

COMMISSION D'ENQUÊTE LNPCA
Enquête Publique du 17 janvier au 28 février 2022

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU 8 FEVRIER 2022 AVEC LE CIQ DE SAINT ANDRÉ;
MMA,11 rue Labro, MARSEILLE 15°

Participants :

- Commission d'enquête : représentée par Maurice Court, Président; Frédéric Alain, membre ;Bernard Guedj,membre
- CIQ de Saint André: Élisabeth Pelliccio, Présidente ; Denis Pelliccio, Vice Président;Jacqueline Camacho ; Jean Pierre Crotta.
- Fédération des CIQ de Marseille : Philippe Yzombard, Président.

L'objectif de cette réunion d'échange, organisée par le président de la Commission d'enquête est de recueillir, l'expression de la population représentée par le CIQ de Saint André, sur les opérations du projet LNPCA qui sont localisées dans le quartier de Saint André, dans le 15° arrondissement de Marseille.Il indique que pour le moment il y a peu d'observations déposées sur les registres papier et numérique.

Rappel :

Le quartier de Saint André est principalement concerné par quatre opérations du projet de LNPCA mis à l'enquête publique : suppression des passages à niveau, PN1 & PN2, Création de la Halte Saint André, Doublement du Tunnel de Saint Louis (partie Nord).

Mme Pelliccio rappelle les concertations menées par Sncf Réseau, avec garant CNDP, M.Quevremont, en 2020 et 2021.

Elle précise que le CIQ et la population se sont à ces occasions exprimés sur le projet, par des observations sur le registre, des pétitions et des dossiers argumentés.

1/ Suppression des Passages à niveau, PN1 & PN2 :

PN 1 :

Le CIQ ne formule pas d'objections à la suppression du PN1 de Saint Henri, situé Chemin du Passet. et estime que la solution alternative proposée par Sncf Réseau de raccordement du chemin du Passet sur le chemin de la Pelouque, est acceptable et ne perturbe pas le fonctionnement du quartier.

PN 2 : Rue Condorcet

Le CIQ a exprimé une forte opposition à la suppression du PN de Saint André, lors de la concertation. Il renouvelle cette opposition, en considérant que la solution alternative proposée, raccordement du quartier au niveau du Bd Cauvet par la construction d'un pont rail n'est pas acceptable pour les raisons suivantes :

- Le PN de la rue Condorcet n'est pas dans la liste des 150 passages à niveau dangereux recensés sur le territoire français. Il pourrait être équipé de radars et la voirie d'accès aménagée pour inciter les automobiliste à continuer sur la traverse du Pradel vers le Bd Barnier..
- La suppression du PN isole le quartier Condorcet, et coupe un accès « naturel ». Cela sera dommageable pour les commerces et entreprises de ce secteur situé en zone franche.
- La solution de passage par le Bd Cauvet, par un nouveau pont rail, n'est pas réalisable techniquement à cet endroit : piles de l'autoroute, bassin de rétention, raccordement difficile sur le chemin de Saint Louis au rove qui est très circulant.

- Le passage par le Bd Cauvet impose une circulation par la traverse du Pas du Faon pour rejoindre le Bd Condorcet. Cet itinéraire étroit ne permettra pas la circulation des Bus RTM & scolaire qui desservent actuellement le quartier. Pour le moment aucun plan de circulation crédible n'est proposé. Rappel : le dossier d'enquête (Pièce C, page 29) indique que « Les modalités concrètes du nouveau plan de circulation seront définies en concertation avec les riverains sous l'égide de la Métropole et de la Vile : le détail des aménagements de voirie sera défini dans ce cadre ».
- La suppression des PN va permettre un développement du fret, en référence au « projet » du GPMM de développer le fret ferroviaire vers et à partir de Mourepiane (sujet abordé plus loin).

En définitive, le projet de suppression du PN 2 présenté par SNCF R est rejeté car le CIQ considère que les aménagements alternatifs proposés ne sont pas viables techniquement que ce soit concernant le raccordement du prolongement du boulevard Cauvet au chemin de Saint Louis au Rove qui n'est pas possible compte tenu des contraintes techniques locales, la réalisation du pont rail sous la voie ferrée avec un gabarit suffisant ou encore l'aménagement des voiries pour le passage des bus en centre-ville. Le CIQ craint en définitive que la fermeture du PN se fasse sans solution alternative ce qui conduirait à un enclavement du centre-ville.

Le CIQ demande donc que la solution présentée par SNCF R fasse l'objet d'une étude démontrant sa faisabilité au plan technique et démontrant également qu'elle permettra de rétablir la circulation des bus, soit faite. Si c'était le cas, cela pourrait faire évoluer la position des habitants et du CIQ.

2/ Création de la Halte Saint André :

le CIQ n'exprime pas d'opposition à la création de cette halte.

La Halte étant conçue comme un pôle multimodal, le CIQ a des observations à formuler sur le projet de tracé du futur tramway qui ne leur paraît pas adapté.

3/ Doublement du tunnel de Saint Louis, partie Nord :

Rappel : le projet prévoit le doublement du tunnel de Saint Louis par deux nouveaux tunnels situés de part et d'autre du tunnel actuel. A leur sortie les voies se raccordent ensuite sur le tunnel sous Marseille, à la Delorme.

La partie concernée dans le 15^e arrondissement se situe en amont de l'entrée nord du tunnel actuel et des futurs tunnels, où de nouvelles voies sont créées ou modifiées.

Le secteur le plus impacté par ces travaux se situe impasse de la Genestelle.

Le CIQ indique que les habitants de ce secteur ont reçu mi décembre 2021 un courrier de Sncf réseau les informant qu'ils sont concernés par l'opération de doublement du tunnel et proposant de les rencontrer. Une réunion a eu lieu début janvier 2022 avant l'ouverture de l'enquête publique, chez un des habitants.

Selon Mme Pelliccio cela concerne 25 familles, représentant 70 personnes qui demandent des informations précises sur les habitations impactées pendant les travaux et sur les habitations susceptibles d'être expropriées.

Certaines personnes se sont déjà manifestées sur les registres. Les autres devraient le faire prochainement, individuellement ou collectivement.

La commission indique qu'elle n'a pas d'informations précises sur ces sujets, en dehors des Plans Généraux de Travaux qui figurent dans le dossier d'enquête.

Le CIQ aurait souhaité qu'une possibilité de passage d'un seul tunnel au nord soit étudiée.

5/ Développement du fret ferroviaire :

Le CIQ évoque ce sujet sensible. Il craint en effet que la suppression des passages à niveaux ne

permette un développement important du fret ferroviaire, en relation avec la fermeture annoncée de la gare du Canet et la volonté exprimée du GPMM notamment dans son plan stratégique 2020-2024, de moderniser le terminal de Mourepiane et de le raccorder aux voies littorales, Ce raccordement pourrait se faire par la voie existante actuellement fermée et qui serait rénovée, en empruntant le tunnel de Soulat.

La commission indique que dans le dossier d'enquête de la LNPCA, il n'est pas fait mention d'un tel projet. Sncf réseau indique qu'il n'y aura pas sur les voies littorales d'augmentation significative du trafic fret ferroviaire avec le projet LNPCA. Dans le mémoire en réponse Pièce F à l'avis de l'Autorité Environnementale qui recommandait « à la SNCF et au GPMM d'indiquer les perspectives de développement des services voyageurs et fret à long terme (au 2050)..Sncf réseau répond qu'il « n'est pas possible d'intégrer dans l'étude d'impact des projets dont la faisabilité reste à garantir, dont le service et les infrastructures ne sont pas réellement connus par échéance, et qui sont impossibles à tracer en termes de sillons avec les seules infrastructures prévues par le projet des phases 1 & 2. C'est le cas des projets éventuels de développement du fret souhaités par le port sur la ligne de Marseille à l'Estaque ». L'éventuel projet de développement du fret ferroviaire du GPMM ne fait pas partie du projet LNPCA, une clarification étant sans doute nécessaire.

En conclusion la Commission et le CIQ se déclarent satisfaits de cet échange.

Le CIQ fera parvenir à la commission le dossier d'observations qu'elle prépare sur les opérations de Saint André évoquées.

* * *