

Visite chantier du 20 janvier 2011

Marseille XI et XII ème arrondissements



## OBJECTIFS DE LA VISITE

- Présentation de l'opération, des travaux en cours et des aménagements prévus dans les haltes de La Pomme, Saint-Marcel et La Barasse.
- Réponses aux questions des participants à la visite

## PREAMBULE

Réseau Ferré de France (RFF) présente l'opération de « création de la 3<sup>e</sup> voie entre Marseille-et Aubagne ». Cette opération est inscrite au contrat de Plan 2000-2006 et contrat de projets 2007-2013, ainsi qu'au plan de relance de l'Etat de 2009. L'opération est cofinancée par l'Etat, la Région Provence - Alpes – Côte d'Azur, le Conseil Général des Bouches du Rhône et RFF.

Réseau Ferré de France (RFF) : assure la maîtrise d'ouvrage des infrastructures ferroviaires (voies, équipements, quais et leur accès) ;

Gares et Connexions (G&C) assure la maîtrise d'ouvrage des gares et haltes (zone d'accès-équipements type valideur, distributeur, mobilier sur les quais) ;

SNCF : est maître d'ouvrage mandaté par RFF et maître d'œuvre études et travaux des infrastructures ferroviaires ;

La Région PACA : l'autorité organisatrice des transports ferroviaires de voyageurs régionaux ;

Le Conseil général des Bouches du Rhône : l'autorité organisatrice des transports par bus de voyageurs départementaux.

La mairie de secteur (6<sup>ème</sup> secteur) est conviée aux réunions techniques (Gares) et aux comités techniques (COTECH Gares) qui sont organisés tous les mois sur l'opération.

Les points suivants sont abordés :

- Infrastructures à créer : plateforme 3<sup>ème</sup> voie au nord des voies existantes de Marseille Blancarde à la Pomme puis au sud de La Pomme à St Marcel.
- Exploitation : voie sud de Blancarde à Aubagne dédiée aux trains TER omnibus, circulant en navette sur cette voie.
- Fréquence des trains :

Type de trains	Nombre de trains	Gares desservies
<b>TER Omnibus</b>	3 en heure de pointe 2 en heure creuse	Toutes les gares : Saint-Charles, La Blancarde, La Pomme, Saint-Marcel, La Barasse, La Penne-sur-Huveaune, Aubagne
<b>TER Semi-direct</b>	4 en heure de pointe 2 en heure creuse	Les gares principales : Saint-Charles, La Blancarde, Aubagne
<b>Grande ligne ou Intercité</b>	1 en heure de pointe	Direct entre Marseille et Toulon

Ce cadencement permettra en heure de pointe :

- 1 départ toutes les 10 min dans les gares principales (Saint-Charles, La Blancarde, Aubagne).
- 1 départ toutes les 20 min dans les gares intermédiaires (Halte de La Pomme, Saint-Marcel, La Barasse, et la Penne-sur-Huveaune)

## 1 - GARE DE LA POMME

### Présentation des travaux et des aménagements:

Le détail des travaux est présenté :

- Démolition du bâtiment voyageur actuel de la gare – création d'une halte (abris avec distributeur et valideur)
- Construction d'un quai côté sud
- Elargissement du pont-rail au dessus de l'Huveaune
- Construction d'un mur acoustique le long du quai sud (70 m)

### Discussion :

*Lors de la présentation, un des participants précise que la DUP porte sur « la construction d'une 3<sup>e</sup> voie et sur l'aménagement des gares existantes ». De son point de vue, la démolition du bâtiment voyageurs en gare de La Pomme n'était pas envisagée. Le 1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Marseille et les riverains demandent des précisions sur les travaux, et sur le devenir du bâtiment voyageurs.*

- RFF indique que la démolition du bâtiment voyageurs était prévue à la DUP et qu'il se situe sur l'emprise de la 3<sup>e</sup> voie, sa démolition est donc inévitable.  
(Post réunion : extrait du dossier d'enquête préalable à la DUP de 2003 « Le bâtiment actuel (gare de La Pomme) sera démoli. Le point d'arrêt sera aménagé dans le concept des haltes »)
- RFF et G&C précisent que le bâtiment voyageurs existant est fermé depuis plusieurs années, et qu'il n'existe pas de personnel en gare actuellement. Un aménagement est prévu avec deux abris pour les voyageurs sur le quai. Un abri avec distributeur et valideur sera implanté dans la zone d'accès au futur quai.
- RFF explique que la gare de La Pomme se situe dans la zone de transition des travaux d'infrastructures ( plateforme réalisée coté nord puis coté sud), le plan de voies sera donc entièrement remanié ce qui nécessitera de fermer la gare pendant deux ans environ (report sur le réseau bus et tramway - station à 6 min à pied environ).

## 2 - GARE DE SAINT-MARCEL

### Présentation des travaux et des aménagements :

- Construction d'un nouveau quai sud
- Suppression de deux passages à niveau (Bd Adrien Rousseau et Traverse de la Planche)
- Construction de 2 passerelles (1 ville/quai –Bd Rousseau + 1 ville/ville – Traverse de La Planche)
- Création d'un pont route sur l'Huveaune (Zac de la Montre) comme mesure compensatoire à la suppression du PN2
- Construction d'un mur acoustique (320 m) impasse de la Resclave.

La halte de Saint-Marcel continuera à être desservie par les TER durant les travaux.

Les travaux des passerelles sont réalisés par le groupement d'entreprises Eiffage TP/Cabrol. Leur mise en service est prévue fin février ou mars 2011.

Discussion :

*Les riverains demandent des précisions sur les mesures acoustiques liées à l'opération, et réclament de compléter les mesures dans le secteur de La Barasse*

RFF, précise que les projets ferroviaires sont conformes à la législation en vigueur. Les mesures compensatoires définies à la DUP sont mises en œuvre. Trois (3) zones ont été identifiées conformément à la DUP pour lesquelles la construction de mur anti-bruit a été retenue : au niveau de la halte de La Pomme (70 m) ; Traverse de la Resclave à Saint-Marcel (320 m) et Chemin de la Vallée / Traverse du chemin de fer à Aubagne (630 m). Des protections de façade seront prévues ponctuellement. Suite à la mise en service de l'opération, des mesures seront effectuées.

### 3 - FUTURE HALTE DE LA BARASSE

La nouvelle halte de La Barasse s'inscrit dans un futur pôle d'échanges (train, bus, VP, Vélos). RFF assure la maîtrise d'ouvrage des infrastructures ferroviaires et en particulier des quais et accès au quai central par souterrain.

G&C assure la maîtrise d'ouvrage de la zone d'accès à la halte (valideurs, etc.).

MPM assure la maîtrise d'ouvrage de l'espace dédié aux parkings, arrêts bus, parc vélos.

Présentation des travaux et des aménagements :

- Création d'une nouvelle halte
- Création de 2 voies avec un quai central
- passage souterrain d'accès au quai central
- les 2 voies V1 et V2 permettent les circulations des autres trains (TGV, Fret, Grandes Lignes).

La halte de la Barasse, située à mi distance de Blancarde et Aubagne, permettra le croisement des TER omnibus. L'implantation de la halte et des quais est finalisée et validée.

Discussion :

*Les riverains demandent des explications sur le devenir des terrains de La Barasse (accès, parkings, desserte bus, etc) et des précisions sur les protections acoustiques compte tenu des nuisances apportées par les futurs aménagements (pôle d'échanges avec trains, bus, VP).*

MPM précise les aménagements proposés :

- une première proposition d'aménagement de la halte de la Barasse est présentée suite aux premières esquisses. A ce stade des études, le pôle est envisagé de la manière suivante :
  - entrée et sortie des bus par le Bd Léon Bancal
  - un parking de 260 places côté Bd de la Barasse, avec entrée et sortie pour les voitures sur le Bd de la Barasse
  - un accès piétons direct depuis Bd de la Barasse jusqu'au quai.
  - un carrefour Bancal/RN8 à étudier

- MPM précise qu'il s'agit d'une première proposition, que le projet d'aménagement des parkings et voies bus est ouvert à discussion et adaptable. Il précise également qu'un phasage est prévu pour le parking. La 1<sup>re</sup> étape pourrait correspondre à la construction d'un parking de 150 ou 260 places, complété par un 2<sup>e</sup> parking construit en étape 2. Enfin, MPM indique que le Conseil Général a émis le souhait que les parkings soient gratuits pour les usagers des TER.
- Monsieur le Maire de secteur estime que l'accès bus au pôle d'échanges par le Bd Bancal est judicieux. Son analyse est soutenue par plusieurs participants, qui, à la majorité, semblent valider ce choix. En revanche, la sortie des voitures du parking par le Bd de la Barasse, pourrait être plus contraignante et créer des encombrements sur ce boulevard.
- Monsieur le Maire souhaiterait que le phasage du parking, avec l'option d'une extension de parking, soit confirmé par écrit. Il ne souhaite pas que l'extension du parking soit remplacée par un projet de type immobilier. M. le Maire estime à priori que 260 places conviendraient dans un premier temps mais demande que lui soient fournies les études de trafic afin de prévoir plus précisément le besoin en stationnement.
- Monsieur le Maire de secteur n'est pas opposé à la gratuité des places, mais attire l'attention sur le fait qu'un parking gratuit serait très rapidement occupé en permanence par des véhicules n'appartenant pas à des usagers des trains ou des bus. Les riverains évoquent une solution de parking gratuit pour les usagers justifiant d'un titre de transport.
- RFF précise que le projet est conforme à la législation et qu'il n'est pas prévu de mesures compensatoires acoustiques spécifiques au droit de la Halte de La Barasse, du fait des circulations ferroviaires. Monsieur le Maire indique que les collectivités ont en charge le traitement des nuisances qui pourraient apparaître sur leur périmètre.

*Enfin, concernant le terrain de la Barasse Monsieur le Maire de secteur met en garde RFF et la SNCF sur le risque encouru à laisser un terrain libre qui pourrait se voir très rapidement occupé par des caravanes illicites et conseille à RFF et la SNCF de sécuriser l'accès au terrain et de commencer au plus vite.*

- La SNCF indique que la sécurisation du site sera gérée au plus tôt.
- Les objectifs communs concernant les gares et haltes sont :
  - Faciliter l'intermodalité : train, bus, voiture (stationnement), vélos,
  - Assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR)
  - Assurer la sécurité des usagers et citoyens
- Monsieur le 1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Marseille et Monsieur le Maire du 6<sup>ème</sup> secteur souhaitent être largement impliqués dans les échanges liés au projet et dans les choix sur les aménagements prévus notamment dans les gares et haltes (accès, parking, etc.) sur le territoire de leur commune.

- G&C précise qu'un comité technique (COTECH Gares) se rassemble tous les mois. G&C souligne la pertinence d'organiser rapidement un comité de pilotage (COPIL Gares) concernant les gares et haltes de la ligne.
- RFF précise que des réunions régulières sont organisées avec les cofinaceurs d'une part, et avec les acteurs techniques des collectivités (Marseille, La Penne sur Huveaune et Aubagne) d'autre part. Des réunions d'informations régulières sur l'opération seront menées afin d'informer la population et plus particulièrement les riverains.

#### **4 - Informations**

RFF précise que les travaux de l'opération ferroviaires sont détaillés sur le site internet <http://travaux-marseille-aubagne.rff.fr>