

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE DE CLOTURE BOUCHES-DU-RHONE

17 OCTOBRE 2019

COMPTE RENDU

VERSION 0 DU 4/10/2019

DIFFUSION RESTREINTE

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



DATE ET LIEU

17/10/2019	Préfecture de Région, Marseille 19h
------------	--

NOMBRE DE PARTICIPANTS : 78 PERSONNES

EN TRIBUNE

Jean-Marc ILLES	SNCF Réseau – Directeur de la mission LNPCA
Alain PREA	SNCF Réseau – Responsable territorial 13 et 83
Patrick LARMINAT	SNCF Réseau – Pôle émergence
Roland LEGRAND	SNCF Réseau – Directeur des gares nouvelles
Roland BLUM	Métropole Aix Marseille Provence – Vice-Président
Yannick TONDUT	Métropole Aix Marseille Provence – Directeur Général Adjoint Mobilité, Déplacements, Transports
Juliette TRIGNAT	Préfecture des Bouches du Rhône – Secrétaire Générale
Philippe QUEVREMONT	CNDP – Garant de la concertation
Stéphane SAINT-PIERRE	Nicaya Conseil – AMO concertation

La réunion a démarré à 19h02.

La réunion publique s'est déroulée en plusieurs séquences :

- Mot d'accueil de Mme Juliette Trignat, Secrétaire Générale de la Préfecture des Bouches du Rhône, à destination des participants et rappel du calendrier des aménagements du projet LNPCA dans le département (3 minutes) ;
- Remerciements de M. Roland Blum, Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, à destination des techniciens de SNCF Réseau et des collectivités territoriales engagés pour porter le projet LNPCA essentiel à la mobilité des métropoles du littoral de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La Métropole Aix-Marseille Provence se prononce en faveur de la réalisation de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles qui représente à la fois une opportunité de réaménagement des quartiers adjacents (projet Quartiers Libres), de l'augmentation de la cadence des trains surtout des TER et des trains grandes lignes, et de l'amélioration des liaisons ferroviaires (5 minutes) ;
- Présentation du déroulé de la réunion par M. Stéphane Saint-Pierre (Nicaya conseil), animateur (1 minute) ;
- Intervention de M. Philippe Quévremont, garant de la concertation mandaté par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), sur le bon fonctionnement de la réunion publique (1 minute) ;

- Rappel par M. Jean-Marc Illes, Directeur de la mission LNPCA chez SNCF Réseau, des aménagements et des services proposés sur le territoire des Bouches du Rhône dans le cadre du projet (6 minutes) ;
- Présentation du dispositif de concertation publique par M. Stéphane Saint-Pierre et retour quantitatif sur la participation du public de juin à octobre 2019 (3 minutes) ;
- Présentation par M. Jean-Marc Illes des expressions sur le projet dans son ensemble dans le cadre de la démarche de concertation, des expressions au-delà du programme fonctionnel du projet, des expressions sur le secteur de la gare Marseille Saint Charles, des expressions sur le secteur de Marseille Nord, des expressions sur le secteur de Blancarde-La Penne sur Huveaune, et des expressions sur le secteur d'Arenc (22 minutes).
- Intervention de M. Laurent Amar, Vice-Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, en faveur du projet LNPCA. Le réseau des CCI de la région soutient particulièrement les aménagements de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles avec une entrée en tunnel au Nord (variante sud), de la navette toulonnaise, de la 4^{ème} voie entre la blancarde et La Penne sur Huveaune, et de la désaturation du nœud azuréen en phase 1 (4 minutes) ;
- Présentation par M. Jean-Marc Illes des suites du processus de décision et de la concertation (3 minutes) ;
- Échanges avec le public (1h02) ;
- Retour par M. Philippe Quévremont, garant de la concertation, sur les échanges équilibrés et argumentés de la concertation de 2019, incluant une présentation des trois défis que présente la participation du public sur le secteur de Marseille, à savoir le refus du projet par HLM Blancarde, la prise de contact impossible avec l'ENT Parette et le manque d'expression du public sur la Cité Bassens, et des prochaines étapes de la concertation. Il a également été question de la faible participation du public à l'atelier Environnement et Développement Durable malgré la qualité des intervenants et des enjeux que présentent globalement les questions de bruit et d'accessibilité aux gares. (15 minutes) ;
- Mot de clôture de Mme Juliette Trignat (1 minute).

THEMATIQUES ABORDEES LORS DES ECHANGES

La majorité des interventions a concerné les aménagements prévus par le projet sur différents secteurs des Bouches-du-Rhône.

En premier lieu, les échanges ont porté sur les aménagements de la Belle de Mai :

- Un représentant du CIQ de la Belle de Mai a rappelé la nécessité de réaliser une halte ferroviaire à la Belle de Mai et a questionné le maître d'ouvrage sur un agrandissement potentiel routier des ouvrages existants de la SNCF, notamment la mise à double voies routière de deux ponts afin de faciliter la circulation entrante et sortante du quartier ;

- Un représentant de l'Association des usagers des transports publics a également affirmé son soutien à la réalisation de la halte de la Belle de Mai ;
- Une représentante du CIQ de Saint-Mauront a questionné le maître d'ouvrage sur le lien entre les aménagements de la Place Bellevue et la sécurisation du tunnel de Lajout. Elle s'est par ailleurs inquiétée des nuisances sonores pour les riverains si le passage des trains augmentait à différents horaires ;

Les échanges ont également concerné les **aménagements du secteur de Marseille Nord** et notamment des nuisances que les habitants de ce secteur craignent de voir s'accroître à cause du projet, mais aussi de la suppression du passage à niveau de Saint-André :

- Une représentante du CIQ de Saint-André a indiqué que l'augmentation du trafic TER et l'aménagement de la gare Saint-Charles constituent l'avenir des mobilités pour le territoire. Elle a également tenu à souligner le fait que les deux variantes de fermeture du passage à niveau de Saint-André proposées par le maître d'ouvrage apportaient de nouvelles contraintes au quartier et n'étaient donc pas viables en l'état. D'autre part, elle a évoqué les nuisances sonores qui résulteraient d'une augmentation du ferroutage la nuit et de la relocalisation de la gare du Canet à Mourepiane en ajoutant que le report modal sur le ferroviaire ne diminuera pas le nombre de camions du Port car tous les modes de transport de marchandises seront intensifiés en même temps ;
- Un participant a également manifesté son opposition à la fermeture des passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André qu'il considère comme devant être sécurisés. Il a assuré que les cargos seront amenés à augmenter de même que les camions dans les quartiers situés à proximité du port et notamment dans le quartier de Saint-André pour transporter les marchandises, ce qui aggravera la pollution de l'air ;

En ce qui concerne les **aménagements dans la Vallée de l'Huveaune** :

- Un représentant de l'Association environnement pour la Vallée de l'Huveaune a indiqué qu'il ne faisait pas confiance à SNCF Réseau quand le maître d'ouvrage indique de ne pas étendre la 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune entre La Penne-sur-Huveaune et Aubagne. Il a rappelé à l'assistance que les entreprises localisées entre la Penne sur Huveaune et Aubagne seraient expropriées si la 4^{ème} voie était prévue dans la Vallée ;
- Un participant a affirmé que des travaux étaient déjà en cours pour réaliser la 4^{ème} voie, au niveau de Saint-Pierre et de la cité Air-Bel ;
- Une représentante du CIQ de Saint Marcel a évoqué le manque d'accessibilité de la gare de Saint Marcel et l'insuffisance des places de stationnement au droit des gares TER situées dans la vallée de l'Huveaune. Elle a interrogé SNCF Réseau sur son intention de créer une route desservant la gare ;

Une intervention a eu pour objet les **aménagements sur Toulon** :

- Un représentant de l'Association des usagers des transports publics s'est réjoui que le projet soit réorienté vers les transports quotidiens et a mentionné sa préférence pour un terminus à Saint-Cyr-sur-Mer du RER toulonnais. Il a toutefois précisé qu'il manquait au projet une vision du niveau de service RER envisagé et que la population attendait une fréquence au quart d'heure toute la journée, pas seulement en heures de pointe ;

Plus généralement, concernant les **aménagement à Marseille** :

- Un représentant de l'Association des usagers des transports publics a proposé de mettre en place des trains traversants à Marseille et dans le tunnel des Chartreux. Il a souhaité que le maître d'ouvrage ne reproduise pas les dépenses non optimisées de la 3^e voie au vu du nombre de trains actuels par rapport à ce qui était initialement prévu. Il a ajouté que les entrées Nord et Est du tunnel vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles devraient correspondre à des points d'interconnexion entre le RER et le réseau de transports en commun urbain, en particulier vers le métro de la Pomme et à Saint Louis ;
- Un participant s'est exprimé en faveur des phases 3 et 4 afin de réduire la pollution en permettant aux personnes qui se déplacent de prendre le train. Il s'est aussi exprimé en faveur de la l'ouverture de la halte de Saint-André, de la prise en considération des revendications des habitants de Marseille Nord à propos des passages à niveau, de la gare souterraine, du technicentre de Blancarde, et enfin de l'entrée Nord du tunnel vers la gare souterraine de Marseille Saint-Charles. Il a proposé une solution d'enfouissement des trains au plus tôt afin de limiter l'étranglement et le passage de la LGV vers Nice en passant par Aix et Brignoles.

Différentes interventions ont eu pour objet la démarche de concertation et le **dispositif d'information du public** mis en œuvre par le maître d'ouvrage depuis juin 2019 pour informer les riverains :

- Un participant a estimé que les propriétaires dont les bâtiments seraient impactés par le tracé de la 4^{ème} voie n'avaient pas été avertis ;
- Un participant a précisé qu'il était au courant du projet depuis seulement un mois alors qu'il risque d'être exproprié si la 4^{ème} voie entre Blancarde et Le Penne-sur-Huveaune était réalisée. Il s'est exprimé contre la 4^{ème} voie entre Blancarde et Le Penne-sur-Huveaune et a demandé combien d'habitants et d'entreprises étaient également concernés par les expropriations en lien avec cet aménagement ;
- Un participant a déclaré qu'un déficit d'information était évident dès lors que seul un faible pourcentage de la population concernée assistait aux réunions publiques ;
- Une participante, dont la maison serait impactée en cas de réalisation de la 4^{ème} voie entre Blancarde et Le Penne-sur-Huveaune ; a critiqué l'information du public sur le projet pour cette concertation et s'est inquiétée des suites envisagées par SNCF Réseau en matière d'expropriations. Elle a ajouté qu'elle s'opposait au projet de 4^{ème} voie entre Blancarde et Le Penne-sur-Huveaune considérant le peu de trains en circulation à l'heure actuelle sur la 3^{ème} voie ;
- Un participant a suggéré de dresser une liste des numéros de portable des personnes concernées par le projet afin de leur communiquer les informations plus efficacement via des SMS ;
- Une représentante du CIQ de La Pomme a précisé que le CIQ avait bien été informé et qu'il était important pour les habitants de participer aux réunions des CIQ ;
- Un participant a rappelé qu'un Plan d'assurance qualité et la présence d'un Directeur de communication étaient indispensables dans le cadre d'un tel projet afin que l'information sur le projet soit efficace. Il s'est exprimé en faveur d'une nouvelle concertation car aucun de ses voisins des secteurs concernés par le projet n'avait été informé et a estimé que la présence de 70 personnes à la réunion publique de clôture était insuffisante ;

Enfin, une participante a posé une question sur l'impact que pourrait avoir le changement de statut de la SNCF sur le projet.

Après 1h02 d'échanges et que l'ensemble des questions a été posé par les participants et les réponses apportées par SNCFR, la réunion s'est terminée à 21h12.

Les réponses apportées aux différentes questions par le maître d'ouvrage sont disponibles dans le verbatim accompagnant cette synthèse.

Le support de présentation et le verbatim de l'atelier sont disponibles sur le site internet à l'adresse suivante : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>.

Ces documents reprennent les éléments proposés en séance par le maître d'ouvrage, notamment en réponse aux interventions, demandes et interrogations du public qui sont consignées dans le présent compte rendu.



SNCF Réseau
Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur
Mission LNPCA
Les Docks – Atrium 10.5
10 Place de la Joliette - BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02