

COMPTE RENDU DE LA REUNION SUR LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE ALPES COTE D'AZUR (LNPCA) DU 21 FEVRIER 2022

Cinq membres de la commission d'enquête publique présent(e)s :

M. Maurice COURT, président de la commission d'enquête publique phases 1et 2 de la LNPCA.
Mme Catherine PUECH, commissaire enquêtrice.
Mme Caroline CERRATO, commissaire enquêtrice.
M. Christian TORD, commissaire enquêteur.
M. Frédéric ALLAIN, commissaire enquêteur, coordonnateur - au sein de la commission - des commissaires enquêteurs(trices) des Bouches-du-Rhône.

Seize membres de la confédération des CIQ présent(e)s :

M. YZOMBARD, président de la confédération des CIQ de Marseille et environs.
Mme TABET, présidente de la fédération des CIQ du 3^{ème} arrondissement.
M. CORDIER, président de la fédération des CIQ du 13^{ème} arrondissement.
M. COULANGE, président de la fédération des CIQ du 1^{er} arrondissement.
Mme BOGHOSSIAN, présidente du CIQ Chapitre Réformés.
M. BOULANGER, président du CIQ Canebière Gambetta.
Mme CHAIX, présidente du CIQ Longchamp Flammarion.
M. IMHOFF, président du CIQ Chapitre Réformés.
Mme LASSALES, présidente du CIQ National.
M. STRZYKALA, président du CIQ la Millière.
M. VIGNON, président du CIQ Canebière Gambetta.
M. SOLANA, président du CIQ des Aygaldes.
Mme BELLEUDY, présidente du CIQ Longchamp Flammarion.
M. LANGER, président du CIQ Arenc Villette.
Mme VERDIER, présidente du CIQ la Pomme.
M. FANTONE, président du CIQ Saint Marcel.

DEBUT DE LA REUNION A 10H05

Le président de la confédération explique que le bilan des concertations menées par SNCF Réseau peut être pris en compte ou pas (ou partiellement) par le maître d'ouvrage, tandis que l'enquête publique est une consultation du public organisée par le préfet.

L'enquête publique consiste à récolter les avis et observations du public et en faire un rapport qui se conclut par un avis favorable ou un avis favorable avec réserve(s) ou un avis défavorable en fonction de l'ensemble des retours qui est analysé par le commissaire enquêteur ou une commission d'enquête.

Après cette introduction, le président de la commission d'enquête publique présente les membres de la commission.

Pour les membres présents de la commission d'enquête, le but de la réunion est d'échanger, à propos des opérations LNPCA envisagées dans différents sites urbains marseillais, avec des personnes motivées par les sujets d'intérêt collectif, comme des président(e)s de comité d'intérêt de quartier à Marseille.

Pour rappel, il s'agit d'une enquête publique dite unique car, au-delà des deux cadres juridiques que sont l'environnement et l'expropriation pour cause d'utilité publique, elle a comme autre vocation la mise en compatibilité des documents d'urbanisme à Marseille. En effet, dans le contexte d'une déclaration d'utilité publique par le préfet, des modifications sont à apporter au PLUi (plan local d'urbanisme intercommunal) qui fixe les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire de Marseille-Provence.

Sur ce dernier point, la commission d'enquête doit aussi se prononcer. L'avis de la commission est soumis par le préfet au conseil communautaire et au conseil communal ; ceux-ci ont un délai de deux mois pour délibérer, au-delà ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Après l'enquête publique, le projet des phases 1 & 2 nécessitera, pour le réaliser, la délivrance d'autorisations diverses accordées en application de nombreuses réglementations. La nécessité d'obtenir ces autorisations sera évaluée par le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) en fonction des circonstances et à l'issue des études de détail.

La présente enquête publique, commencée le lundi matin 17 janvier 2022, a une durée de 43 jours et prend fin le lundi 28 février 2022 après-midi. Le préfet des Bouches-du-Rhône en est le coordonnateur au niveau des trois départements concernés par le projet des phases 1 & 2 : Alpes Maritimes, Var et Bouches-du-Rhône.

Différentes modalités sont prévues pour que la population s'exprime telles que :

- Des registres papiers disponibles sur 24 lieux d'enquête dans les 3 départements et, plus précisément, 7 lieux d'enquête sur Marseille (8 lieux d'enquête avec Aubagne), et 38 permanences de commissaires enquêteurs(trices) sur les 24 lieux et réparties sur les 43 jours.
- Des parutions réglementaires dans la presse, selon des modalités définies dans l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique.
- Un affichage de panneaux jaunes au format réglementaire mis en place dans les endroits où des travaux sont prévus.
- Un registre dématérialisé d'enquête publique sur Internet pour déposer ses observations, remarques et commentaires ; le registre permet également de consulter et télécharger les pièces du dossier d'enquête élaboré par le maître d'ouvrage.
- Et enfin, une adresse postale correspondant au siège de l'enquête publique situé à la mairie de Marseille, 40 rue Fauchier (2^{ème} arr.), à l'usage de ceux qui souhaitent s'adresser au président de la commission.

Le maître d'ouvrage (SNCF Réseau) a également mené une campagne de publicité complémentaire à la publicité réglementaire définie dans l'arrêté inter-préfectoral, tels que :

- Des informations spécifiques dans la presse.
- Des affichages à la gare de Marseille Saint-Charles.
- Des annonces sous forme d'écrans animés faisant de l'information.
- Des distributions de prospectus dans les trains.

Le président de la commission d'enquête informe qu'à ce jour, 700 à 800 propositions et/ou suggestions sont parvenues aux membres de la commission concernant ce projet mais, malgré ces chiffres, le public marseillais du centre-ville s'est en fait peu manifesté. Le projet de gare et traversée souterraine de Marseille, par exemple, n'aurait-il donc que peu d'incidences pour les habitants ?

Les CIQ, déjà informés du projet et de ses évolutions lors des différentes phases de concertation organisées par SNCF Réseau, sont des interlocuteurs importants pour la commission d'enquête. La présente réunion est une opportunité d'échanger avec des commissaires enquêteurs(trices), de partager des perceptions, de faire connaître ses interrogations, ses incompréhensions vis-à-vis du projet LNPCA.

L'étoile ferroviaire de Marseille représente la plus importante partie du projet sur un plan financier (environ 2 milliards d'euros) et les opérations marseillaises du projet des phases 1 & 2 sont, d'Ouest en Est :

- L'aménagement d'aiguilles en gare de l'Estaque permettant un dégagement plus rapide de la ligne PLM (Paris – Lyon – Méditerranée) par les convois fret venant de Miramas. La voie entre Arcs et Saint-Charles est doublée.
- Le remplacement des passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André par un nouveau pont-rail et le redimensionnement d'un autre.

- La création d'une halte à Saint-André qui doit s'insérer au mieux dans le tissu urbain. Cette halte sera mise en service concomitamment avec le remplacement du passage à niveau.
- Le relèvement de la vitesse à 90 km/h entre l'Estaque et Arenc uniquement pour les TER pour compenser leur arrêt en gare de Saint-André.
- Le réaménagement du faisceau d'Arenc pour accroître la capacité de remisage et de maintenance des TER, tout en conservant à l'identique les autres fonctionnalités existantes (maintenance travaux, fret, ...) sans anticipation d'un développement particulier.
- L'opération de doublement du tunnel de Saint-Louis au moyen de deux tunnels mono-voie de part et d'autre des voies existantes.
- L'opération de l'entrée Nord de la traversée souterraine de Marseille avec un raccordement de ce tunnel à la ligne Paris-Lyon-Marseille. L'entrée de la tête de tunnel est située dans le quartier de la Delorme, au droit d'habitats collectifs (résidence Bassens II). L'opération comprend la démolition et la construction d'ouvrages d'art (pont-route, pont-rail, passage souterrain et passerelles).
- Le doublement de la voie unique entre la gare de Saint-Charles et la halte d'Arenc, y compris le doublement de cette dernière.
- Une gare souterraine à environ 25 m de profondeur sous les emprises actuelles du plateau ferroviaire SNCF de Saint-Charles, et des aménagements en surface (bâtiment voyageurs, aménagements paysagers).
- L'opération de libération de l'ensemble de l'emprise Abeilles (gare Saint-Charles) nécessaire au chantier de creusement de la gare souterraine entre le bloc Est et les boulevards Voltaire / Flammarion.
- Le dégagement de capacité sur le plateau Saint-Charles pour accueillir de nouveaux services TER et TGV non traversants, rendre indépendants entre eux les flux de circulation provenant et à destination d'Aubagne, Toulon / Nice et Aix.
- L'opération sur le secteur Technicentre Blancarde pour créer des capacités de remisage afin de remplacer les capacités perdues sur le secteur Abeilles, créer des installations de maintenance pour les axes TER.
- L'opération de l'entrée Est du tunnel à La Parette pour le raccordement de la traversée souterraine à la ligne Marseille Vintimille. L'opération comprend la démolition, l'élargissement et la construction d'ouvrages d'art.

Le projet des phases 1 & 2 de la LNPCA a pour ambition l'amélioration et la fiabilisation de l'infrastructure ferroviaire. L'offre de service pourra donc être développée en augmentant la fréquence des TER, en les cadencant pour les rendre plus attractifs. Il sera possible pour la SNCF de proposer un axe rapide Marseille-Vintimille, des liaisons nouvelles qui traverseront Marseille sans correspondance, telles que Miramas-Vitrolles Aéroport-Aubagne autour de Marseille.

Le président de la commission d'enquête propose à l'assemblée de procéder par questions-réponses selon le secteur géographique des opérations LNPCA pour plus de clarté ; c'est-à-dire : le secteur Ouest (halte d'Arenc, entrée du tunnel à La Delorme), le secteur central (gare Saint-Charles, gare souterraine, réaménagement du plateau de voies) et le secteur Est (entrée du tunnel à La Parette).

Le **président de la fédération des CIQ du 13^{ème} arrondissement** s'informe sur les délais de remise du rapport d'enquête publique. Il lui est répondu que le délai réglementaire est d'un mois après la fin de l'enquête publique, autrement dit à la fin du mois de mars ; cependant, il existe une possibilité de demander au préfet un délai supplémentaire au vu de la complexité du projet.

Le **président de la fédération des CIQ du 1^{er} arrondissement** évoque l'aménagement de la Gare Saint-Charles et demande ce que vont devenir ces espaces après les travaux.

Est-ce que la SNCF va faire une nouvelle concertation pour savoir si les riverains aimeraient avoir des équipements à ces endroits-là ?

Est-ce qu'ils vont faire appel à des promoteurs pour y construire des habitations ou des hôtels ?

Le président du 1^{er} arrondissement évoque également l'inquiétude des riverains quant aux phases travaux.

Le président de la commission d'enquête rappelle que la SNCF a contacté plusieurs syndics de copropriété car justement plusieurs personnes s'inquiétaient de la robustesse des fondations et de tout ce qui est relatif à la mécanique des sols et de ses effets potentiels.

Concernant le devenir des zones libérées, il est rappelé que c'est une occasion de poser des questions de façon officielle au moyen du registre dématérialisé.

Pour de nouvelles concertations qui permettront aux habitants de pouvoir s'exprimer plus dans le détail sur la destination de ces terrains, l'initiative relève de la ville de Marseille dans le cadre d'une révision du PLUi.

Le **président du CIQ Canebière Gambetta** demande quelle coordination y-aura-t-il entre le tramway, le métro, les parkings et la gare et comment pouvoir vivre dans les quartiers par rapport à cela ?

Un commissaire enquêteur répond qu'il y aura une coordination parce que c'est le but recherché par SNCF Réseau et la Métropole, mais qu'il ne connaît pas les modalités prévues. Néanmoins, dans le dossier mis à l'enquête, les projets urbains (connus) associés au concept de « Gare 360° » sont les suivants :

- Aménagement quartier libre,
- La ZAC Saint-Charles,
- Tramway Arenc, Belle de Mai, National,
- RTM : la mise en accessibilité du métro Saint-Charles,
- RTM : automatisation des lignes M1, M2.

Au niveau du projet de la gare souterraine, il est prévu un parking voitures de 800 places.

Le **président de la fédération des CIQ du 1er arrondissement** fait état d'une information reçue lors d'une réunion avec la mairie de secteur concernant l'affluence de la gare qui est actuellement de 40 000 personnes et qu'avec ce projet, cette affluence devrait doubler. Il demande quel sera l'impact sur le voisinage de ce doublement de fréquentation ?

Le président de la commission d'enquête répond qu'à ce stade du projet, des résultats d'études prospectives sur la fréquentation future sont présentés dans le dossier mis à l'enquête et, pour vérifier la réalité des impacts liés à la fréquentation de la gare, il faut attendre la mise en service en 2035.

La **Ville de Marseille**, dans ses délibérations du 10 novembre 2021, considère que la gare Saint-Charles et ses abords, la création d'un nouveau hall souterrain permettant le passage de trains traversants, la reconfiguration de la gare historique offre l'opportunité d'un projet urbain ambitieux.

Les études engagées avec la SNCF sur la reconfiguration de la gare et de son environnement autour du concept de « Gare à 360° » et sur les opportunités de projets urbains autour de l'équipement, laissent augurer, pour la municipalité, un dialogue de qualité dans lequel elle entend prendre toute sa place et veut concilier dans ce quartier les fonctions métropolitaines, mais également tenir compte des besoins des habitants du quartier.

En particulier, il conviendra d'utiliser ce projet pour recoudre les deux rives du faisceau ferroviaire et de mieux raccorder la Gare au reste de la Ville ...

La Ville attend de la Métropole un véritable partage des études de ce projet.

La **Métropole Aix Marseille Provence**, dans un avis daté du 9 novembre 2021, expose que la création d'une gare souterraine à Saint Charles devra permettre d'ouvrir la gare à 360° et permettre ainsi une intégration urbaine sur ses 4 côtés.

Pour la MAMP, il conviendra de travailler particulièrement les accroches urbaines au niveau :

- o du square Narvik en cohérence avec la place des Marseillaises afin d'offrir un espace public cohérent ;

- de l'aménagement du plateau des Abeilles, nouveau morceau de ville intégrant les fonctions de nouveau parvis d'accès à la gare, de lieu d'échange multimodal, d'espace public de qualité tout en offrant services, activités tertiaires et résidentielles ;
- d'un nouveau passage sous voie au niveau de la rue de Crimée reliant les 2 rives de la gare, du Chapitre à la Belle de Mai. Ce passage sous voie, étant donné sa largeur conséquente, devra permettre d'accueillir des fonctions diverses (commerces, services...) tout en assurant un niveau de sécurité suffisant ;
- de l'aménagement de la voie N au nord du plateau en espace public d'accroche au secteur de la Belle de Mai ;
- la renaturation voire la réhabilitation des espaces verts et des éléments patrimoniaux impactés devront être proposés autant que possible aux termes du chantier.

Le **président du CIQ Chapitre Réformés** s'interroge sur le devenir des bâtiments existant sur les lieux où se feront les travaux. Il lui est répondu qu'aucun bien public ne sera détruit, les seuls bâtiments destinés à la destruction appartiennent à la SNCF ; aucune déstructuration de terrains ou d'expropriation n'est prévue pour réaliser ce projet.

Une autre question porte sur le dégagement des matériaux : par quels moyens les évacuations se feront-elles ? La réponse donnée est que les dégagements se feront par voies ferrées.

Le **président du CIQ Canebière Gambetta** s'interroge sur les réunions de chantier, les riverains seront-ils informés ou pourront-ils y participer ?

La réponse est qu'il est prévu de faire une information continue aux riverains sur le déroulement du chantier ; c'est un engagement du maître d'ouvrage qui apparaît dans les pièces du dossier concernant la gare et traversée souterraine de Marseille et dans la pièce n° 5 de l'étude d'impact.

Sur ce dernier point, le président de la commission invite fortement les CIQ à poser la question dans le cadre de l'enquête publique.

Pour le tunnel de La Delorme, le **président du CIQ des Aygaldes** pose une question concernant le devenir du parc Blanchard (13 pavillons à vocation résidentielle) longeant la voie ferrée, sachant que SNCF Réseau étant venue en visite de secteur ignorait qu'il y avait des habitations à cet endroit précis. Il demande également si un isolement phonique sera prévu.

Après vérifications sur plan, il est proposé au président de CIQ de poser la question et de faire des remarques officiellement dans le cadre de l'enquête publique, SNCF Réseau répondra.

Une commissaire enquêtrice rassure l'assemblée en expliquant que les commissaires enquêteurs donnent leur avis favorables ou défavorable et peuvent éventuellement émettre, vis-à-vis du maître d'ouvrage, des réserves sur ses réponses à des questions ou doléances présentées lors de cette enquête publique pour ce dernier aille plus loin dans sa réflexion.

Le **président du CIQ Arenc Villette** s'interroge sur les nuisances dues à l'augmentation des voies et si un matériel anti-bruit sera prévu à cet effet ? Sur les 5 propositions faites pour la gare d'Arenc laquelle sera retenue ? Il lui est répondu qu'une seule proposition est retenue, c'est la moins impactante des 5 propositions étudiées lors des phases de concertation.

Le président de commission explique que finalement le projet est celui du doublement des voies sur la gare d'Arenc, et invite à poser la question relative aux nuisances sonores au maître d'ouvrage dans le cadre de l'enquête publique.

Le **président du CIQ la Millière** s'interroge sur les emprise du secteur de la Millière, notamment par rapport à l'usine ARKEMA et sur la localisation de la nouvelle voie. Il lui est répondu qu'aucune nouvelle voie n'est prévue.

Deux problèmes se posent dans le secteur de La Parette :

- La zone qui sera la plus impactée sera la Zone Industrielle (ZI) Saint-Pierre. Dans cette zone, toute une partie de locaux industriels va être touchée et il y aura des expropriations, les locataires ont été informés et commencent déjà à y réfléchir et essayer de trouver un autre site en concertation avec la SNCF. Le propriétaire du terrain a également été informé.

- Les personnes habitant un peu plus loin, et connaissant l'intérêt du pont-rail au niveau de la zone Saint-Pierre, voient ce pont-rail supprimé dans le projet. En outre, l'accès proposé par la SNCF zigzague dans la zone Saint-Pierre : pour les poids-lourds, ce sera donc un futur problème qui ne concernera effectivement pas les véhicules légers.

La **présidente du CIQ la Pomme** évoque la non-fiabilité des TER actuels, les annulations fréquentes malgré le côté pratique et adapté de ce type de transport pour se rendre à la Gare Saint-Charles à titre professionnel. Le président de la commission d'enquête se fait confirmer si la présidente est favorable à ce projet des phases 1 & 2 qui a notamment pour but de renforcer la fiabilité des TER. Cette dernière répond par l'affirmative.

Un commissaire enquêteur rappelle que ce projet était initialement prévu en 2005 pour faire une ligne Marseille-Nice. Or, à la suite de nombreuses concertations, ce projet a été totalement revu pour tenir compte des observations émises dans le cadre du débat public. L'objectif de la présente enquête publique porte donc sur l'amélioration des trains au quotidien, ce qui correspond à la demande de la population dans le secteur.

La **présidente du CIQ Chapitre Réformés** aborde la possibilité de découvrir des vestiges enfouis au niveau des anciennes emprises d'édifices religieux (ex : Eglise Saint-Charles). Il lui est répondu que cet aspect du projet est envisagé dans le dossier pour les phases de réalisation ; l'ensemble des démarches administratives en fonction des réglementations en vigueur fait l'objet d'un fascicule particulier (pièce A) dans le dossier d'enquête publique : l'archéologie préventive y est abordée.

Le président de la commission d'enquête précise que sur un chantier de cette nature, celui-ci fait l'objet d'une concertation du service archéologique et de la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles). Si des découvertes sont faites, effectivement des fouilles peuvent être demandées pour faire des relevés avant d'effectuer les travaux. En cas de découverte de vestiges, la DRAC a la possibilité de bloquer le chantier.

FIN DE LA RENCONTRE A 12H05