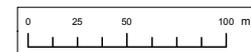
PROJET DE CONCEPTION
DU PROJET
ARRANGEMENTS
DE PASSAGE



Fond : BDOrtho IGN 2015

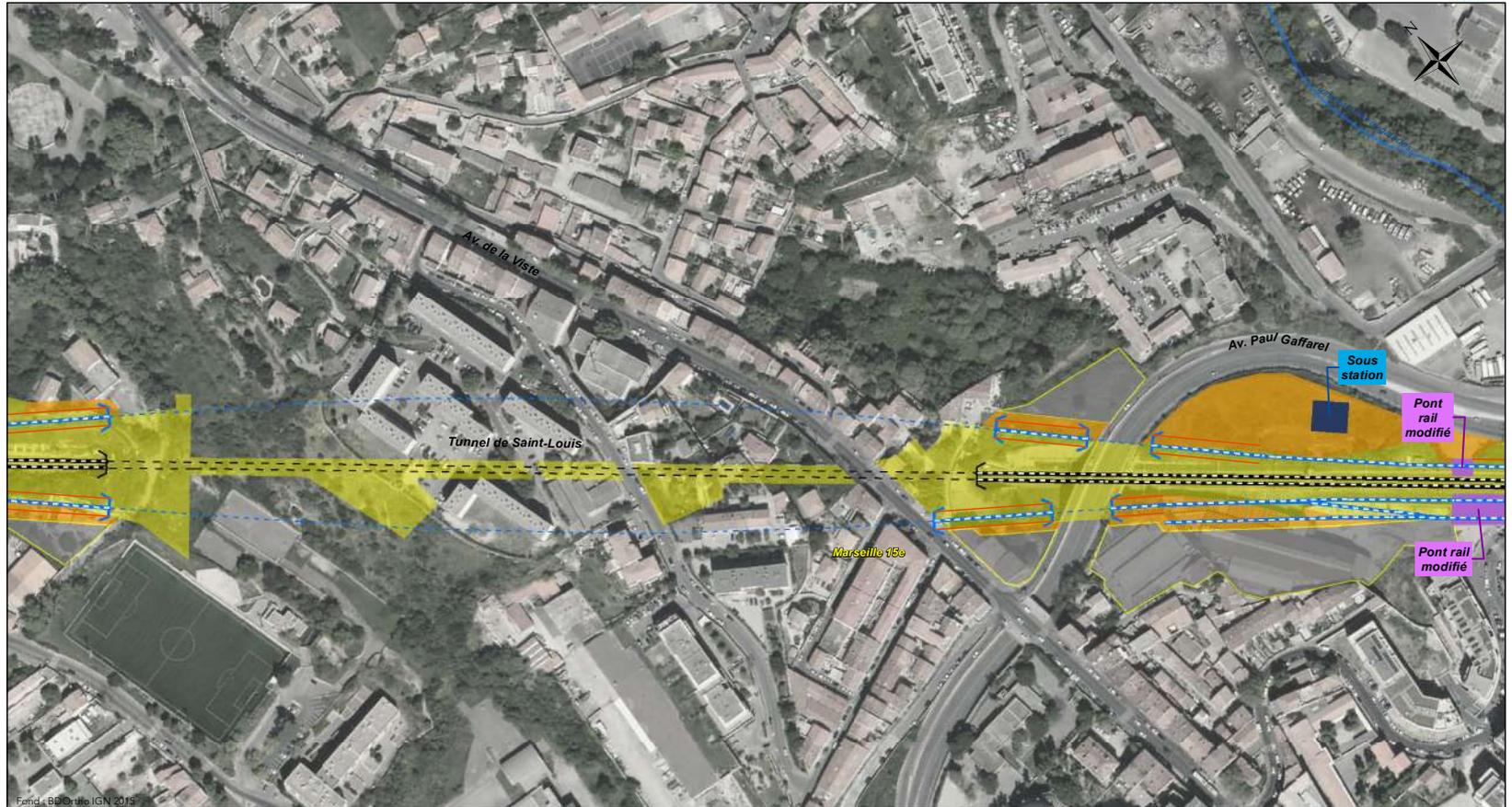


- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte
- Limite de commune
- Limite d'arrondissement



Doublement tunnel de Saint-Louis 3/3

PROJET DE CONSTRUCTION
DU PROJET
DES TRAVAUX DE
MISE EN ŒUVRE



Fond : BD Carthage IGN 2015



- | | | | |
|--|----------------------------|--|---------------------------------------|
| Emprises ferroviaires actuelles | Voie existante souterraine | Mur de soutènement / Paroi de tranchée ouverte | Limite de commune ou d'arrondissement |
| Emprises nécessaires au projet | Voie existante | | |
| Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme | Voie nouvelle souterraine | | |
| | Voie nouvelle en surface | | |
| | Appareil de voie | | |



Doublement du tunnel de Saint-Louis : avantages / inconvénients

Avantages

- Suppression du tronç commun à double voie entre le tunnel LGV et l'entrée en tunnel vers la gare souterraine Marseille Saint-Charles
- Meilleure robustesse du système ferroviaire à l'entrée nord de Marseille

Inconvénients

- Nécessité d'acquisitions foncières
- Installations de chantier proches d'habitations

Nota : études complémentaires en 2020 nécessaires pour affiner la temporalité de ces travaux

Suppression des passages à niveau sur les secteurs de Saint-André et Saint-Henri

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

26/09/2019

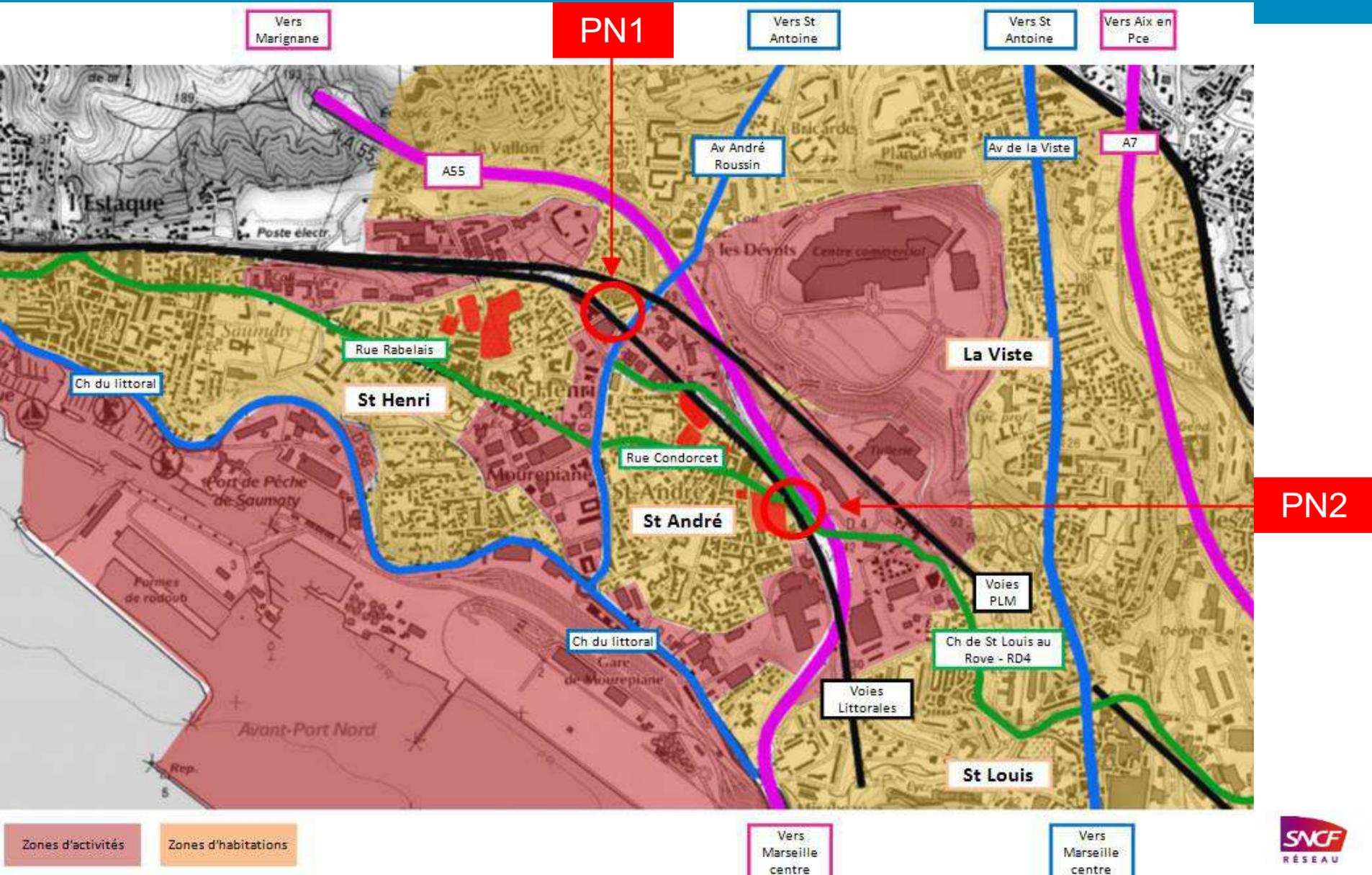


Opérations sur le secteur Marseille nord

Passages à niveau Saint-André et Saint-Henri

- Objectifs de l'opération
 - Assurer la sécurité des usagers de la route et des voyageurs dans le cadre du doublement du trafic TER de la ligne de Marseille à l'Estaque
- Contexte
 - Des événements de sécurité routiers avérés ou signalés sur ces PN
 - Impact sur la circulation routière (congestion) en raison :
 - De l'augmentation significative du temps de fermeture du PN2
 - De la position d'une future halte ferroviaire de St André
 - Nécessité d'inscrire la suppression des passages à niveau dans un projet urbain d'ensemble
- Etudes à conduire en concertation avec les habitants, la Métropole et la RTM afin de proposer des solutions permettant
 - Une insertion urbaine acceptable pour la vie du quartier
 - Une reconfiguration routière acceptable
 - Un impact foncier limité
 - Des coûts supportables
 - Une synergie avec les projets de Tramway et de Pole d'Echange Multimodal St André
 - Une opportunité pour un projet urbain d'accompagnement et d'amélioration pour les habitants du quartier

Opérations de suppression des passages à niveau des voies du port (phase 1)



Situation actuelle du PN 1 - Saint-Henri



Suppression du passage à niveau de Saint-Henri **sans aménagement** (PN1)

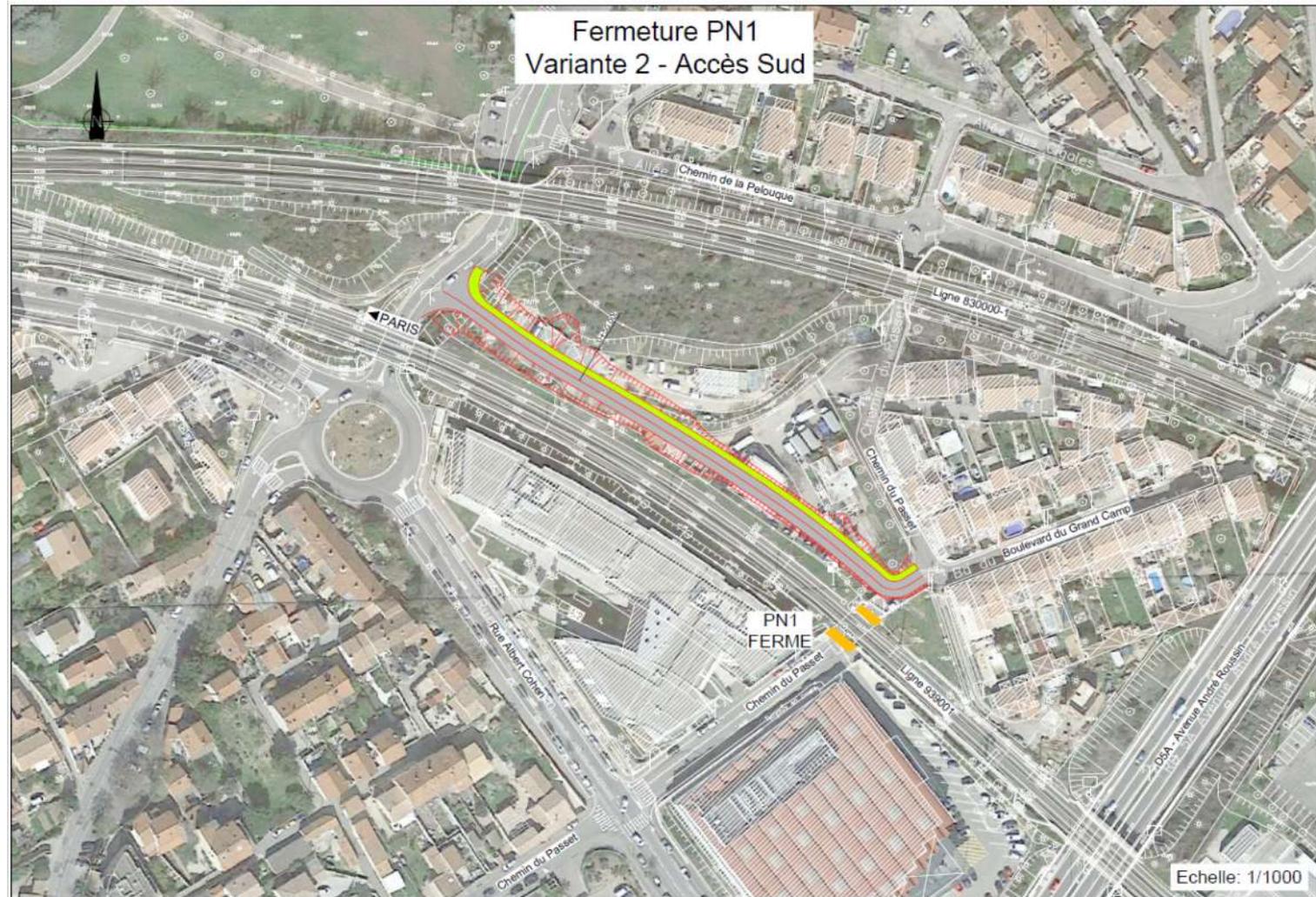


Solution qui n'apparaît pas satisfaisante
suite à la 1^{ère} phase de concertation (juin-juillet)

Suppression du PN1 Saint- Henri avec aménagement : variante 1



Suppression du PN1 Saint- Henri avec aménagement : variante 2



Situation actuelle du PN 2 - Saint-André



4 Traverse du Chemin de Fer, Marseille, Provence-Alpes-Côte d'Azur, France
Adresse approximative



3 Rue Condorcet, Marseille, Provence-Alpes-Côte d'Azur, France
Adresse approximative



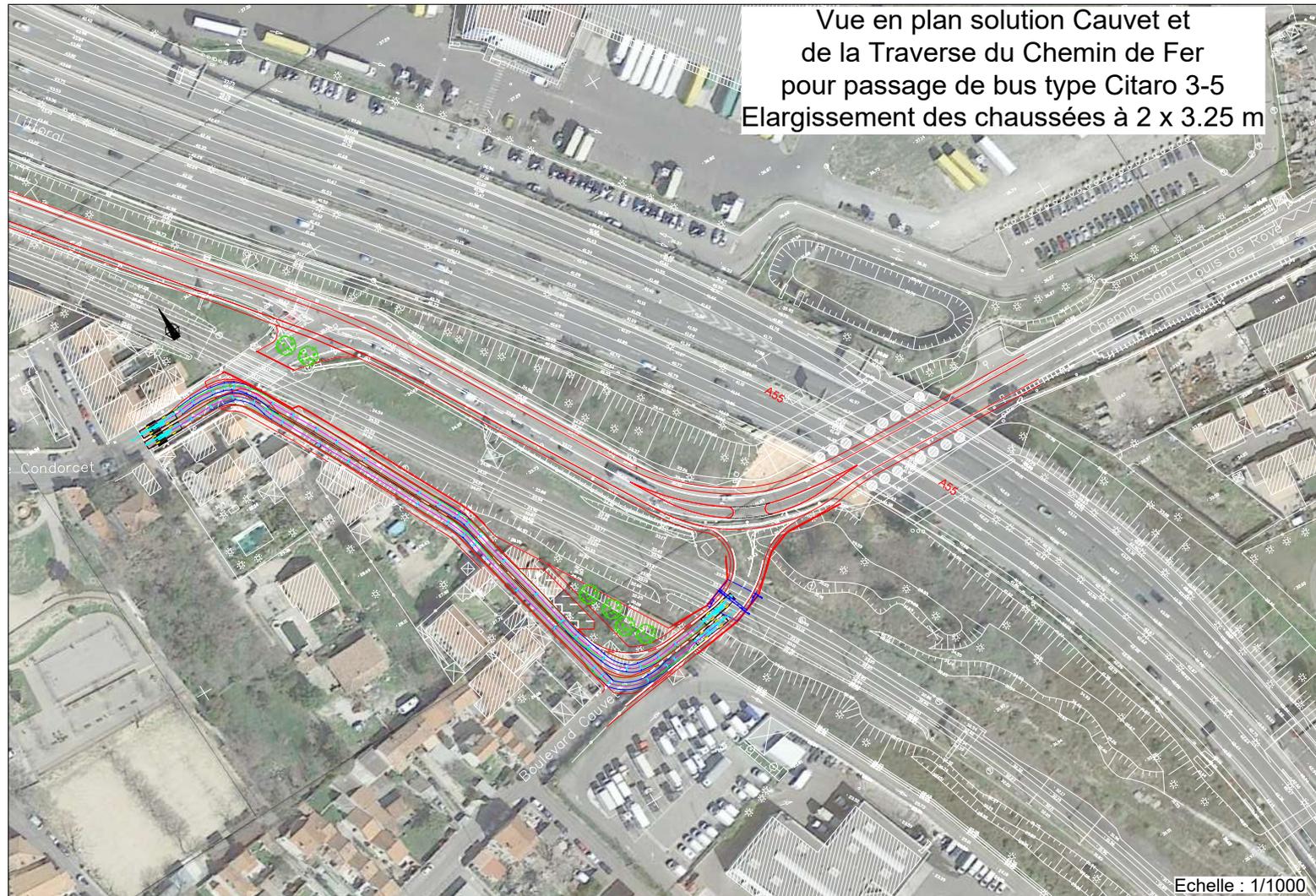
Suppressions des passages à niveau Saint-André (PN2) : variantes envisagées



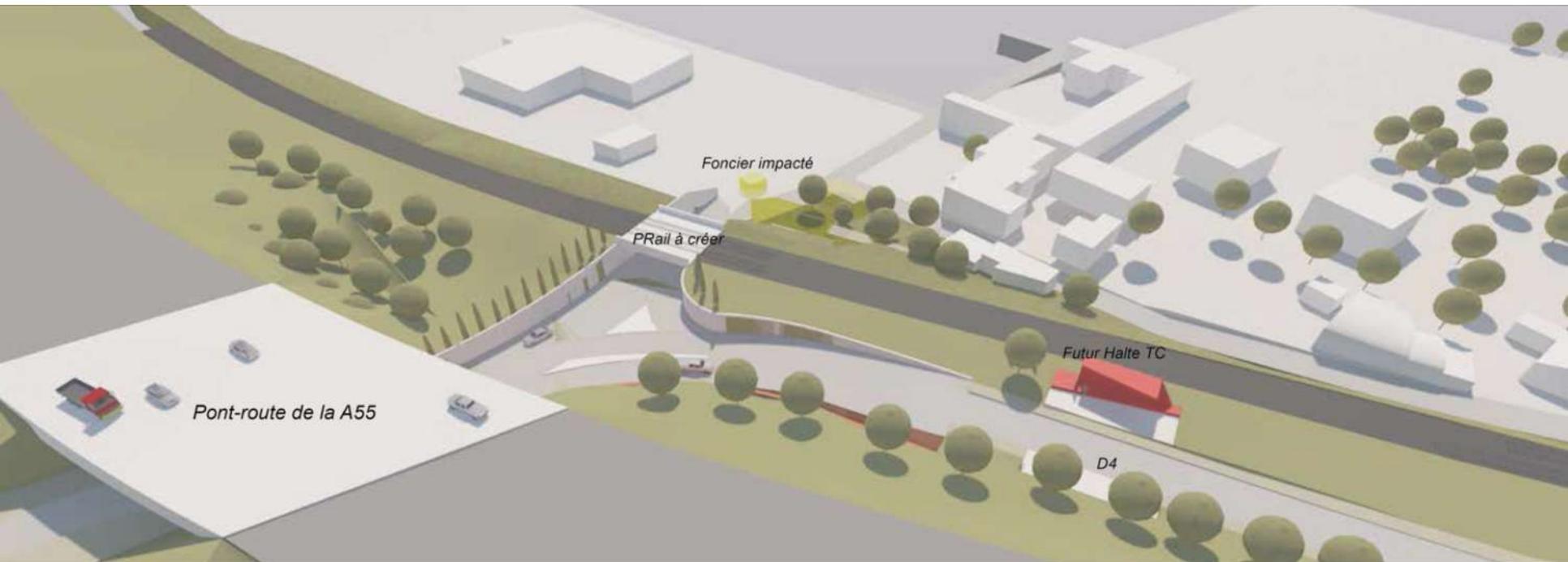
Passage à niveau de Saint-André (PN2) Variante « Cauvet »



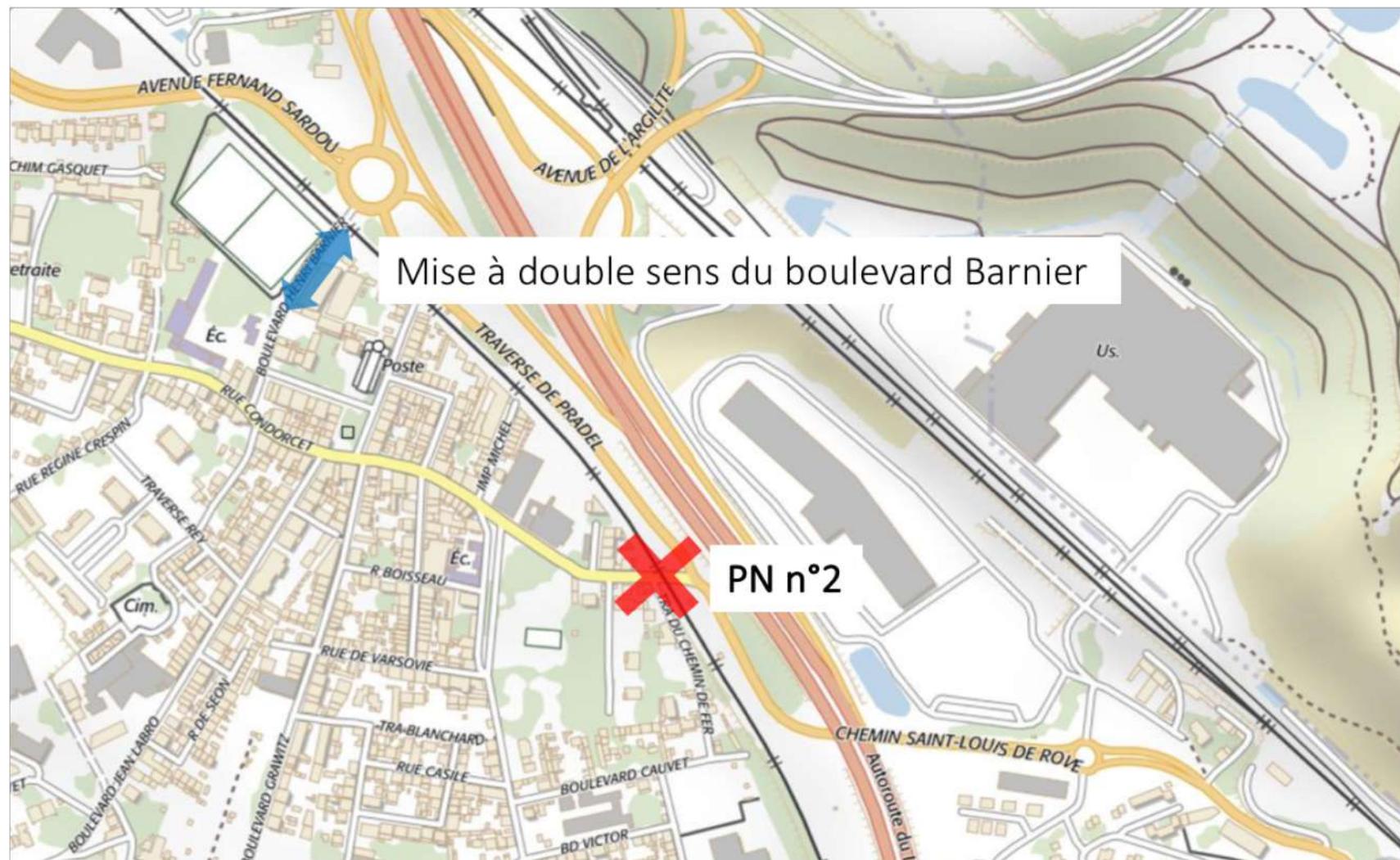
Passage à niveau de Saint-André (PN2) Variante « Cauvet »



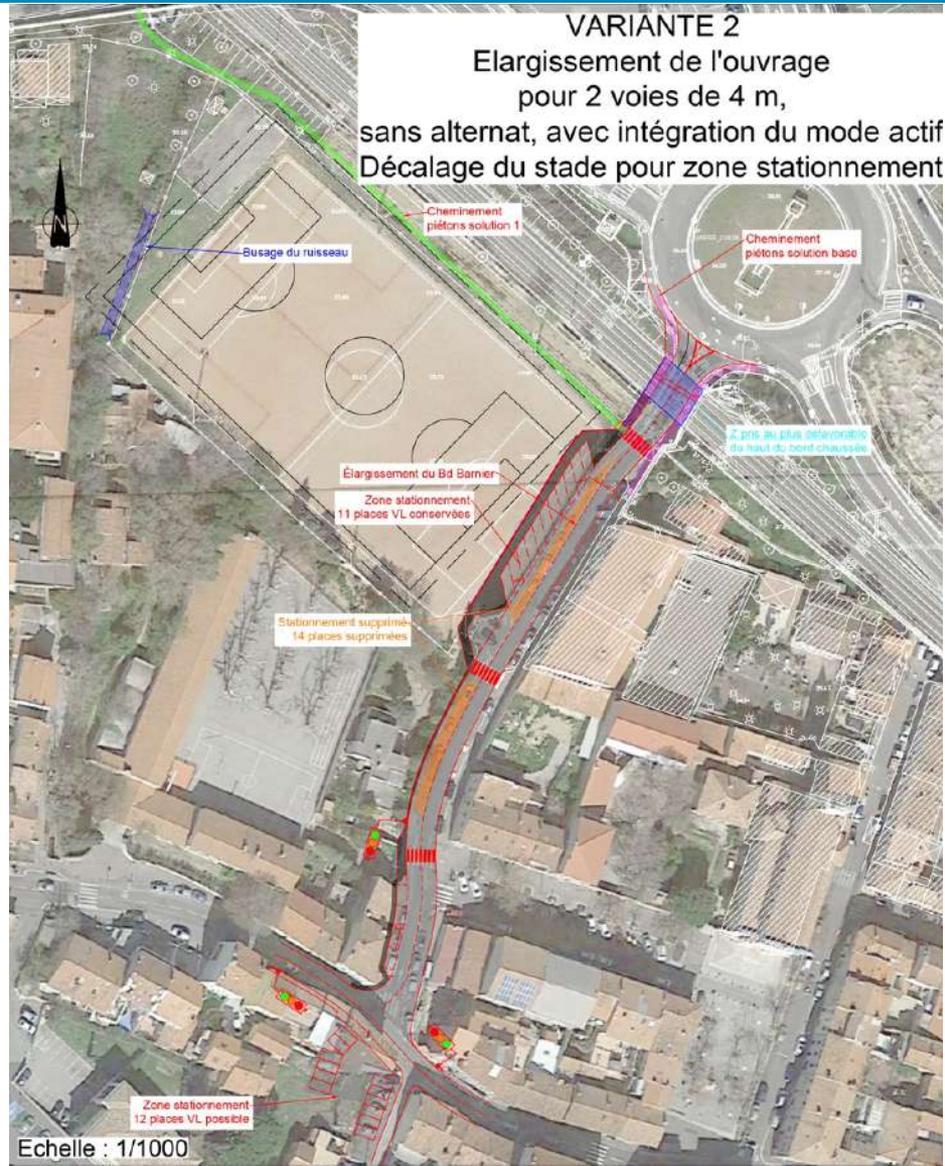
Passage à niveau de Saint-André (PN2) Variante « Cauvet »



Passage à niveau de Saint-André (PN2) Variante « Barnier »



Passage à niveau de Saint-André (PN2) Variante « Barnier »



Passage à niveau de Saint-André (PN2)

Synthèse comparée

Variante « Barnier »

- Elargissement et abaissement du pont du boulevard Barnier
- Mise en double sens du boulevard Barnier
- Reconstitution des places de parking supprimées
- Mise en place d'un feu rouge au croisement Barnier/Condorcet
- Coupure de circulation boulevard Barnier pendant 5 à 7 mois de travaux
- Non desserte RTM (bus) d'une partie du quartier

Variante « Cauvet »

- 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
- Peu de modifications de la vie du quartier et des flux routiers (à l'exception des habitants de la traverse du chemin de fer)

3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

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

26/09/2019



Règles pour les échanges

- Respect
- Ecoute
- Pas de jugement
- Bienveillance
- Les échanges sont enregistrés - verbatim
- Des photographies peuvent être prises
- Sollicitation de prise de parole auprès de l'animateur : présentez-vous
- Pour une bonne prise en compte de votre point de vue, merci d'attendre qu'un micro vous soit remis



Echanges avec les participants

Suppression des PN1 et PN2

Vos questions ?

Vos contributions ?



- Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur
- Attendez le micro pour parler
- Présentez-vous
- Posez votre question ou formulez votre intervention de façon concise (2 à 3 minutes maximum)

Echanges avec les participants

Variantes d'aménagement de l'entrée nord en tunnel vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles

Doublement du tunnel de Saint-Louis

Vos questions ?

Vos contributions ?



- Sollicitez la prise de parole auprès de l'animateur
- Attendez le micro pour parler
- Présentez-vous
- Posez votre question ou formulez votre intervention de façon concise (2 à 3 minutes maximum)

Dispositif de concertation avec le public

12 juin – 18 octobre 2019

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

Dispositif de concertation avec le public

12 juin - 18 octobre 2019

Les prochaines réunions sur le nœud ferroviaire marseillais

Réunions publiques locales	<ul style="list-style-type: none">• 30 septembre 19h : Blancarde – La Penne sur H → Entre 2 murs - 313 rue St Pierre (5^{ème} arrdt)• 1^{er} octobre 18h : Faisceau d'Arenc → mairie du 2 et 3^{ème} arrdts
Ateliers thématiques	<ul style="list-style-type: none">• 27 septembre 2019 à 18h - <i>Environnement Développement Durable</i><ul style="list-style-type: none">• Maison des associations à Toulon• 2 octobre 2019 à 18h - <i>Socio-économie</i><ul style="list-style-type: none">• EMD rue Biaggi à Marseille• 3 octobre 2019 à 18h - <i>Saturation ferroviaire</i><ul style="list-style-type: none">• Hôtel Campanile à Nice aéroport <p>→ Inscription sur le site internet pour bénéficier d'un transport en commun</p>
Réunion de clôture	<ul style="list-style-type: none">• 17 octobre 2019 à Marseille 19h → Préfecture de Région

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

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

26/09/2019



DIAPPOSITIVES COMPLÉMENTAIRES PROJETÉES EN SÉANCE

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

26/09/2019



Variante nord (1/8)



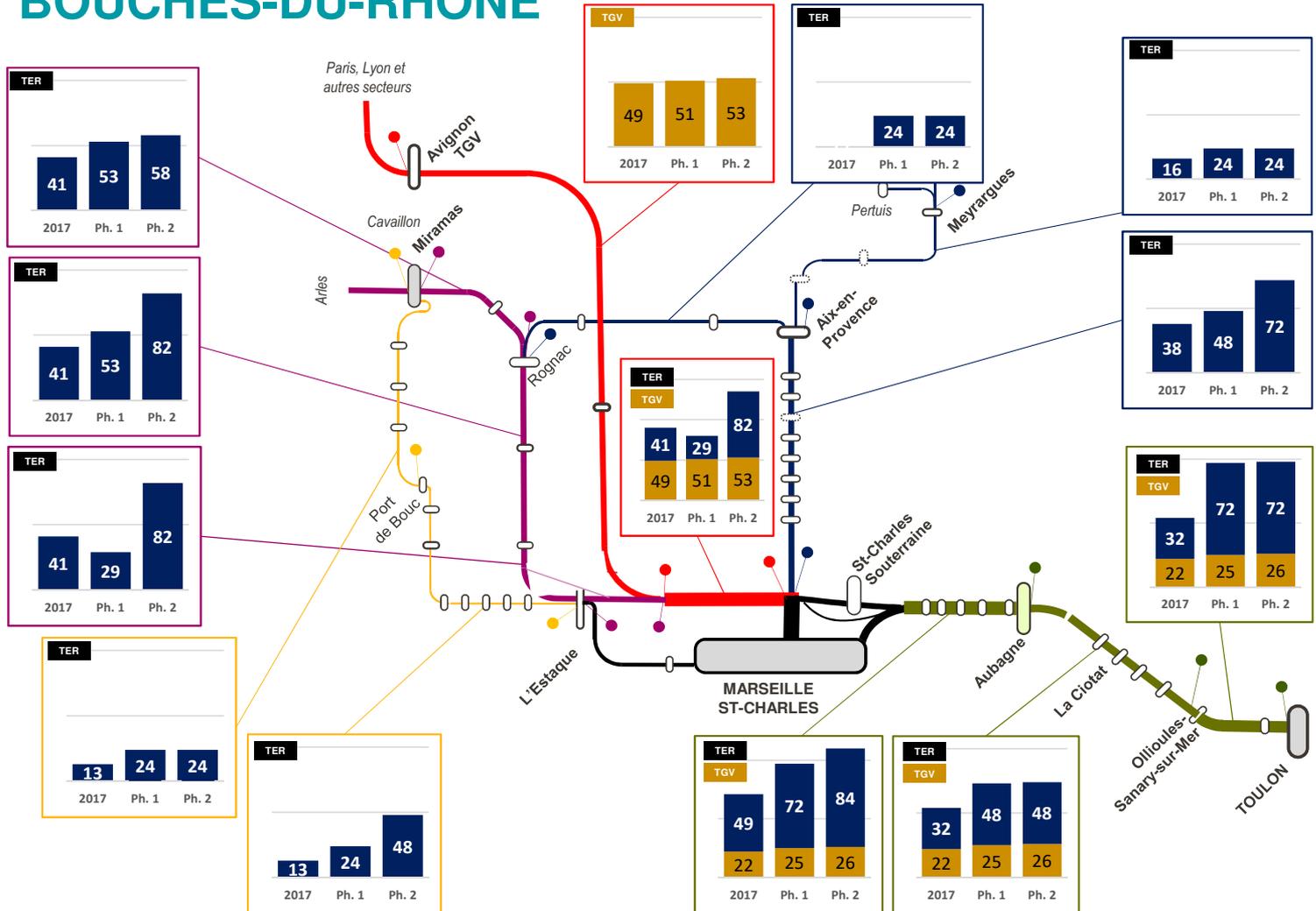
Variante Sud (1/9)



Capacités permises par le projet dans les Bouches-du-Rhône à l'horizon des phases 1 et 2 : nombre de trains / jour / sens



BOUCHES-DU-RHÔNE



ACCIDENT PN1 / AVRIL 2013



OFFRE RTM SUR SAINT 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

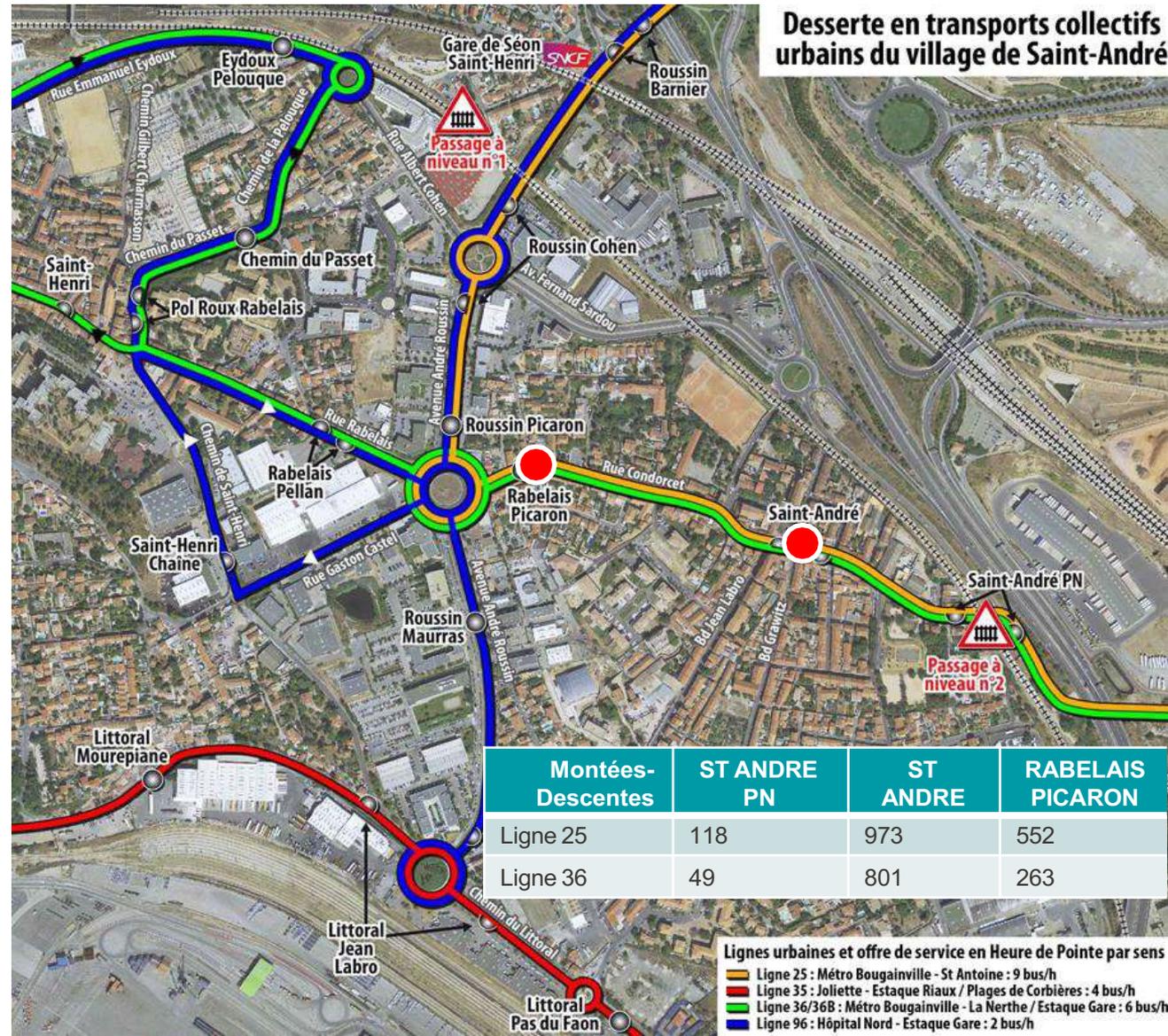
Et une ligne de nuit (535) avec 10 services par nuit et 20 usagers.

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)



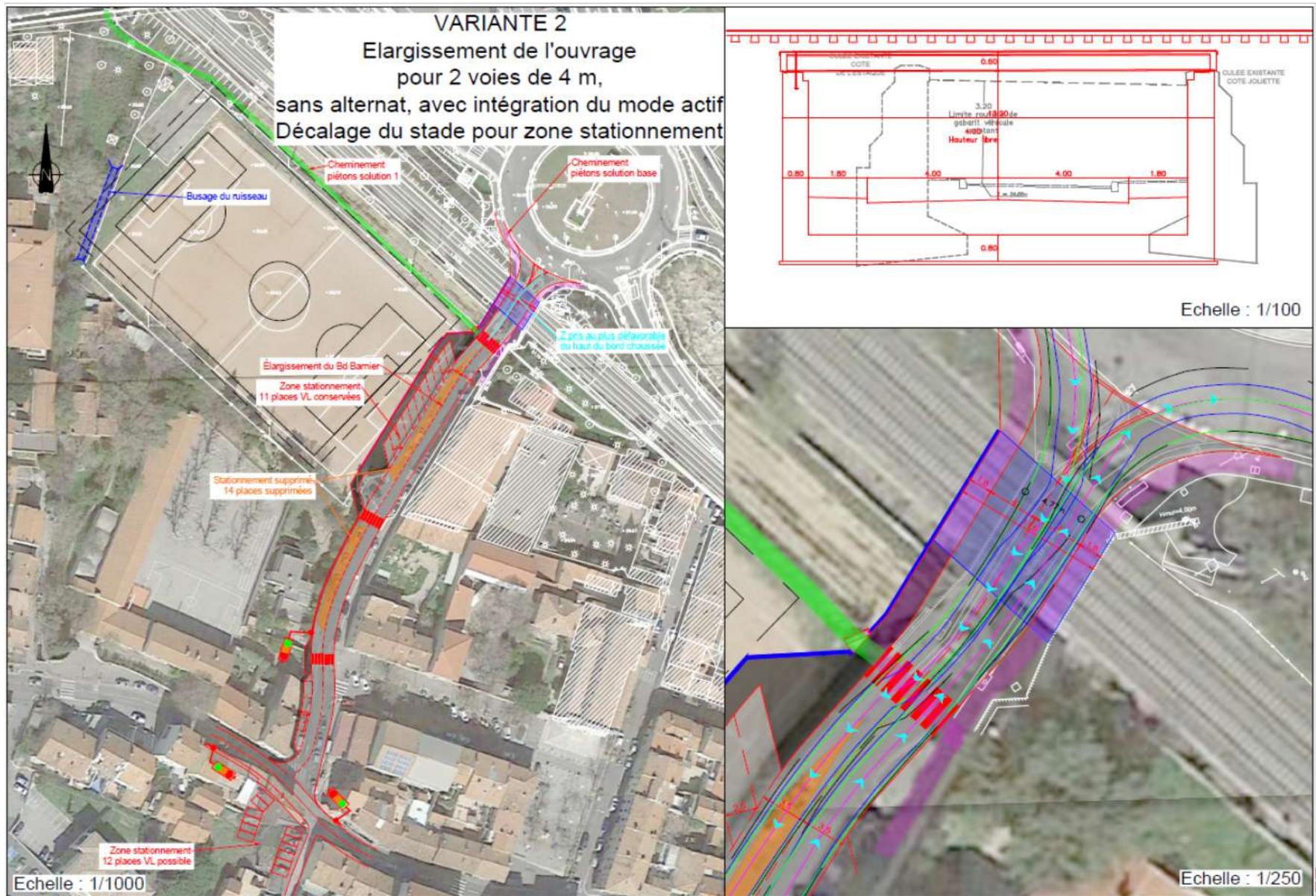
DÉMARCHE MISE EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PROJET

Prestations	Objectifs	Avancement
Etudes « circulations »	Comptages routiers et étude de circulation pour caractériser les enjeux et conséquences de circulation « avant/après » + enquête stationnement	90%
Etudes techniques suppression PN	Déterminer les impacts techniques, fonciers et financiers	80%
Etudes Architecturale & Paysagère	Intégration architecturale et paysagère des solutions étudiées	10%
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 »

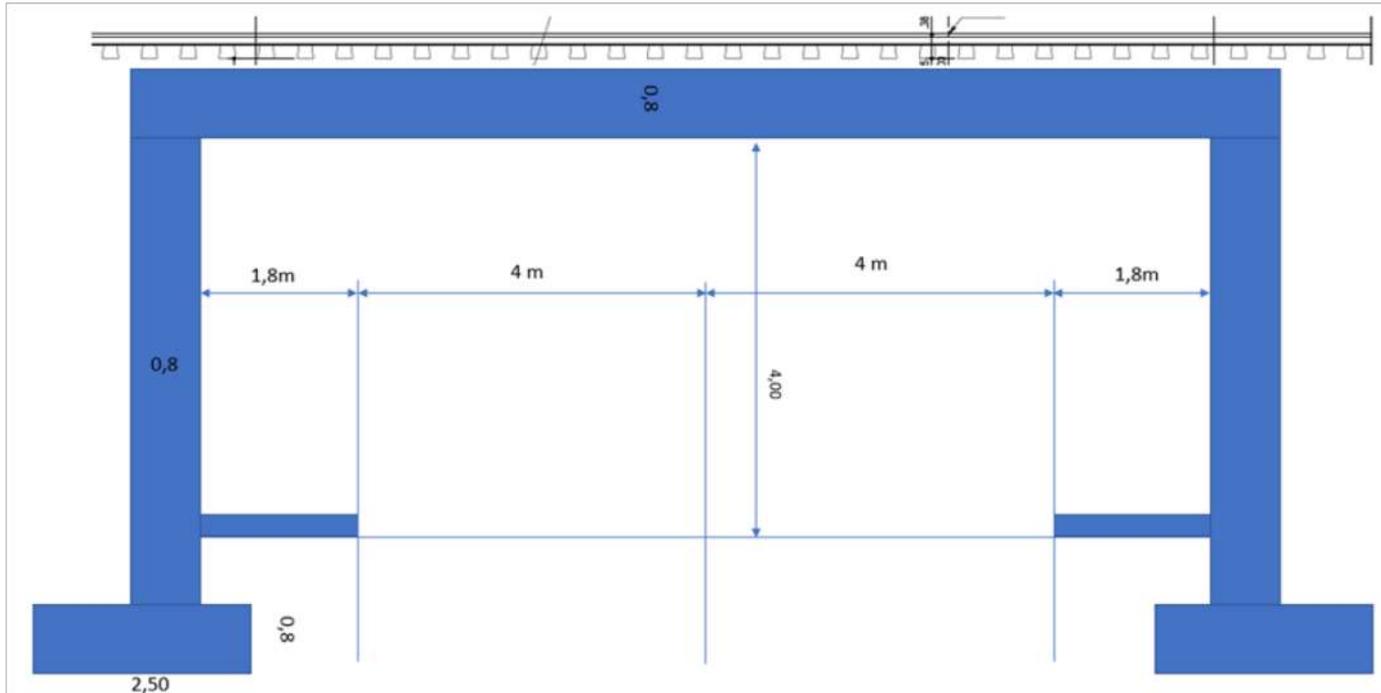
Solutions		Descriptif sommaire
N°1	Fermeture PN	<input type="checkbox"/> Déournement de tous les flux piétons et routiers par la RD4 (chemin de St Louis au Rove) et l'avenue André ROUSSIN
N°2	Souterrain Ville à Ville Condorcet	<input type="checkbox"/> Fermeture du PN pour les véhicules routiers <input 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 ?)
N°3	Sans objet	
N°4	Pont Rail Condorcet	<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
N°5	Pont Route Condorcet	<input type="checkbox"/> Création d'un Pont-Route en lieu et place du PN sur la rue CONDORCET avec abaissement de la voie ferrée
N°6a	Pont-Rail Cauvet	<input type="checkbox"/> Création d'un Pont-Rail entre la RD4 et le bd CAUVET
N°6b	Pont-Rail Cauvet	<input type="checkbox"/> Création d'un Pont-Rail entre la RD4 et le bd CAUVET limité aux TC sur une seule voie
N°7	Boulevard Henri Barnier	<input type="checkbox"/> Remise à double voie du boulevard Henri BARNIER

Pn2 – scenario Barnier



Pn2 – scénario Barnier

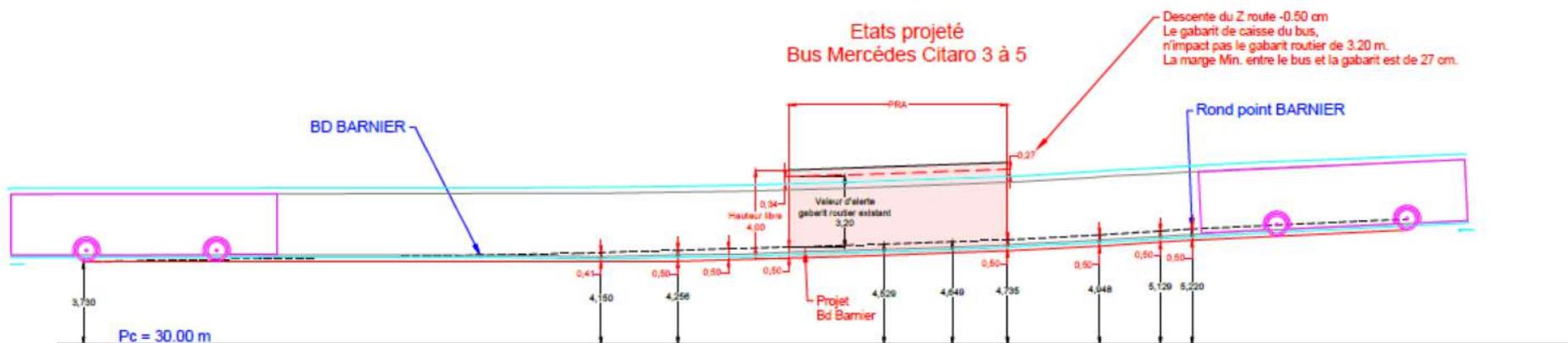
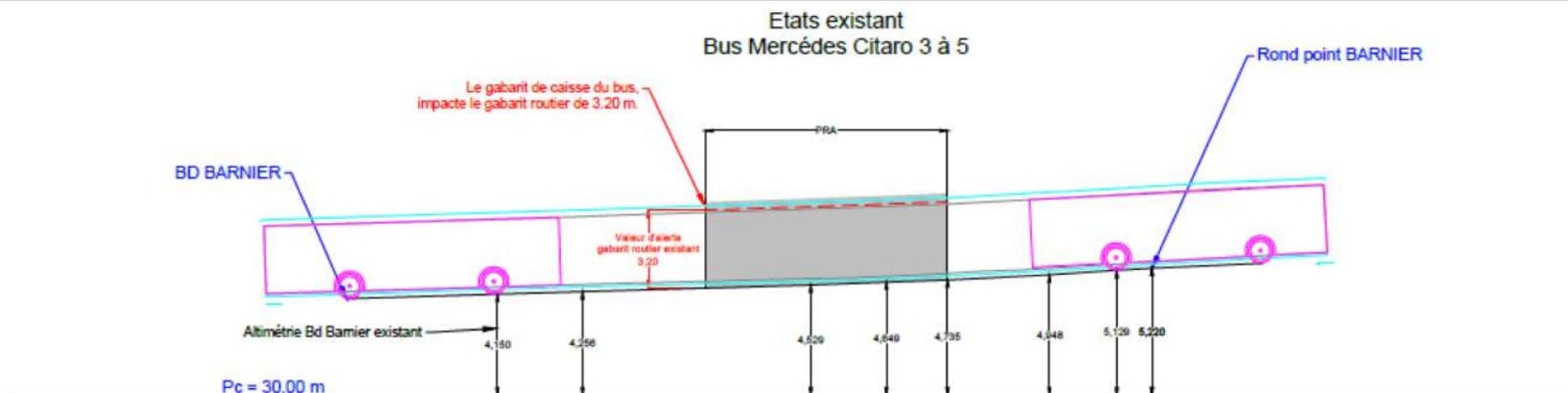
- **Dimension du Pont rail**



Caractéristiques fonctionnelles:

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

Pn2 – scenario Barnier

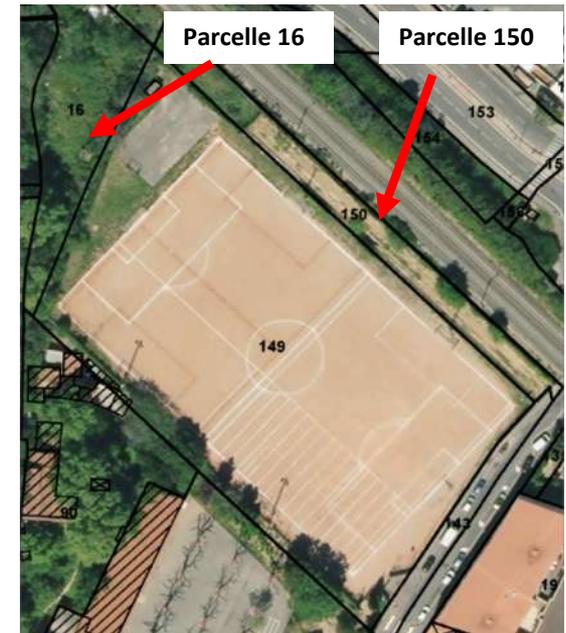


Pn2 – scénario Barnier

- **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 illicite.

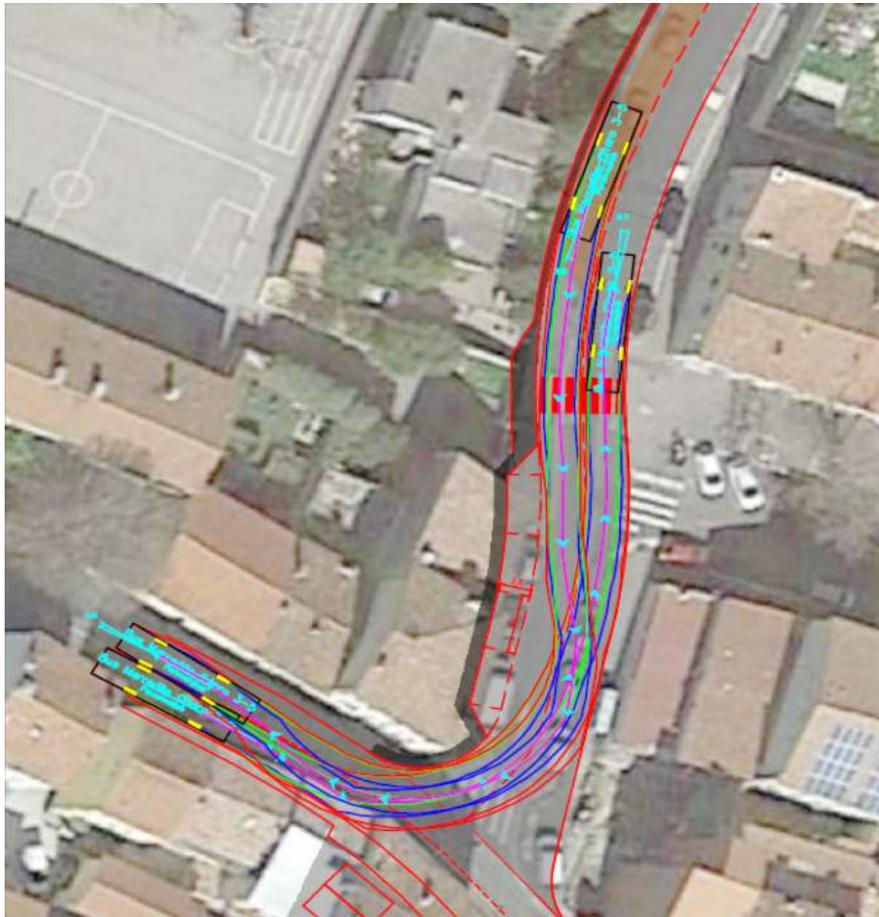
Ce secteur est à confirmer en termes de disponibilité et de propriété.



PN2 – scénario Barnier

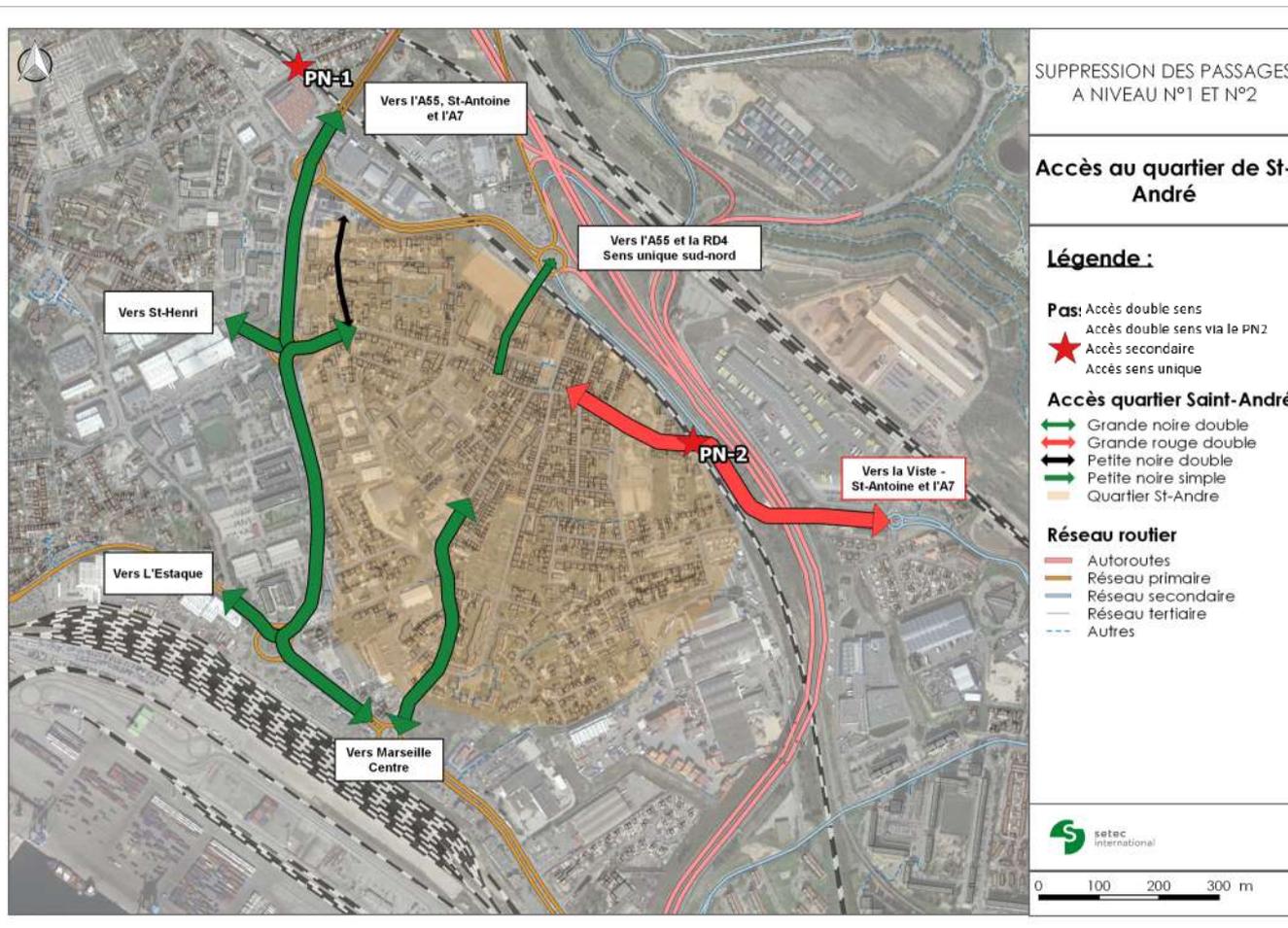
- **Carrefour Barnier – Condorcet**

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



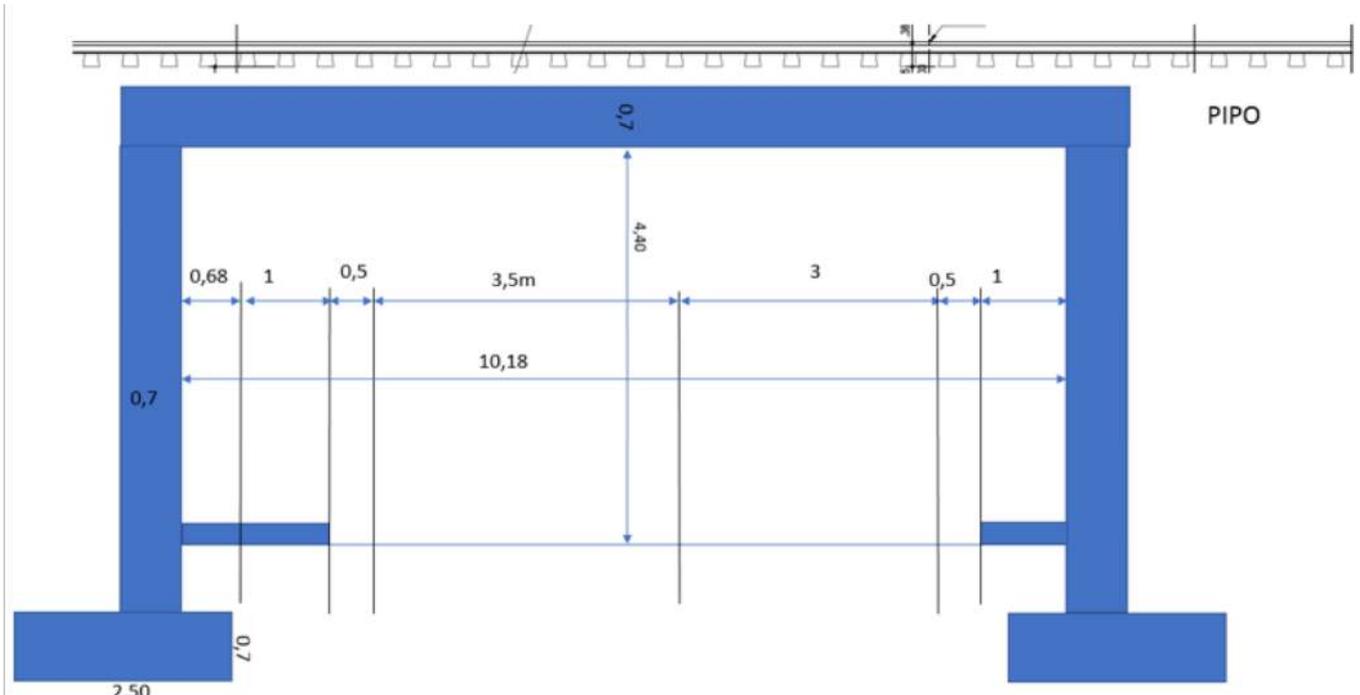
AVANTAGE DE CE SCENARIO CAUVET

- 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 – scénario Cauvet

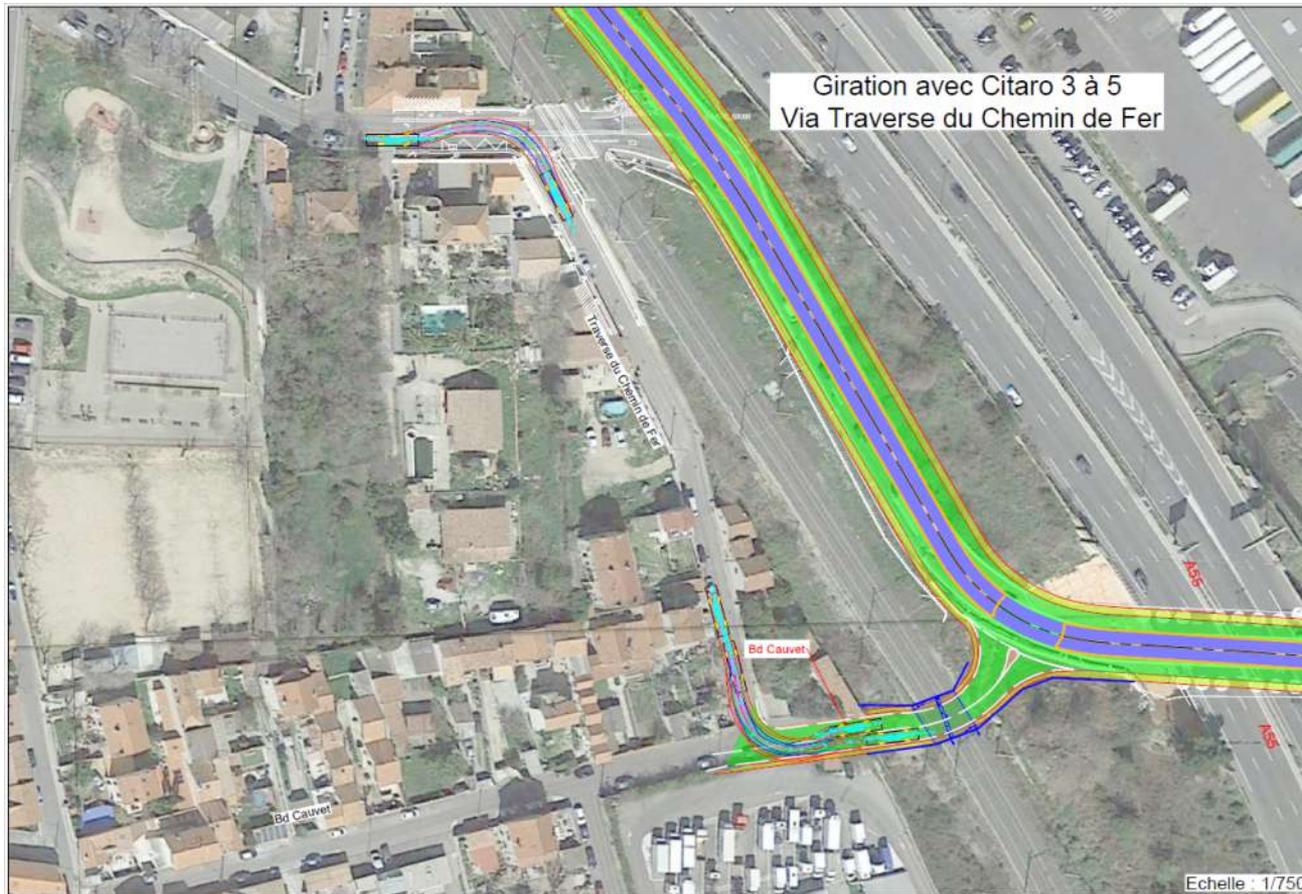
- **Dimension du Pont**



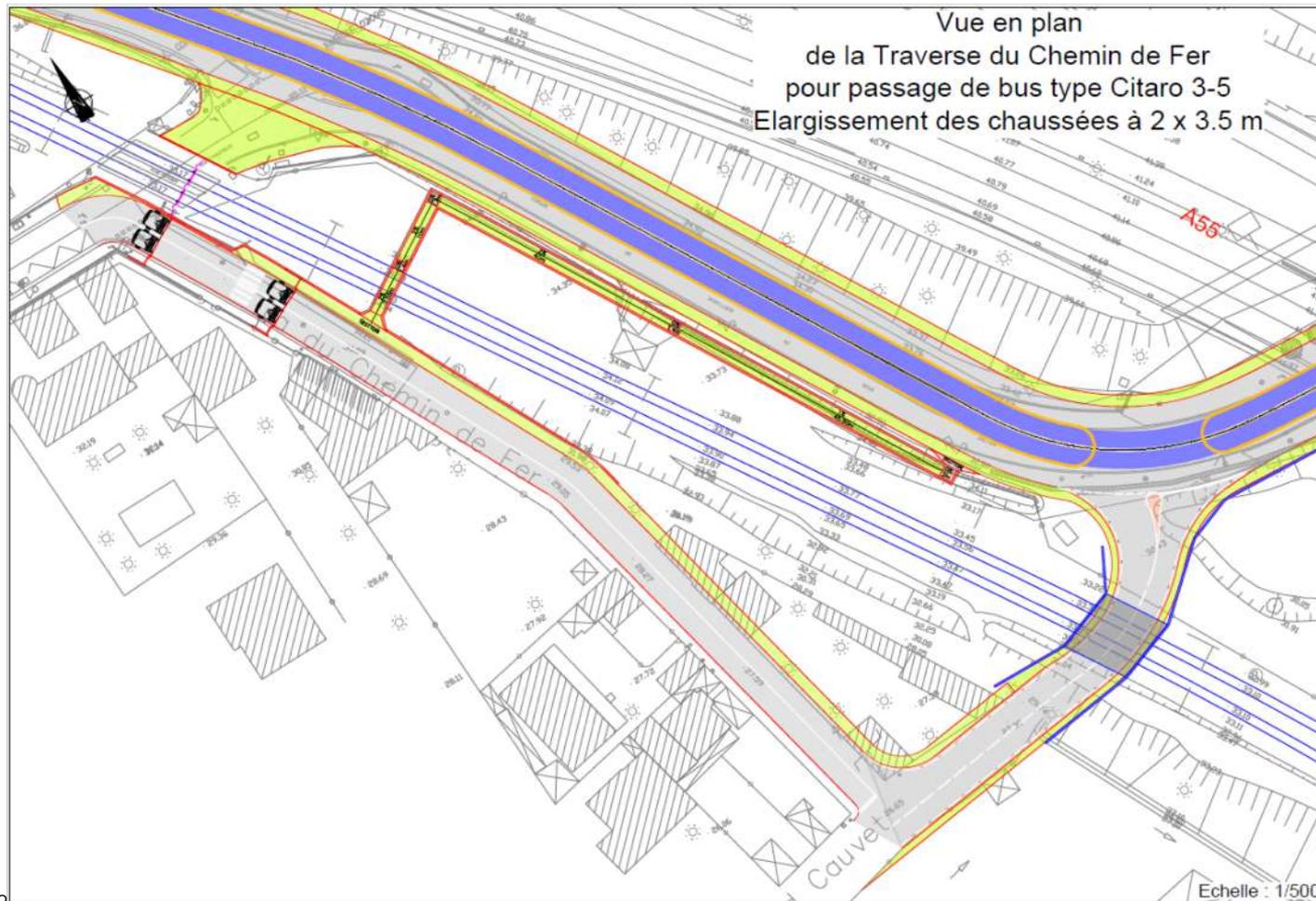
- **Caractéristiques fonctionnelles:**
- 2 trottoirs de 1m, 1 voie de 3,5m et 1 voie de 3m, 2 surlargeurs de 0,5m entre les voies et les trottoirs
- Une surlargeur résiduelle d'au plus 0,68m due à la courbure du tracé.
- La hauteur libre de l'ouvrage est définie à 4,40m soit 4,30 m de gabarit avec une revanche de 10 cm

PN2 – scénario Cauvet

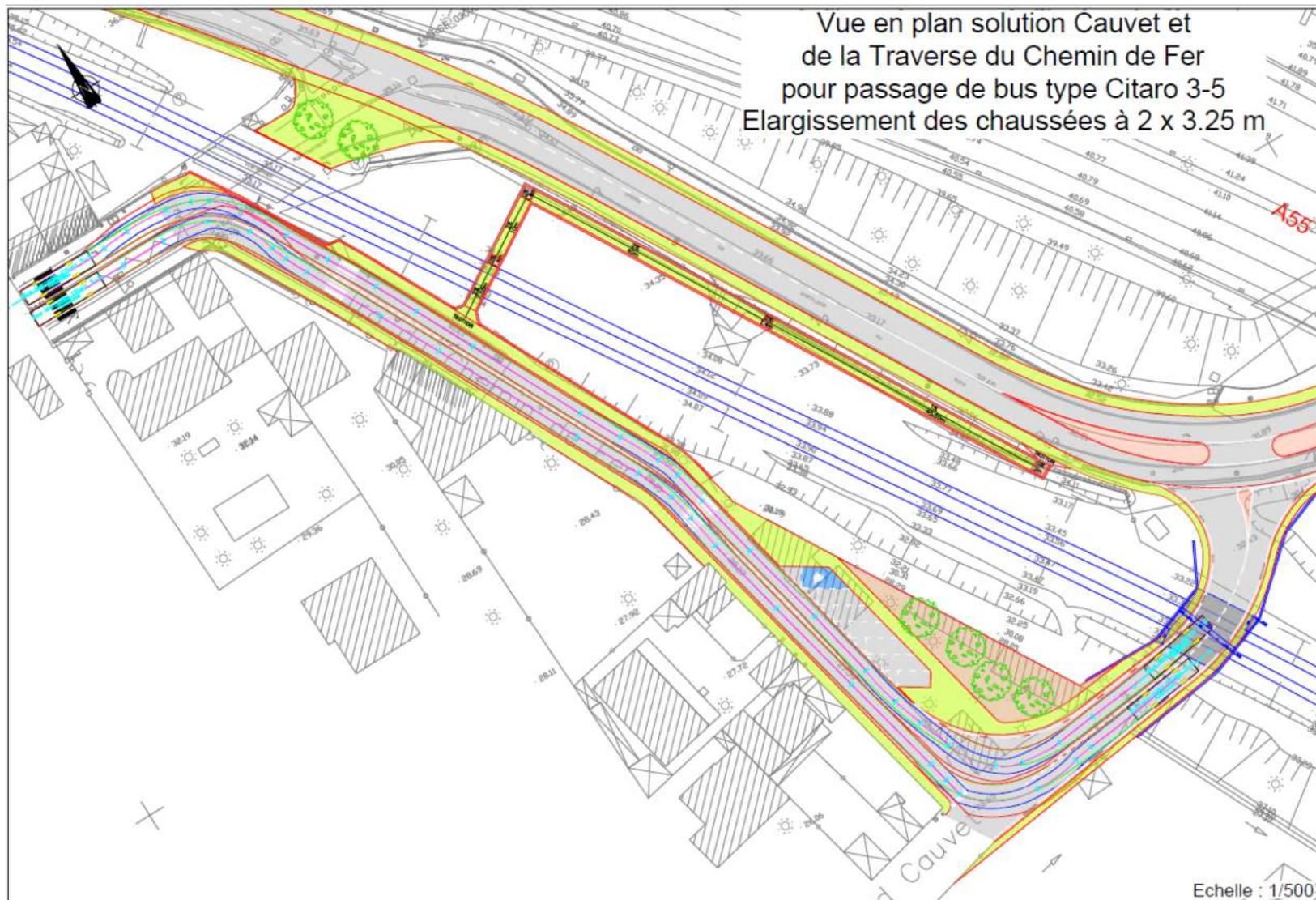
Le passage des épures de giration montre que, en l'état la traverse du chemin de fer ne permet pas le croisement de 2 bus.



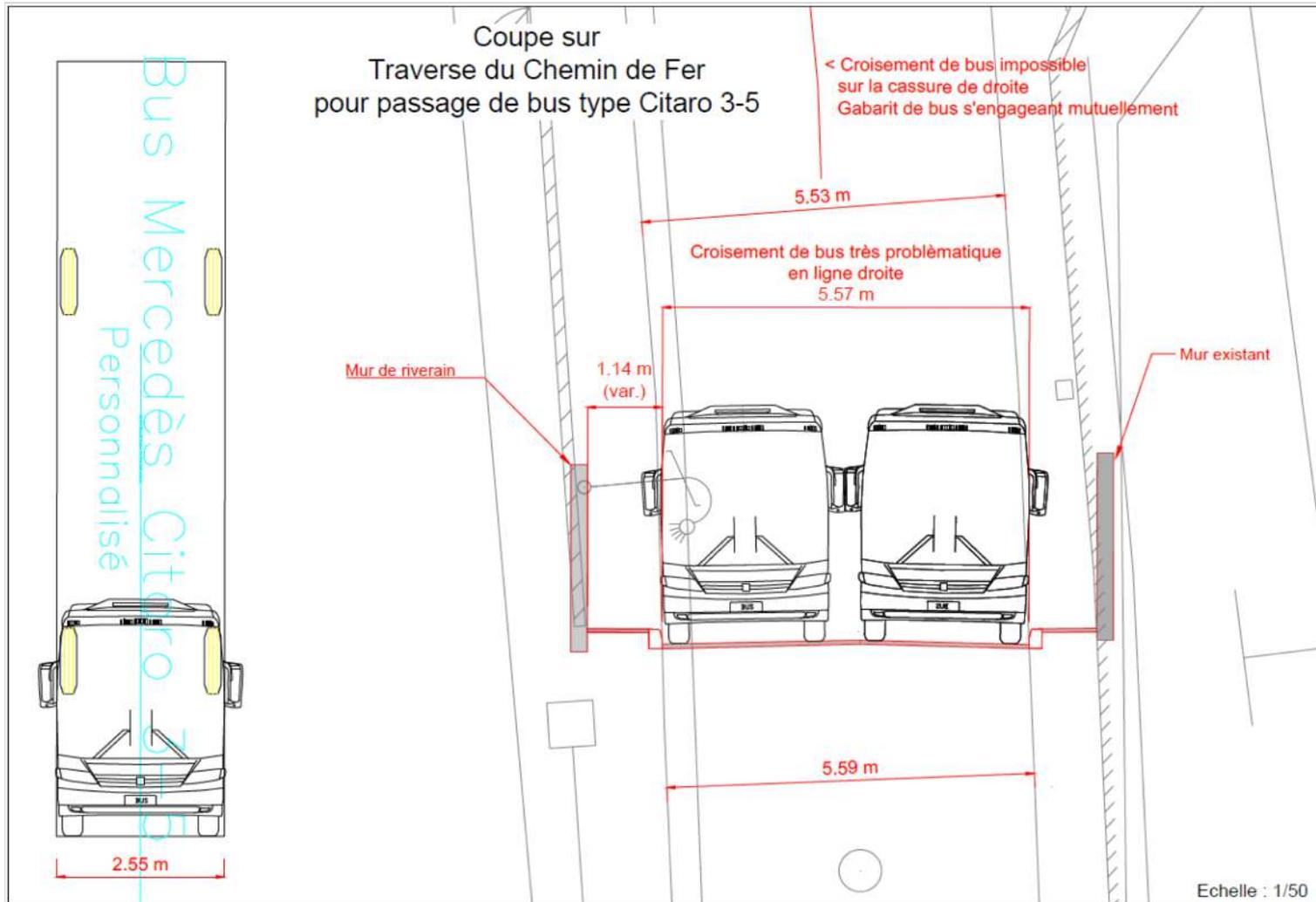
PN2 – scénario Cauvet



Pn2 – Cauvet - tr chemin de fer

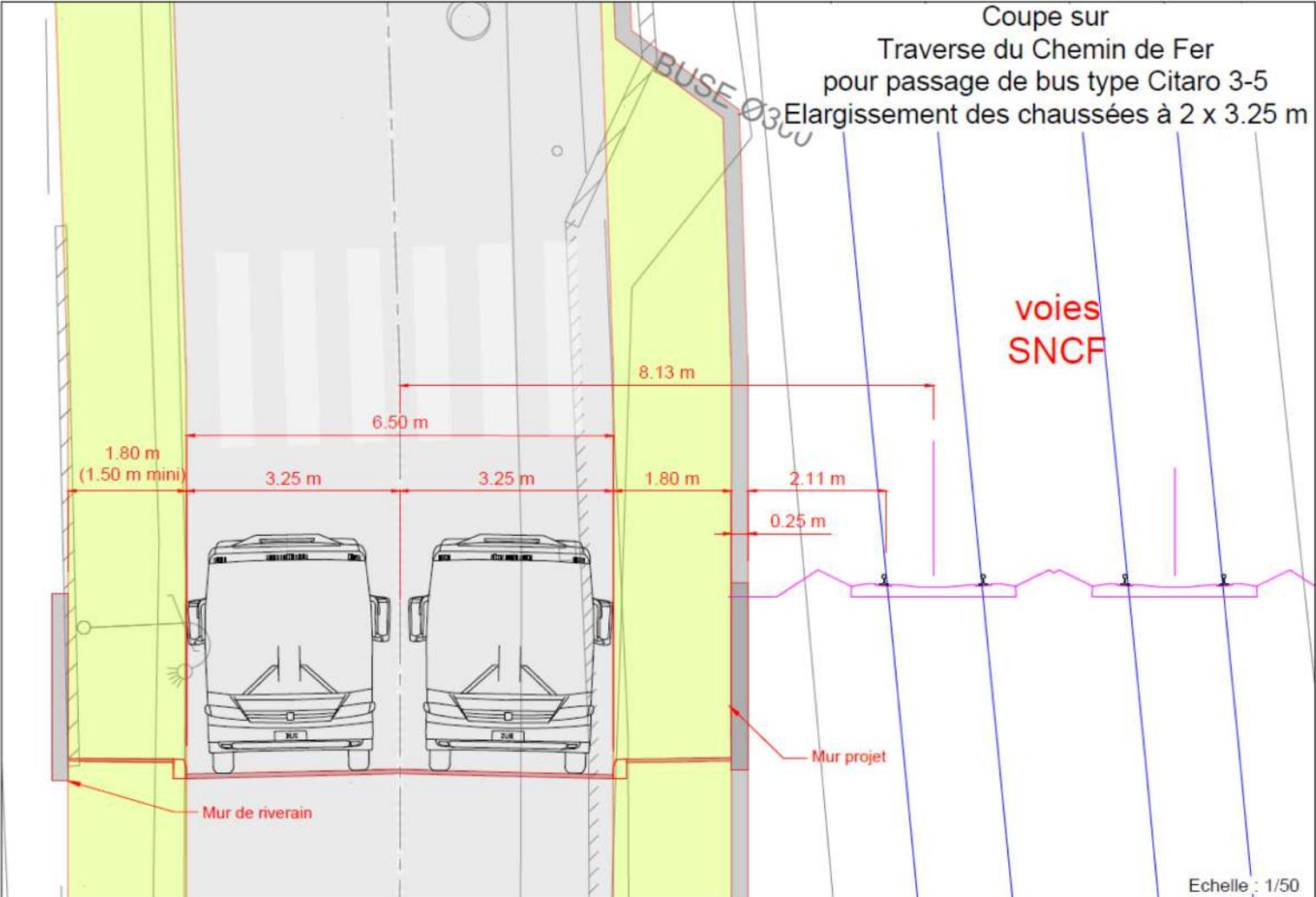


Pn2 – scénario Cauvet – Coupes types - traverse chemin de fer



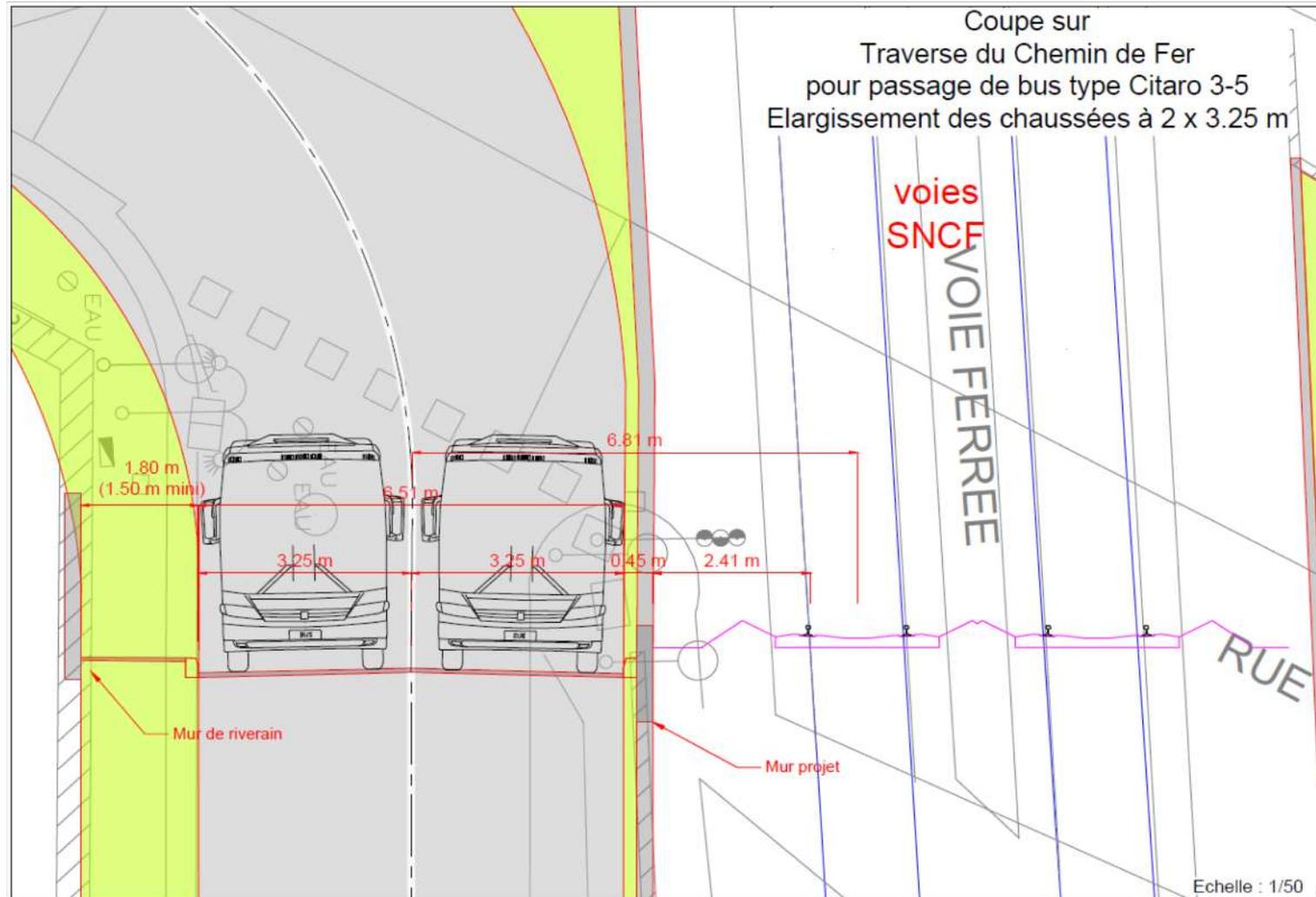
- Coupe existante de la traverse

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



• Coupe haut de la traverse

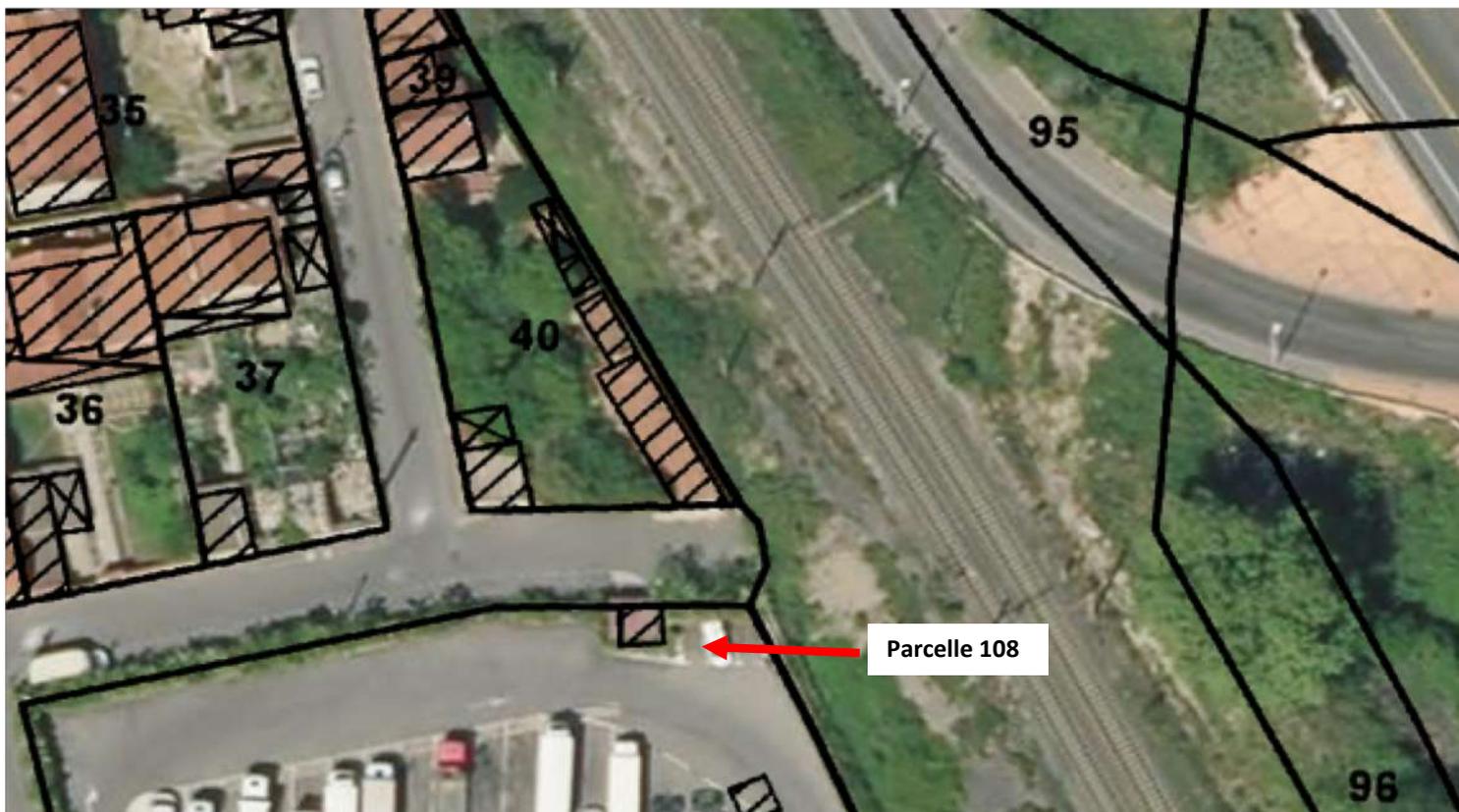
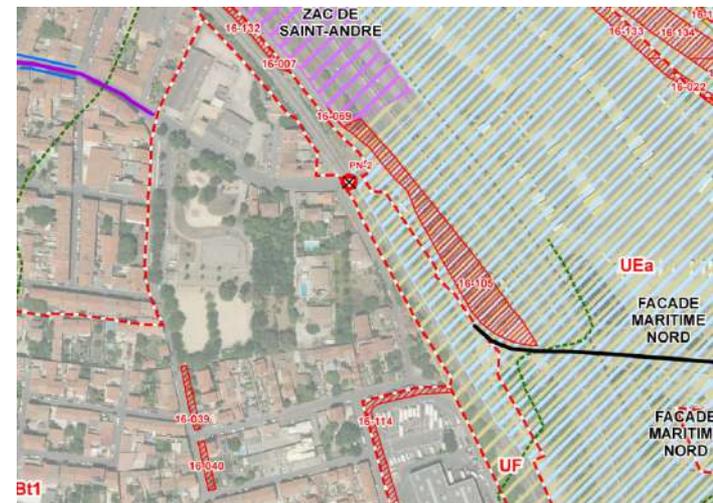
Pn2 – scenario Cauvet – Coupes types - traverse chemin de fer



- Coupe bas de la traverse

ACQUISITIONS FONCIERES

- 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



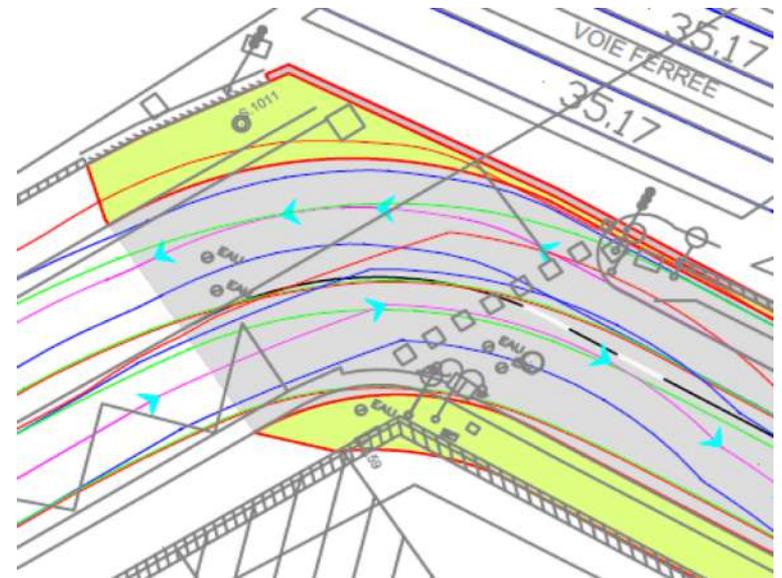
ACQUISITIONS FONCIERES

- 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 FONCIERES

- 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.



FONCTIONNEMENT ACTUEL DU PN2

Quelques chiffres clé :

Sur la journée	TER	FRET
Vitesse théorique de la ligne	70 km/h	60 km/h
Longueur maximale à ce jour	170 à 220 ml	470 à 630 ml
Nombre moyen par jour	38	6

Nombre de trains sur les heures de pointe	TER	FRET
06h30 – 09h30	11	2
17h – 20h	14	1

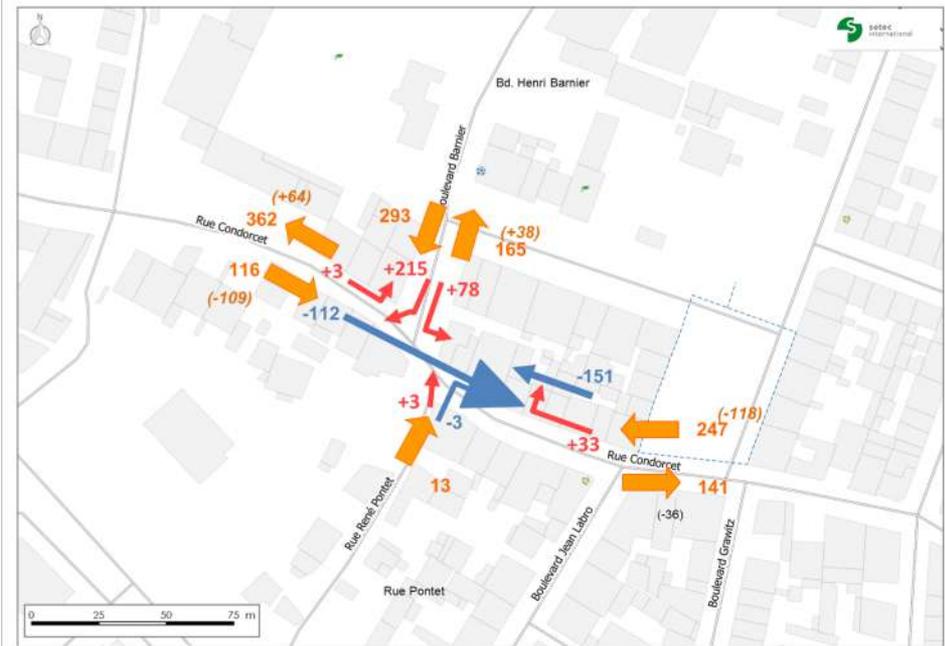
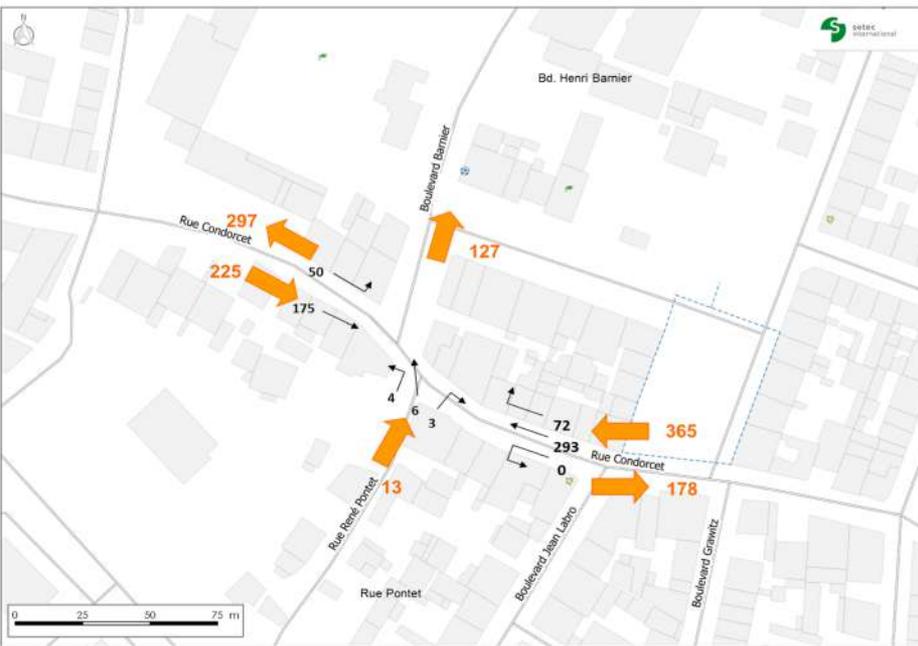
Un enregistrement réalisé pendant deux semaines:

- En moyenne le PN est bas **50 minutes sur 24h**
- Les barrières sont en moyenne basses **1mn12 à chaque passage de train TER**
- Les barrières peuvent être baissées jusqu'à **6 minutes lors d'un passage d'un train long**

SCENARIO BARNIER - CARREFOUR BARNIER X CONDORCET

HPM 2025 -

HPM 2025 - PROJ



Charge HPM 2025 - REF : 602 uvp/h

Charge HPM 2025 - PROJ : 668 uvp/h (+10% par REF)

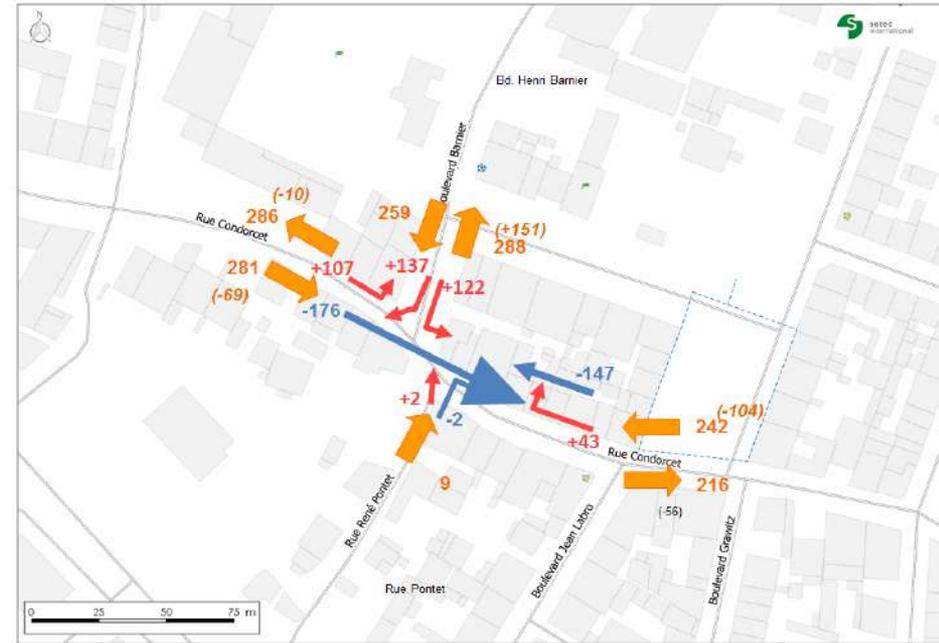
Carrefour à feux pour éviter le entre-croisement des bus : **Réserve de capacité >60%**

uvp : unité de véhicule particulier (1 VL = 1 uvp ; 1 PL = 2 uvp)

SCENARIO BARNIER - CARREFOUR BARNIER X CONDORCET

HPS 2025 - REF

HPS 2025 - PROJ



Charge HPS 2025 - REF : 705 uvp/h

Charge HPS 2025 - PROJ : 715 uvp/h (+2% par rapport REF)

Carrefour à feux pour éviter le entre-croisement des bus : **Réserve de capacité >60%**

uvp : unité de véhicule particulier (1 VL = 1 uvp ; 1 PL = 2 uvp)

Localisation Cauvet



Aménagements sur le secteur faisceau d'Arenc - Marseille Saint-Charles

