

EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 10 Novembre 2021

Présidence de Monsieur Benoît PAYAN, Maire de Marseille.

L'Assemblée formée, Monsieur le Maire a ouvert la séance à laquelle ont été présents 90 membres.

21/0795/VET

DIRECTION GENERALE ADJOINTE LA VILLE PLUS VERTE ET PLUS DURABLE - Avis du Conseil Municipal sur l'étude d'impact relative au projet de création de la ligne ferroviaire Nouvelle Provence-Côte d'Azur reliant Marseille à Nice (Phases 1 et 2) et sur les données relatives à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

21-37716-DGAVPVPD

- 0 -

Monsieur le Maire, sur la proposition de Madame l'Adjointe en charge de la politique de la ville et des mobilités, soumet au Conseil Municipal le rapport suivant :

Dans le cadre du projet de création de la Ligne ferroviaire Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) reliant Marseille à Nice (Phases 1 et 2), SNCF-Réseau, porteur du projet, a déposé en préfecture un dossier portant sur l'utilité publique et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de six communes concernées à ce titre.

Le territoire de la commune de Marseille est concerné par ce projet.

En application de l'article L122-1 du Code de l'Environnement, le Préfet des Bouches-du-Rhône a saisi pour avis l'autorité environnementale compétente (CGEDD) sur l'étude d'impact relative à l'utilité publique ainsi que sur les données relatives à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, accompagné du courrier de saisine de l'aménageur.

Dans le cadre de ces mêmes dispositions réglementaires, le Préfet des Bouches-du-Rhône a saisi le Maire de Marseille.

L'avis du Conseil Municipal sur l'étude d'impact relative à l'utilité publique ainsi que sur les données relatives à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est requis, dans un délai de deux mois.

Le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur est un projet majeur à l'échelle nationale, visant notamment à améliorer la compétitivité du train par rapport à l'avion et à la voiture pour les échanges entre Paris, Lyon et les villes de la moitié nord de la France d'une part, la façade littorale méditerranéenne de l'autre. A ce titre, c'est un projet important pour la transition écologique de notre pays et un facteur d'attractivité pour Marseille.

C'est aussi et avant tout un projet de désaturation des nœuds ferroviaires et d'augmentation des capacités de circulation des TER et trains inter-cités. En créant une interconnexion souterraine entre les voies reliant Marseille vers le nord (ligne historique PLM et LGV Méditerranée et

celles desservant le Var et la Côte d'Azur, le projet permet de créer des trains « traversant » directs et rapides mais réduit aussi notablement, en conséquence, les cisaillements et les mouvements de retournement en gare de surface, permettant d'accueillir sur ce plateau un nombre nettement plus importants de trains. Par ce double effet, le projet permet de créer un véritable « RER métropolitain », c'est-à-dire un système de train cadencés, à amplitude de service et fréquence élevées, reliant les principales centralités de la métropole mais aussi de Marseille (Saint Charles, la Blancarde, les gares des quartiers nord et de la vallée de l'Huveaune).

Un tel système est susceptible de constituer la véritable colonne vertébrale des transports métropolitains et, à l'échelle de Marseille, de contribuer à compléter le maillage très insuffisant des transports lourds. Encore faut-il pour cela que la Région et ses exploitants y consacrent les moyens nécessaires et adoptent une stratégie de desserte adaptée, à commencer par le maintien en exploitation des gares existantes, la réouverture de celles qui ont été fermées à tort, la création de nouvelles haltes, comme celle de Saint André, et la mise en place de cadences élevées d'au moins un train au quart d'heure sur une grande amplitude horaire.

La Ville de Marseille soutient donc le principe de ce projet et sa réalisation la plus rapide possible. Elle demande que la deuxième phase de l'opération, regroupée à juste titre avec la première dans la même enquête publique à venir, soit menée sur un même rythme que la première et s'entraîne sans aucune interruption afin de respecter l'objectif d'une mise en service de la future gare souterraine à l'horizon 2035.

Pour autant, la Ville se doit d'être très vigilante quant aux modalités de réalisation de cette opération majeure aux impacts particulièrement notables sur son territoire, en particulier pendant les 12 ans que doit durer le chantier, dont 7 ans pour la gare Saint Charles. Cette grande infrastructure, qui doit servir Marseille et son territoire, ne doit pas se construire au détriment des quartiers qu'elle traverse.

Les principaux points de vigilance sur lesquels la Ville souhaite appeler l'attention du maître d'ouvrage à l'occasion de l'enquête publique sont les suivants :

- Le secteur Estaque / Saint André.

Le projet se traduit par la suppression de deux passages à niveau, certes sources d'insécurité mais actuellement essentiels à la desserte du quartier de Saint André en bus et en voiture. La reconstitution de ces circulations est essentielle pour la vie du quartier. La Ville reste en attente des propositions de la Métropole sur ce point et ne peut accepter la suppression des passages à niveau sans solution satisfaisante et concertée.

La Ville exige, conformément aux accords pris lors des comités de pilotage, que l'augmentation du trafic ne soit due qu'à l'augmentation de la fréquence des trains de passagers à l'exclusion d'une augmentation du FRET.

La création d'une nouvelle halte ferroviaire à Saint André, en interconnexion avec le tramway, est une bonne nouvelle sous réserve que sa desserte soit de qualité et que son intégration urbaine respecte le quartier. La Ville attend là aussi des précisions de la part du maître d'ouvrage.

- L'élargissement du tunnel de Saint Louis.

Il s'agit là aussi d'un investissement améliorant l'exploitation et la capacité de la ligne.

La Ville sera attentive aux atteintes aux propriétés riveraines et à la maîtrise des nuisances.

- L'entrée nord de la traversée souterraine, au niveau de la Cité Bassens.

Le choix technique retenu par l'Etat et la SNCF s'est porté sur l'option la plus au sud, qui conduit à la démolition de la Cité Bassens 2. Tout en regrettant cette atteinte à la vie des familles attachées à cette Cité, la Ville souhaite qu'une offre de logement de meilleure qualité leur soit proposée.

Elle souhaite donc qu'une attention particulière soit apportée aux modalités de relogement de ces ménages, qu'une charte spécifique devra garantir :

- par la mise en place immédiate d'une Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale destinée à recueillir leur besoin ;

- par la création, dans le même arrondissement, d'une opération immobilière sociale permettant aux familles d'être relogées dans des conditions de confort améliorées, avec des loyers constants et un reste à charge équivalent, ensemble pour celles qui le souhaitent ;

- par un travail de mémoire sur cette cité et ses habitants et notamment sur le tragique accident ferroviaire qui l'a endeuillée.

La Ville souhaite également un travail partenariat sur le devenir des terrains d'assiette de la Cité Bassens 2 qui ne seront pas utilisés au terme des travaux.

- Le secteur d'Arenc.

Le développement du trafic sur les voies littorales offre la possibilité d'une meilleure desserte, notamment de la gare d'Arenc, au cœur d'Euroméditerranée.

Le projet prévoit par ailleurs la création d'une zone de remisage et d'entretien des trains sur le faisceau d'Arenc. Tout en étant consciente de la nécessité de tels équipements à proximité des gares, la Ville de Marseille conteste le choix de ce site très urbain pour les opérations de maintenance autre que quotidiennes. La pérennisation de larges emprises séparant les quartiers anciens et nouveaux de la mer, la création de nouvelles sources de nuisances industrielles, la définition pour l'heure assez vague des modalités d'intégration urbaine de cet équipement, interrogent fortement. La Ville de Marseille attend du maître d'ouvrage et de la Région une véritable collaboration sur le devenir de ce site et l'étude de scénarios alternatifs pour les opérations de maintenance les plus lourdes.

- La gare Saint Charles et ses abords.

La création d'une nouvelle halle souterraine à Saint Charles permettant le passage des trains traversants, la reconfiguration consécutive de la gare historique offrent l'opportunité d'un projet urbain ambitieux. Les études engagées avec la SNCF sur la configuration de la gare dans son environnement, autour du concept de « gare à 360° » et sur les opportunités de projet urbain autour de l'équipement laissent augurer d'un dialogue de qualité, dans lequel la Ville entend prendre toute sa place.

Elle entend en particulier concilier dans ce quartier les fonctions « métropolitaines » liées au statut de centralité de premier ordre et la repose aux besoins des habitants des quartiers. Il conviendra en particulier d'utiliser ce projet pour « recoudre » les deux rives du faisceau ferroviaire et de mieux raccorder la gare au reste de la Ville. À cet égard, la réalisation du tramway sur le boulevard National en direction de la Belle de Mai est un impératif et une urgence, qui ne saurait attendre la livraison de la gare souterraine en 2035. La Ville attend de la Métropole un véritable partage des études de ce projet.

La Vallée de l'Huveaune.

La réalisation d'une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune apparaît à terme comme un besoin pour accroître la capacité et la régularité de la ligne Marseille-Aubagne-Toulon. Elle a cependant été reportée au-delà de la phase 2. La SNCF indique en effet être en mesure d'atteindre ces objectifs à court terme grâce à la modernisation de la signalisation ferroviaire. La Ville sera cependant attentive à la réalisation effective des investissements envisagés et des améliorations promises.

- Les impacts sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

La déclaration d'utilité publique sollicitée par le maître d'ouvrage emportera mise en compatibilité du PLUi. La concertation sur ce point s'est engagée très récemment.

La Ville aura à cœur de préserver le patrimoine et l'environnement lors des travaux.

- L'emploi.

La Ville sera également attentive à la mise en place systématique de clauses d'insertion dans les marchés passés pour réaliser ce gigantesque projet, en particulier au bénéfice des populations des quartiers qu'il traverse.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil Municipal de prendre la délibération ci-après :

LE CONSEIL MUNICIPAL DE MARSEILLE
VU LE CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES
VU LES ARTICLES L.122-1 ET SUIVANTS ET R.122-1 ET SUIVANTS DU CODE
DE L'ENVIRONNEMENT
VU LA SAISINE DU PREFET DES BOUCHES DU RHONE DU 07 SEPTEMBRE
2021
OUI LE RAPPORT CI-DESSUS

DELIBERE

ARTICLE 1

Est donné un avis favorable sur l'étude d'impact relative au projet de création de la Ligne ferroviaire Nouvelle Provence-Côte d'Azur reliant Marseille à Nice (Phases 1 et 2) avec les réserves et considérations exprimées ci-dessus.

ARTICLE 2

Est donné un avis favorable sur les données relatives à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les réserves et considérations exprimées ci-dessus.

Vu et présenté pour son enrôlement
à une séance du Conseil Municipal
MADAME L'ADJOINTE EN CHARGE DE LA
POLITIQUE DE LA VILLE ET DES MOBILITÉS
Signé : Audrey GATIAN

Le Conseiller rapporteur de la Commission VILLE EN TRANSITIONS demande au Conseil Municipal d'accepter les conclusions sus-exposées et de les convertir en délibération.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

Certifié conforme
LE MAIRE DE MARSEILLE



Benoît PAYAN