

LNPCA
COTER des Bouches-du-Rhône
Préfecture de Marseille – 22 octobre 2019

Participants

- Mme Trignat - Préfecture des Bouches-du-Rhône
- M Blum – Métropole Aix-Marseille Provence
- M Tommasini – Conseil régional Provence-Alpes-Côte d’Azur
- M Gazay – Département des Bouches-du-Rhône
- M Quevremont – Commission Nationale du Débat Public
- Mme Tourasse – DREAL PACA
- M Frossard – SNCF Réseau
- M Illes – SNCF Réseau
- Mme Martin – Mairie des 2^{ème} – 3^{ème}
- Mme Ferrer - Mairie des 2^{ème} – 3^{ème}
- M Laget – Mairie de secteur du 11-12
- M Leydet – Conseil régional Provence-Alpes-Côte d’Azur
- M Tondut – Métropole Aix-Marseille Provence
- M Touze – Métropole Aix-Marseille Provence
- Mme Moisson Devaux – DDTM des Bouches-du-Rhône
- Mme Fabre – Préfecture de région PACA
- Mme Labeille – Préfecture des Bouches-du-Rhône
- M Priester – DREAL PACA
- M David – CCI Marseille Provence
- M Coppey – France Nature Environnement
- M Jullien – FNAUT PACA
- Mme Angeli – Confédération des CIQ
- M Cortambert – Cap au nord entreprendre
- M Lacaux – Pôle Alpha
- Mme Teissedre – SNCF Réseau
- M Préa – SNCF Réseau
- M Couvert – ARTELIA
- M Saint-Pierre – Nicaya conseil

Introduction par Mme Trignat - Secrétaire générale de la préfecture des Bouches-du-Rhône

Madame Trignat remercie les participants présents. Elle rappelle la décision ministérielle du 04 mars 2019 demandant à SNCF Réseau d'engager la concertation sur les aménagements de phases 1 & 2 et de remettre au gouvernement un bilan de la concertation à l'automne 2019. Elle présente les objectifs de la réunion du COTER des Bouches-du-Rhône

- Faire le point sur le retour de la concertation
- Échanger sur les perspectives liées à l'expression des participants

Présentation par Jean-Marc Illes et Carole Teissedre – SNCF Réseau

- Cf. support de présentation joint à la présente note de synthèse

Synthèse des échanges

M Blum – Ville de Marseille et Métropole Aix-Marseille Provence

- Monsieur Blum salue le travail effectué par SNCF Réseau dans le cadre de cette concertation, ainsi que la qualité de cette dernière.
- Au nom de la Ville de Marseille et de la Métropole, il adresse les remarques suivantes :
 - Concernant la gare souterraine, elle est fondamentale pour la Ville et la Métropole :
 - Elle va permettre à la 2^{ème} ville et à la 2^{ème} Métropole de France de réaliser un projet urbain de premier plan
 - Elle va permettre de développer la fréquence des TER avec un cadencement à 10 min aux heures de pointe, qui ne sera pas possible sans gare souterraine
 - Elle permettra également de développer le trafic des grandes lignes qui ne peut plus entrer dans l'actuelle gare de Marseille Saint-Charles aux heures de pointe
 - La Ville et la Métropole sont opposées à toute stratégie consistant à effectuer des travaux ferroviaires importants sur et autour de la gare de Marseille Saint-Charles contribuant à repousser la réalisation de la gare souterraine voire à donner à penser que celle-ci pourrait ne plus être utile à terme
 - Concernant les « voies littorales » (Estaque à Saint-Charles)
 - La Ville et la Métropole ne sont pas très favorables au développement du trafic sur les voies littorales. En effet, la population n'y est pas très favorable et il n'est pas utile de les développer au maximum compte tenu des investissements prévus sur la gare souterraine de Marseille Saint-Charles
 - Concernant la 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune

- La Métropole entend les craintes des riverains sur les nuisances et demande à SNCF Réseau de rechercher les meilleures conditions de réalisation pour les minimiser voire les éviter
- La Ville, la Métropole et les maires de secteur sont plutôt favorables à cette réalisation compte tenu de l'augmentation des services ferroviaires qui y sont liés, dans un contexte de difficultés croissantes de déplacements dans la vallée de l'Huveaune
- La Ville et la Métropole considèrent pertinent d'inscrire la 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune dans l'enquête publique de façon à ce que le débat ait lieu et permette un arbitrage à ce moment-là

M Tommasini – Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

- La Région est favorable au projet LNPCA, car il permet de développer les TER, ce qui est déterminant pour les mobilités des habitants et entreprises
- La Région considère que le projet doit progresser au plus vite vers une DUP relative aux aménagements des phases 1 et 2
- Concernant la 4^{ème} voie, la Région se pose la question de la robustesse du réseau si elle n'était pas réalisée et si la situation à 3 voies demeurerait :
 - Elle estime que cette infrastructure est nécessaire à l'amélioration de la qualité du service et de la régularité des trains, en complément des progrès appréciables récemment accomplis par SNCF, alors que la région Provence-Alpes-Côte d'Azur figurait au dernier rang français du classement résultats en termes de retards et d'annulations de TER
 - La Région considère que gare souterraine de Marseille Saint-Charles et la 4^{ème} voie jusqu'à La Penne-sur-Huveaune sont complémentaires pour offrir aux usagers des TER réguliers et cadencés

M Gazay – Département des Bouches-du-Rhône

- Le Département s'inscrit en cohérence avec les positions de la Région et de la Métropole : il est favorable au projet LNPCA et souhaite l'engagement de sa réalisation au plus tôt
- Le Département souhaite insister sur la dimension « intégration environnementale » du projet qui doit être approfondie et développée par SNCF Réseau pour favoriser l'acceptabilité, par les riverains, des différents aménagements prévus en phases 1 et 2 du projet LNPCA
- Le Département considère que, dans les Bouches-du-Rhône, la situation de l'emploi est très problématique (fort taux de chômage...) et celle des mobilités très difficile. Le Département souhaite que les personnes en âge de travailler et qui ont besoin de se déplacer puissent le faire dans des conditions de temps et de coût attractives. Dans cette perspective, le projet LNPCA offre l'ossature d'une infrastructure de mobilités déterminante pour l'avenir. Le projet LNPCA doit notamment contribuer à favoriser le report modal des voitures vers le train et il est de la responsabilité de tous les acteurs de se mobiliser pour faciliter cette évolution

M Illes – SNCF Réseau

- Une fois la décision ministérielle post concertation publique 2019 prise, SNCF Réseau va poursuivre les études d'approfondissement du projet pour établir le dossier

d'enquête publique préalable à la DUP intégrant les études d'impacts et la logique Eviter – Réduire – Compenser - Accompagner

- Dans cette perspective, les thèmes du bruit, de l'intermodalité et de l'environnement vont faire à nouveau l'objet d'une concertation publique en vue de finaliser le projet et les conditions de son insertion dans son environnement suivant les instructions de la décision ministérielle.
- SNCF Réseau est également très sensible à l'importance d'améliorer les conditions d'accès aux gares et a identifié que des problèmes de stationnement dans les gares de la vallée de l'Huveaune existent actuellement et doivent pouvoir être solutionnés, notamment dans la perspective de l'augmentation du trafic ferroviaire

M David – CCI MP

- La CCI MP souhaite insister sur le fait que sur Marseille nord, la concertation qui s'achève a permis d'identifier des variantes différenciées pour le foncier économique. En effet, elle considère que la variante Nord aurait plus d'impact sur le foncier et les activités économiques que la variante Sud.
- Elle souhaite que cette précision puisse être apportée à la synthèse effectuée par SNCF Réseau pour expliciter les avantages / inconvénients propres aux deux variantes
- En complément, la CCI MP souhaite préciser que pour les entreprises, les 2 variantes proposées (Nord et Sud) ne sont pas non plus équivalentes en termes d'impacts durant la phase de chantier. La variante sud apparaît moins pénalisante que la variante nord pour les entreprises proches des zones de travaux (entreprise Beuchat notamment)

M Illes – SNCF Réseau

- Les incidences en phase travaux sont proches entre les deux variantes y compris pour les entreprises et vont être affinées suite à la prochaine décision ministérielle qui fixera le périmètre des aménagements faisant l'objet de l'enquête publique dans la perspective de l'obtention de la DUP
- Durant les travaux, SNCF Réseau a le challenge de maintenir en fonctionnement l'embranchement du centre de transfert des déchets situé à proximité de la cité Bassens dans les deux variantes
- Les deux variantes diffèrent en revanche, à priori, en matière de risque sur le planning (la variante sud un peu plus longue et plus dépendante du planning de relogement). La répartition des rôles et responsabilités qui est en train d'être mise en place entre la Métropole (Maître d'ouvrage du relogement des habitants) et SNCF Réseau (Maître d'ouvrage du projet ferroviaire) doit permettre finalement de maîtriser ce risque et de remettre les deux variantes à niveau
- Globalement pour le Maître d'ouvrage, les deux variantes sont donc équivalentes et le choix entre les deux relève d'autres critères que ferroviaires, par exemple la rénovation urbaine.

Mme Martin – Mairie de secteur du 2^{ème} – 3^{ème}

- Mme Martin qui représente Mme Narducci (maire de secteur) souhaite exprimer sa satisfaction à propos du fait que, conformément à sa demande, la mairie de secteur soit associée à la gouvernance du projet LNPCA
- Elle souhaite également exprimer sa satisfaction sur le fait que les éléments remontés lors des différentes séances de concertation dans le secteur du 2^{ème} – 3^{ème} aient été entendus par SNCF Réseau qu'elle remercie pour cela

M Laget - Mairie de secteur du 11^{ème} - 12^{ème}

- M Laget confirme que pour les habitants et riverains de la voie ferrée dans la vallée de l'Huveaune, l'expérience de la réalisation de la 3^{ème} voie a effectivement été vécue comme un moment difficile et a laissé à la plupart des acteurs locaux de mauvais souvenirs. Il demande que toutes les dispositions soient prises pour accompagner le transfert d'activité des entreprises.
- La mairie de secteur du 11^{ème} – 12^{ème} considère que les collectivités locales n'ont pas le droit de ne pas améliorer l'offre de mobilité pour les particuliers et les entreprises situées dans la vallée de l'Huveaune et, à ce titre, se doivent de proposer un service de 4 TER / entre Marseille et Aubagne
- La mairie de secteur considère également dans cette perspective que la cité Air Bel doit faire l'objet d'un traitement qualitatif et qu'il convient à ce titre de trouver des solutions efficaces par rapport aux nuisances et au bruit d'une éventuelle 4^{ème} voie, si la réalisation de cette dernière était finalement décidée.
- La mairie de secteur souhaite enfin demander à SNCF Réseau combien de déblais sont à évacuer par le secteur de la Parette et, si ces évacuations étaient effectuées par camion, ce que cela pourrait représenter comme surcharge de trafic pour la voirie locale et pour la L2

Jean-Marc Illes – SNCF Réseau

- Jean-Marc Illes précise que la question de l'évacuation des déblais a fait l'objet d'échanges durant cette concertation publique, eu égard aux craintes des flux de camions qui pourraient s'avérer nécessaires pour l'évacuation des déblais du tunnel. Suite à ces échanges, SNCF Réseau a engagé l'approfondissement de la solution consistant à privilégier le train pour évacuer les déblais
- Les premières investigations conduites semblent confirmer la possibilité d'une évacuation par le ferroviaire, que ce soit pour les déblais liés au creusement de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ou pour ceux du tunnel entre la Parette et la gare souterraine, via les sites de Blancarde technicentre et des Pharmacies militaires (par l'utilisation de bandes transporteuses)

M Coppey - FNE

- M Coppey remercie SNCF Réseau et les élus pour le travail sur le projet et la concertation conduite
- FNE souhaite insister sur certains éléments évoqués durant la concertation et qui n'ont pas été rappelés dans la restitution synthétique du jour :
 - Sur la saturation, FNE ne partage pas totalement le point de vue affirmé par SNCF Réseau sur le fait que le système ferroviaire ne peut plus accepter de trains supplémentaires aux heures de pointe et qu'une réalisation de voies nouvelles est nécessaire
 - FNE souhaite que la création d'une halte à la Belle de mai soit étudiée par SNCF Réseau et que les éléments relatifs à sa faisabilité soient partagés
 - Concernant l'interconnexion des gares ferroviaires avec les réseaux urbains, FNE souhaite que sur le site de La Pomme, sur lequel un prolongement de la ligne de métro est prévu, SNCF Réseau et la Métropole étudient la connexion entre le Métro et la ligne RER. Pour FNE cette étude devrait permettre d'approfondir les conditions de l'intermodalité métro – TER à La Pomme et

formuler des recommandations pour qu'elle soit efficace et réussie (repositionnement de la halte, adaptation du tracé du métro, ...)

- Sur le secteur de Marseille nord à Saint-Louis, au cœur des quartiers nord, FNE considère que plusieurs centaines de milliers d'habitants (13-14-15-16) sont concernés par l'amélioration de la desserte de leurs quartiers et souhaite que la création d'une halte à Saint-Louis soit étudiée
- Pour le moyen et le long termes, FNE souhaite que le rôle du tunnel des Chartreux puisse être étudié pour identifier comment il pourrait répondre aux besoins d'un futur RER métropolitain
- Concernant l'est de la métropole d'Aix-Marseille Provence, FNE souhaite qu'une étude soit conduite pour identifier comment les voies d'évitement de St-Cyr pourraient être réutilisées pour la création de la gare origine-terminus du RER toulonnais

M Illes – SNCF Réseau

- SNCF Réseau partage l'importance du travail à conduire sur la thématique de l'intermodalité dans les différents secteurs concernés par les aménagements de gares et l'augmentation du trafic
- SNCF Réseau précise que le programme fonctionnel du projet, et notamment les niveaux de desserte et le cadencement des trains aux heures de pointe, ont été définis en concertation avec les partenaires (Région, Métropoles, Départements). Pour SNCF Réseau, il n'est pas compatible de modifier en profondeur le programme fonctionnel du projet et de faire avancer le projet vers ses étapes de réalisation (le projet a besoin de stabilité pour avancer et la modification en profondeur de son programme fonctionnel est une source d'instabilité très forte)
- Dans ce contexte, SNCF Réseau précise qu'il est possible d'étudier certaines propositions qui ne remettent pas en question en profondeur le programme fonctionnel du projet LNPCA pour les aménagements des phases 1 & 2, mais qu'il est en revanche délicat d'étudier, pour des raisons de temporalité, des propositions qui remettent en question son programme fonctionnel

M Tondut – Métropole Aix-Marseille Provence

- La Métropole confirme que l'interconnexion du terminus du métro à La Pomme et de la voie ferrée a déjà fait l'objet d'une réflexion et va prochainement être étudiée en profondeur de façon à en tirer les enseignements utiles à l'adaptation des projets (étude prévue pour 2020)

M Cortambert – Cap au nord entreprendre

- L'association partage à quelques détails près le retour de la concertation effectué par le maître d'ouvrage
- En revanche, l'association est surprise de ne pas retrouver au COTER des représentants du renouvellement urbain du secteur de Bassens, en raison de l'incidence de la variante sud sur la cité Bassens et de la relative faible participation des habitants de Bassens à la concertation, alors que ces derniers sont directement concernés par cette variante

M Illes – SNCF Réseau

- Le projet prévoit bien deux variantes, l'une qui évite la cité (variante nord) et l'autre qui mobilise le foncier de la cité et nécessite un relogement des habitants dans une

logique d'amélioration de leurs conditions de vie et de requalification urbaine de la cité Bassens

- Durant la concertation, SNCF Réseau a rencontré les habitants de la cité Bassens qui ont pris connaissance des variantes proposées et des avantages et inconvénients de chacune
- Si la variante sud était retenue, il serait effectivement important qu'un travail soit conduit par la Métropole avec les habitants de la cité Bassens concernant leur relogement

M Tondut - Métropole Aix-Marseille Provence

- La Métropole précise que la rénovation urbaine de ce quartier a bien été inscrite au NPNRU en tant que projet d'intérêt régional
- La Métropole est favorable au renouvellement urbain de ce quartier et à l'amélioration des conditions de vie des habitants
- Elle est prête à assurer son rôle de maître d'ouvrage en la matière en lien avec les bailleurs concernés

M Quevremont – garant de la concertation mandaté par la Commission Nationale du Débat Public

- Le garant considère que la concertation qui a été réalisée par SNCF Réseau est dans son ensemble une bonne concertation, notamment, car cette concertation a réussi à trouver son public, malgré des progrès encore possibles dans le système d'information. Cela constitue pour le garant un progrès important par rapport à la concertation de 2016
- Le garant souhaite relever que parmi tous les moyens développés par SNCF Réseau pour informer le public, les CIQ ont joué un rôle important en ayant relayé efficacement l'information aux habitants et il les en remercie
- Le garant précise que SNCF Réseau a réussi à faire partager au public l'évolution du projet vers les trains du quotidien. Ce message a dans l'ensemble été perçu correctement dans le territoire mais de façon moindre dans la vallée de l'Huveaune compte tenu, semble-t-il, du passif de la réalisation de la 3^{ème} voie
- Le garant fait remarquer que, dans les Bouches-du-Rhône, il n'y a pas eu de remise en cause des objectifs généraux du projet LNPCA dans les réunions et interventions des participants durant la concertation, mais des remises en question de certaines modalités de réalisation du projet
- Il précise également qu'il n'y a pas eu de défiance vis-à-vis du maître d'ouvrage et notamment qu'il n'y a pas eu de demande d'expertise par un tiers des propositions techniques formulées par SNCF Réseau mais que de nombreuses demandes de réduction des incidences locales négatives du projet (bruit, ...) ont été formulées
- Pour le garant, trois points spécifiques méritent encore une attention forte :
 - pour la réalisation de la 5^{ème} voie à la Blancarde, il y a un manque de concertation avec les riverains immédiats et il est important que les échanges puissent se poursuivre
 - pour la sortie du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles à la Parette, un travail avec les entreprises concernées est à finaliser concernant les impacts du projet et les conditions de leur relocalisation. Le garant recommande qu'une concertation soit conduite avec les entreprises et leurs représentants

- Sur Bassens, la situation peut apparaître paradoxale mais s'avère délicate à traiter
 - La cité Bassens figure sur le protocole de renouvellement urbain officiel défini par le ministère
 - Sur le terrain, il semble que cette information ne soit pas partagée par les habitants qui ne semblent pas au fait des perspectives que cela est susceptible d'impliquer pour eux
 - Durant la concertation LNPCA de 2019, SNCF Réseau a rencontré les habitants de la cité Bassens de façon bilatérale, mais il est notable, comme l'a fait remarquer l'association Cap au nord entreprendre, que peu ont participé aux réunions publiques
 - Le garant souligne l'importance qu'il accorde à ce que la concertation initiée par SNCF Réseau soit poursuivie par le porteur du projet de rénovation urbaine (Métropole) pour assurer l'information des habitants et échanger avec eux sur le projet de leur relogement
- Pour la suite, en cohérence avec les positions qui seront prises en COPIL LNPCA et dans la décision ministérielle qui suivra, le garant estime qu'il est important que SNCF Réseau continue à concerter jusqu'à l'enquête publique sur différents thèmes et complète le travail amorcé mais insuffisamment avancé à ce jour sur les points suivants :
 - L'aménagement des gares et haltes, en lien étroit avec les collectivités locales et celles en charge des mobilités et de l'intermodalité
 - Le bruit
 - Les phases chantier et notamment l'évacuation des déblais

Suites du processus

- Présentation par Jean-Marc Illes des suites de la concertation publique avec notamment (cf. document de présentation) :
 - Le calendrier de la sortie de concertation
 - Le principe des concertations complémentaires à tenir en 2020
 - Le calendrier prévisionnel du projet jusqu'au démarrage des travaux positionnant une enquête publique fin 2021 (calendrier très contraint)
- Clôture de la réunion par Mme Trignat
 - Mme Trignat confirme que le calendrier est effectivement complexe et serré et qu'il sera important que tous les partenaires se mobilisent pour le maîtriser au mieux
 - Mme Trignat remercie les participants pour leur présence et leurs contributions à ce COTER des Bouches-du-Rhône