

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

# PROJET DE HALTE ET REMPLACEMENT DU PASSAGE À NIVEAU DE SAINT-ANDRÉ

ATELIER DU 25 MARS 2021

SYNTHÈSE

**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



VERSION 01 DU 30/03/2021

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



**DATE ET LIEU**

25/03/2021	Numérique via Zoom
------------	--------------------

**NOMBRE DE PARTICIPANTS :** 7 personnes (hors SNCF Réseau et prestataires)

**INTERVENANTS**

Jean-Marc ILLES	SNCF Réseau – Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA
Patrick LARMINAT	SNCF Réseau
Bernard COUVERT	ARTELIA
Philippe QUÉVREMENT	CNDP – Garant de la concertation
Blandine PERICHON	NICAYA conseil

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en quatre temps :

- Intervention de Philippe QUEVREMENT, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public, rappelle son indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage et son rôle qui consiste à veiller à la bonne information et à la bonne participation du public. Il précise que les participants sont invités à poser des questions et à aller déposer leurs avis sur le site internet du projet. *(2 minutes)*
- Présentations : *(52 minutes)*
  - Par Jean-Marc ILLES, chef de Mission LNPCA, des objectifs, du cadre et des modalités de la concertation complémentaire, des objectifs du projet LNPCA, et de ses apports pour le territoire ainsi que des principes d'aménagements de la 4<sup>ème</sup> voie. *(10 minutes)*
  - Par Jean-Marc ILLES, chef de Mission LNPCA, du retour sur la concertation de 2019 et du travail partenarial réalisé en 2020. *(10 minutes)*
  - Par Bernard COUVERT, Artelia, de l'état actuel de la zone susceptible d'accueillir la halte et des 3 scénarios relatifs à la création du Pôle d'Échanges Multimodal. *(6 minutes)*
  - Par Patrick LARMINAT, Responsable du pôle Maîtrise d'Ouvrage à la Direction territoriale de SNCF Réseau Provence-Alpes-Côte d'Azur, des principes de remplacement du passage à niveau de St-André et des 3 scénarios de remplacement. *(26 minutes)*
- Échanges avec les participants. *(63 minutes)*
- Clôture de la réunion :
  - Jean-Marc ILLES présente les suites du projet et remercie les participants pour leur participation et leurs contributions
  - Blandine PERICHON (Nicaya conseil) rappelle la date du prochain atelier de travail en sous-groupe concernant le projet de halte de Saint-André et remplacement du passage à niveau et invite les participants à communiquer sur cette concertation complémentaire afin d'accroître la participation aux temps d'échange prévus par le maître d'ouvrage.

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

# PRINCIPALES THÉMATIQUES ABORDÉES LORS DES ÉCHANGES

**Les 13 interventions orales ont majoritairement porté sur :**

- La halte de St-André et l'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) ;
- La desserte du quartier St-André par le tramway ;
- La suppression du passage à niveau ;
- La desserte en transports en commun du quartier St-André.

## SYNTHÈSE DES ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

**Les interventions concernant la halte et l'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal ont porté sur :**

- + La saturation actuelle du trafic routier entre les avenues André Roussin et Fernand Sardou (notamment au niveau du rond-point) et les risques d'aggravation de cette situation par la création d'un parking pour le Pôle d'Échanges ainsi que par le tracé du futur tramway :
  - o SNCF rappelle que l'objectif du Pôle d'Échanges n'est pas d'attirer des véhicules mais, au contraire, d'inciter à l'utilisation du train et des transports en commun.
  - o SNCF précise que le plan actuel du tramway obligerait à passer à une seule voie (montante) sur l'avenue André Roussin et que, en compensation, la Métropole Aix-Marseille-Provence prévoit l'aménagement de l'accès à l'autoroute sur le rond-point Grand-Littoral (depuis le chemin de la Castellane) ainsi que la mise à double-sens de la partie « haute » du boulevard Barnier.
- + L'accessibilité des piétons, non-utilisateurs du train, au pôle d'Échanges afin de franchir les axes routiers :
  - o SNCF indique que la conception actuelle du pôle d'échange multimodal ne permettrait, à ce stade des études, qu'un accès strictement ferroviaire (contrôle des voyageurs, fermeture nocturne, ...).
  - o SNCF indique que la création d'une passerelle piétonne permettant d'accéder au pôle d'Échanges, sans accéder aux quais, peut faire partie d'un projet connexe non ferroviaire.
  - o SNCF rappelle qu'un accès piéton par-dessus l'avenue André Roussin (depuis le Nord-Ouest) a été prévu dans le scénario 2 du pôle d'Échanges. Cet accès piéton, situé sur des emprises SNCF, n'impliquerait pas d'expropriation.
- + Les effets, sur les stationnements actuels du boulevard Barnier, de la création d'un parking au Pôle d'Échanges :
  - o SNCF rappelle que le projet de halte n'entraîne pas de modification sur le boulevard Barnier, par rapport à la situation actuelle.
  - o SNCF précise que le scénario 3 est le seul scénario impliquant l'aménagement d'un Pôle d'Échanges du côté du boulevard Barnier et donc la création d'un parking.
  - o SNCF indique que, quel que soit le scénario retenu, la création d'un parking ouvert à tous les utilisateurs permettra de désengorger les stationnements existants, à proximité.

### Les interventions concernant la mise en place du tramway ont porté sur :

- + Le risque d'enclavement du quartier Saint-André, par l'existence d'une voie de tramway vers le pôle d'Échanges et le projet de piste cyclable en provenance de l'Hôpital Nord, qui rendrait le passage par le rond-point de l'avenue André Roussin encore plus difficile qu'il ne l'est à l'heure actuelle :
  - SNCF indique que l'aménagement des voiries (accès routiers, pistes cyclables, ...) est lié au projet de tramway, ce qui fera l'objet d'échanges avec la Métropole Aix-Marseille-Provence lors d'une concertation dédiée à ce projet dont AMP est maître d'ouvrage.
- + L'existence de deux accès à la halte de Saint-André dans le cadre du tracé Nord proposé :
  - SNCF confirme l'existence de deux accès à la halte et rappelle que le projet du tramway fera l'objet d'une concertation spécifique par la Métropole.
  - SNCR précise que le tramway a été considéré en référence au projet LNPCA, avec ses deux variantes. Les enjeux de desserte qu'il comprend vont au-delà du projet LNPCA.

Une fois le scénario de halte choisi, la concertation continue se poursuivra. D'une part avec les usagers et riverains pour optimiser le projet choisi et d'autre part avec la Métropole, maître d'ouvrage des mobilités en général et du tramway en particulier. Même après l'enquête publique des marges de manœuvre continueront d'exister pour traiter ces interfaces.

### Les interventions concernant la suppression du passage à niveau ont porté sur :

- + Le risque qu'une fermeture du passage à niveau facilite le fret ferroviaire :
  - SNCF Réseau indique que le motif de cette fermeture est l'augmentation massive du trafic des TER, objectif du projet LNPCA.
  - SNCF Réseau rappelle que consécutivement à l'expression du public en 2019 et les échanges préalables à la concertation 2021, il a été décidé de supprimer les créations et les extensions de voies de service dédiées au fret dans le projet présenté à la concertation 2021. C'est une évolution importante du projet qui a des conséquences sur le service global prévu initialement mais qui est apparue utile au maître d'ouvrage étant donné l'importance de ce sujet pour les riverains.
- + Le calendrier de fermeture du passage à niveau et la mise en œuvre du scénario de remplacement :
  - SNCF Réseau précise que des travaux sont envisagés à partir de 2024-2025, pour une mise en service complète entre 2028 et 2030.
  - SNCF Réseau indique qu'une coordination du projet de halte et de tramway sera effective pour garantir en continu le désenclavement du quartier St-André.
- + Un éventuel maintien du passage à niveau, malgré l'augmentation du trafic TER :
  - SNCF Réseau indique que les seuils de sécurité sur le passage à niveau, calculés sur la base de plusieurs facteurs contextuels (vitesse et nombre des voitures, nombre de trains, contexte urbain, nombre de voies qui convergent sur le passage à niveau, ...) seront dépassés, avec l'augmentation du trafic TER.
  - SNCF Réseau précise également que les temps de fermeture de ce passage à niveau seront augmentés, d'une part avec la hausse de trafic mais également parce que le passage à niveau sera situé dans la « zone d'annonce » de la halte ferroviaire de Saint-André. SNCF Réseau rappelle que les risques routiers sont plus élevés lorsque les temps de fermeture d'un passage à niveau

augmentent, notamment du fait d'un renforcement des comportements à risques des usagers de la route.

- SNCF Réseau a examiné les solutions d'aménagements routiers pour faire baisser la dangerosité du passage à niveau à l'horizon de l'augmentation de trafic. Ces aménagements (radars, aménagements piétons, îlots...) soit ne sont pas faisables dans la configuration du passage à niveau soit abaissent insuffisamment l'indicateur de criticité par rapport aux seuils des référentiels en vigueur.
- SNCF Réseau indique que sa responsabilité d'entreprise est engagée sur le résultat de sécurité du projet. L'investissement d'argent public rare pour développer le ferroviaire ne peut souffrir d'un sous-investissement en sécurité par la mise en place d'installations partiellement efficaces.

**+ Les gains de temps pour les trains, avec le réaménagement du passage à niveau tel qu'envisagé par le projet LNPCA :**

- SNCF Réseau rappelle que ce projet vise à délester des trains TER de la PLM sur cet axe St-Charles – L'Estaque, pour des questions de désengorgement, et aussi à desservir la halte de St-André et les quartiers Nord.
- SNCF Réseau indique que les études socio-économiques montrent que les usagers du train accordent une plus grande importance aux temps de parcours qu'aux dessertes. Par la création de la halte de St-André, l'enjeu reste de maintenir des temps de parcours performants. C'est pourquoi le projet prévoit un relèvement de vitesse pour les TER entre Arenc et l'Estaque.

**+ La sécurisation des emprises après la fermeture du passage à niveau :**

- SNCF Réseau indique que plusieurs riverains ont fait part, lors de la concertation, de leurs inquiétudes quant à l'entretien des emprises (clôtures, défaillances diverses, ...).
- SNCF Réseau prévoit dans le projet d'améliorer clôtures et sécurisation des emprises dans les zones de travaux donc en l'occurrence pour tout le quartier de Saint-André.

**Les interventions concernant la desserte en transports en commun du quartier Saint-André ont porté sur :**

**+ L'impossibilité, pour les bus actuels, d'emprunter la Traverse du Pas de Faon, ou la traverse du chemin de fer du fait d'un dénivelé conséquent. Des participants pensent qu'il y a un risque d'expropriation, pour permettre le passage des bus :**

- SNCF Réseau rappelle que le passage par la Traverse du Pas de Faon, par des bus de gabarit identique à ceux actuellement en service, n'est pas envisagée. En effet, la Métropole, sans que ce soit définitif, envisage des dessertes avec des bus à gabarit adapté dans le quartier de Saint-André.
- SNCF Réseau indique que le scénario A (boulevard Barnier accessible dans les deux sens) ne semble pas recevoir l'approbation des habitants. Ainsi, c'est le passage par le boulevard Barnier (dans un sens) puis par la traverse du chemin de fer (dans l'autre sens) qui semble actuellement le plus recevable. Dans ce schéma de circulation le passage de bus à gabarit normal est possible.
- SNCF Réseau précise que la faisabilité d'une reprise de chaussée sur la Traverse du chemin de fer a été confirmée et s'engage à présenter, lors du prochain atelier (01/04), les documents relatifs à cette analyse et les modalités de reprise.
  - M. QUEVREMONT, garant de la concertation, invite SNCF Réseau à communiquer cet argumentaire lors du prochain atelier et à le mettre en ligne sur le site de la concertation.

- + Le scénario complémentaire, permettant un passage des transports en commun par la zone d'activités ActiSud, jugé pertinent car n'incitant pas à la traversée de la rue Condorcet :
  - SNCR Réseau indique que l'analyse de ce scénario est possible, notamment la desserte des bus et l'emplacement des arrêts qui semblent, actuellement, plus difficiles avec ce scénario.
  - SNCF Réseau précise que cette variante présente un coût moins élevé. Cependant, elle nécessiterait peut-être des expropriations, notamment d'entreprises, dans la zone ActiSud.
  - SNCF Réseau indique que ce scénario ne permettrait pas d'éviter le transit de passage dans le quartier St-André et devrait s'accompagner d'aménagements de voiries, par exemple le long de la traverse du chemin de fer, afin d'apaiser la circulation.
  - Cependant ce scénario pourra perdurer même en laissant ouvert l'aménagement des deux ponts rail comme solution de base.

**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

