

PV Réunion du 24 février 11h dans les bureaux de la Métropole

Participants :

Laure-Agnes CARADEC Conseillère Métropole, Présidente Euromed

Hélène JOUVE Cheffe de Projet Quartiers Libres

Claude FAUCHER Directeur Général Adjoint Mobilité

Vincent JOUVE Chargé de mission DGA

Maurice COURT Président de la Commission d'Enquête LNPCA

Caroline CERRATO Commissaire-Enquêteur

Catherine PUECH Commissaire Enquêteur

Le projet LNPCA est un « vieux projet ». Au départ il s'agissait d'aller le plus vite possible de Marseille à Nice. Maintenant, la priorité est donnée à l'amélioration des transports au quotidien, qui fonctionnent très mal aujourd'hui. La circulation est saturée. L'objectif est de transférer la mobilité de la voiture au train et de résoudre l'enclavement de la gare St Charles. Le projet de gare n'est pas que ferroviaire, il doit être pensé dans un projet urbain de qualité.

La Métropole se réjouit de l'aboutissement de ce projet très volontaire qui donne priorité à la mobilité par amélioration de la desserte ferroviaire.

La Métropole interroge la commission d'enquête sur les élus rencontrés ou qui se sont manifestés lors de l'enquête. Le Président de la commission fait état des réunions avec Samia Ghali et Gassian.

Passage à niveau St André

La création de la halte et le passage du tram sont des éléments très positifs pour St André, mais la fermeture des PN entraîne des reports de circulation sur des rues actuellement tranquilles, avec des incertitudes sur le passage des bus, et suscite des interrogations sur le pont-rail. Une réunion est prévue avec les élus locaux pour rechercher une meilleure solution. La Métropole demande à SNCF de s'engager à respecter les gabarits annoncés, et de travailler sur un plan de circulation avec des sens unique. L'itinéraire du projet de tram n'est pas encore fixé mais selon les dernières études, il s'éloignerait de St André tout en assurant une desserte de la halte .

La commission d'enquête fait état des inquiétudes des habitants manifestées lors de l'enquête : ils craignent qu'une fois les PN fermés, on constate l'impossibilité de la solution proposée et que le village se trouve définitivement enclavé. Les habitants sont également inquiets sur le développement du frêt. Ils craignent que la fermeture des PN encourage ce développement bien que le dossier ne traite pas de ce sujet.

Faisceau d'Arenc

La Métropole est en désaccord sur les projets du faisceau d'Arenc qui prévoient de renforcer le remisage et l'entretien des TER alors que le site est au centre d'un quartier en pleine requalification urbaine et qu'il existe une solution de report du remisage à Miramas, solution qui n'a pas été retenue. Il est prévu de descendre le tablier de l'autoroute en limite du site et de concevoir une couverture partielle à terme. Le remisage à Miramas n'a pas été retenu par la Région car il nécessite des acquisitions foncières et un dispositif ferroviaire qui ne sont pas prêts. L'activité très réduite de la gare du Canet va être reportée sur Maupiane.

Domage que le faisceau d'Arenc reste délaissé, mais son déplacement aura du sens dans l'avenir.

Il est inutile d'envisager un passage surélevé du site car il ne conduit qu'aux espaces privés du port.

Delorme

Le dossier de Bassens a été conduit en coopération entre la Métropole et la Ville de Marseille et

a fait l'objet d'un consensus. L'opération doit être financée dans le cadre du projet.

Accès au centre des déchets

Le fonctionnement du centre des déchets est fondamental pour l'agglomération. Des négociations sont en cours avec SNCF pour réduire le plus possible l'arrêt du centre pendant les travaux. Il va falloir assurer l'accès au centre tout en aménageant un nouvel accès à la ville et s'éloigner des habitations. La Métropole a demandé l'agrandissement du pont rail un peu plus bas.

Le projet actuel présenté pour la DUP reste très général. Il doit être affiné dans les phases d'avant-projet qui sont indispensables pour examiner en détail les diverses solutions.

Gare St Charles

La gare St Charles se trouve au cœur d'un dispositif de mise en valeur du centre-ville.

Elle est au centre d'un PPA (Projet Partenaire d'Aménagement), démarche de requalification urbaine, de résorption de l'habitat insalubre, de développement urbain multifonctions, qui s'étend sur un grand périmètre du centre-ville.

Elle est au centre de l'opération « Quartiers Libres » îlot prioritaire du PPA qui s'étend sur un périmètre plus ciblé, et qui place la gare en porte d'entrée de la ville, en point central de mobilité multimodal, et en centre multifonctionnel d'équipements, de commerces, de services et d'activités.

Pour satisfaire ces objectifs, la gare doit être ouverte sur ses 4 faces.

Au départ, SNCF voulait positionner la gare souterraine sous la gare actuelle. Mais pour la Métropole, il était très important de pouvoir sortir sur le boulevard Voltaire.

Dans ce contexte, l'aménagement de la gare repose sur un groupe de travail réunissant tous les partenaires du site.

La Métropole signale que SNCF immobilier, suite à la démolition des constructions des Abeilles, envisage de reconstruire sur ses terrains et de placer le stationnement sous une plateforme en façade de la gare, alors que les autres projets d'aménagement privilégient les espaces verts et les espaces publics sur ces emplacements, sans circulation automobile sur le parvis, mais avec un passage pour le tram. Un plan d'ensemble a été proposé.

Le site de la Cour des Pierres, serait plus adapté pour accueillir les nouvelles constructions de SNCF, après obtention d'un PC étudié entre les divers partenaires

SNCF immo n'a pas répondu sur ces points et sur d'autres interrogations : le projet ne comporte aucune indication sur l'ouverture au Nord, sur le traitement des abords, sur le devenir des places des Marseillais et du parc Narvik. La connexion avec le quartier de la Belle de mai par un passage souterrain de 12m de largeur est contesté car il ne permet pas d'activités et risque d'être source d'insécurité avec fermeture la nuit. Les autres partenaires demandent un tunnel de 24m pour y développer des activités.

Les partenaires travaillent avec la SNCF depuis très longtemps, et pourtant le schéma proposé dans le projet présenté à l'enquête n'est pas conforme aux travaux proposés par la Métropole. Les partenaires voudraient une libération rapide du site des Abeilles, mais constatent que les études ne sont pas avancées. Ils suggèrent une installation provisoire des bureaux situés aux Abeilles dans le l'immeuble vacant de la gare (camembert).

La Métropole propose la mise en place d'un monitoring avec les habitants qui permettent de suivre l'avancée des travaux et les évolutions du quartier.

Elle s'implique pour faire respecter les processus d'études qui vont suivre la DUP et faire tenir les délais, car les incidences vont être multiples, au plan local mais aussi national et international.

Voie verte

Il n'est fait aucune mention dans le dossier d'enquête, de la voie verte qui va être aménagée

depuis la gare St Charles le long de la voie ferrée.

Voie nouvelle vers Aubagne

Le projet d'aménagement d'une voie nouvelle vers Aubagne est reporté en phase 3, car la mise en place de l'ERTMS va améliorer de façon significative la situation. La phase 1 apporte déjà une amélioration, mais c'est la phase 2 qui apporte l'amélioration la plus importante en report modal et en desserte de Marseille-la Ciotat et Marseille-Aéroport, sachant que la suppression des vols aériens de moins de 2h, va renforcer la place du train. Les phases 3 et 4 ne font pas partie du projet.