

19 NOV. 2021

Marseille, le 09 NOV. 2021

180170

PREFECTURE DES B-D-R
COURRIER ARRIVE LE

26 NOV. 2021

DIRECTION DE LA CITOYENNETE
DE LA LEGALITE ET DE
L'ENVIRONNEMENT

Christophe MIRMAND
Préfet de la Région Provence-Alpes-
Côte d'Azur,
Préfet de la zone de défense de sécurité
Sud,
Préfet des Bouches-du-Rhône
Préfecture de la Région Provence-Alpes-
Côte d'Azur
Place Félix Baret – CS 80 001
13 282 MARSEILLE Cedex 06

Nos réf. : DUSTDPL-A5350/2021-11-170511

Objet : LNPCA / avis sur l'Etude d'impact relative à l'Utilité Publique

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet de création de la Ligne ferroviaire Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), l'Etat, en date du 10 septembre 2021, a saisi officiellement la Métropole Aix-Marseille-Provence, au titre de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, afin que celle-ci vous communique son avis sur l'Etude d'Impact relative à l'Utilité Publique ainsi que sur les données circonscrites à l'évaluation environnementale de la Mise en Compatibilité du Document d'Urbanisme (MECDU).

La saisine tardive par vos services ne permet malheureusement pas à la Métropole Aix-Marseille-Provence de formuler un avis délibéré par son assemblée délibérante dans les délais requis sur l'ensemble du dossier d'enquête publique transmis.

Il est utile de rappeler que la Métropole Aix-Marseille-Provence, dans le cadre de la consultation interservices portant sur ce Dossier d'Etude d'Impact, a transmis une série d'éléments détaillés fin août 2021, éléments qui ont été pris en considération pour partie dans la nouvelle version transmise du dossier d'Enquête Publique.

Toutefois l'analyse globale des éléments constitutifs du Dossier d'Enquête Publique appelle, ce jour, un **avis favorable** de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est un projet d'ampleur pour le territoire métropolitain, régional mais également national que la Métropole Aix-Marseille-Provence a toujours soutenu arduement. En effet, la Métropole entend développer un système de mobilité adapté à la diversité des besoins des habitants, répondant aux enjeux environnementaux d'alternative à la voiture notamment en développant les transports collectifs du quotidien dont le réseau ferroviaire est un maillon essentiel de ce système.

Ce projet de LNPCA s'inscrit ainsi en cohérence avec ces objectifs en terme de mobilité durable.

- 1 -

En parallèle, la Métropole Aix-Marseille-Provence entend faire de ce projet de LNPCA une opportunité de développement de son territoire et de rayonnement à l'échelle nationale. Le territoire marseillais, par son poids démographique et économique joue un rôle essentiel pour la Métropole Aix-Marseille-Provence qu'il est nécessaire d'accompagner et de conforter. Ainsi, la stratégie conjointe de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de la Ville de Marseille de reconquête du grand centre-ville de Marseille en matière d'équipements, de services publics, d'aménagement d'espaces publics ainsi que la mise en œuvre de programmes d'actions volontaristes en matière d'habitat marque une réelle volonté des pouvoirs publics. La Métropole Aix-Marseille-Provence saisit le projet de LNPCA comme une réelle opportunité de développement urbain afin de conforter cette démarche partenariale visant le développement du cœur de la métropole. Les réflexions urbaines portées dans le projet urbain Quartiers Libres, piloté par la Métropole, œuvre à la programmation urbaine du quartier de la gare Saint Charles qui en constitue l'épicentre.

Toutefois, à ce stade de la procédure et du projet, la Métropole Aix-Marseille-Provence souhaite attirer l'attention sur un certain nombre de sujets :

- Les impacts sur le fonctionnement du Centre de Transfert des Déchets, au nord de Marseille, devront être particulièrement traités afin que le fonctionnement en phase travaux et à terme ne soit pas affecté (cf. note en annexe à ce courrier). Les mesures de compensation devront être prévues en amont.
- La démolition de la Cité Bassens 2 devra être travaillée en étroite collaboration avec la Ville de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence afin d'offrir un projet de relogement adapté aux ménages concernés
- Le remplacement du passage à niveau Saint André devra être traité avec le plus grand soin afin de répondre aux besoins du quartier.
- 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. Il conviendra de travailler particulièrement les accroches urbaines au niveau :
 - 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, de part 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.

Ainsi, la Métropole Aix-Marseille-Provence tient à confirmer son soutien au projet de LNPCA et poursuivra avec attention afin de mener à bien de projet d'envergure tout en veillant à obtenir des assurances sur ces préoccupations dans la suite de la procédure afin de garantir le bon fonctionnement du territoire et la qualité du cadre de vie des territoires métropolitains. Elle réserve ses autres observations pour l'enquête publique elle-même.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Martine VASSAL



Pièces jointes :

- *courrier Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur phases 1 et 2 du 7 septembre 2021*
- *note technique CTN Déchets*

- 3 -

NOTE TECHNIQUE : PROJET DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR : NOTE D'ALERTE SUR LE CENTRE DE TRANSFERT NORD DES DECHETS MENAGERS

Le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) vient modifier l'environnement du Centre de Transfert des déchets ménagers Nord (CTN). Ce projet vient avoir deux types impacts distincts sur l'exploitation du CTN : les impacts liés à la phase travaux et les impacts à long terme.

1. Phase travaux

La durée des travaux de la LNPCA est estimée à 6 ans sans phasage précis. Il sera nécessaire de travailler un phasage commun et de tracer les impacts sur l'exploitation du site.

a. Impact sur le réseau ferroviaire

Le déplacement des voies d'accès au Centre de Transfert Nord ainsi que plus globalement des voies empruntées au nord de ce site pourront imposer des ruptures de l'exploitation ferroviaire du site.

Aucune durée de travaux n'est précisée. Les solutions de substitutions ainsi que les surcoûts causés par les modifications des conditions d'exploitation (présentés ci-après) seront à charge du projet Ligne Nouvelle (voir détail ci-après).

Les aspects réglementaires (concertations avec les services de l'Etat), sociaux (concertations avec les quartiers affectés par le report modal) et environnementaux doivent être pris en compte par le projet LNPCA.

- **Financement des solutions de substitutions**

Dans le cas d'une cessation temporaire de la traction ferrée pendant les travaux, tout en maintenant impérativement l'accessibilité routière du site, cela impliquerait un transfert routier des déchets.

Ce transport routier vers le Centre d'EVERE à Fos occasionnera un surcoût très important qui devra être assumé par le projet de LNPCA.

De plus, des recherches de modes de transport respectueux de l'environnement devront être recherchés pendant cette phase travaux afin de diminuer l'impact écologique des rotations de semi-remorques.

- **Impact sur les conditions d'exploitation des sites Centre de Transfert Nord et EVERE**

En outre, le chargement routier, en aussi grand nombre, aura des conséquences sur l'exploitation même du CTN. En effet, le chargement sur des camions nécessite beaucoup plus de temps que le chargement d'un train. Par ailleurs, il n'est pas certain de trouver une flotte suffisante de véhicules, ce qui nécessitera des rotations importantes de camions, rallongeant ainsi la durée de chargement, ce qui pourra induire des heures supplémentaires pour le prestataire, exploitant du site. Ces surcoûts devront être portés par le projet de LNPCA.

- Stockage des wagons caissons

En cas de suspension des tractions ferrées depuis le CTN, un stationnement devra peut-être être prévu pour les rames du CTN, à charge du projet LNPCA.

b. Impact sur l'accès routier

- Voie d'entrée du Centre de Transfert Nord

La proposition passant par une modification de la voie d'accès au site, les travaux routiers ne pourront pas aboutir à une rupture de l'accessibilité routière du site, aucune solution de report n'étant envisageable pour les tonnages reçus. Les travaux sur l'accès routier devront donc prévoir un maintien de l'accueil des véhicules sur l'ensemble des plages de service.

- Environnement routier du Centre de Transfert Nord

Les travaux viennent impacter trois ouvrages d'art majeurs de la zone : le pont route de la bretelle de l'avenue Gaffarel, le pont rail de la rue le Chatelier et le pont rail de l'avenue Ibrahim Ali. Dans le même temps, l'avenue Gaffarel, la Rue le Chatelier (partie Est) et l'avenue Ibrahim Ali seront également modifiées. Ces axes constituent les voies d'accès principales des bennes de collecte des ordures ménagères et des semi-remorques. Compte tenu de la volumétrie des transports et de la disposition de la partie ouest de la Rue le Chatelier, un report sur cette voie ne peut être envisagé comme une solution globale et systématique.

Un calendrier des travaux affectant l'accessibilité de la zone, une revue de leurs impacts et des solutions de contournement envisagées doivent être travaillés ensemble.

c. Impact sur l'exploitation de la zone

L'installation temporaire de chantier de la LNPCA est prévue sur l'emprise du CTN. Cette emprise est utilisée et nécessaire à l'exploitation du centre (réparation des caissons). Une installation temporaire de chantier sur cette emprise ne pourra pas être envisagée sans compromettre le fonctionnement du CTN. Des solutions alternatives devront être étudiées ensemble et prévues par le projet LNPCA.

La Métropole Aix-Marseille-Provence implante une station de recharge sur la zone au Nord du rond-point du CTN. Son exploitation ne pourra être contrainte par les travaux.

2. Fonctionnement du centre après travaux

Un calendrier doit être fourni afin d'établir les différentes phases d'exploitation dégradée du site et la date de mise en œuvre du fonctionnement définitif.

a. Impact sur le réseau ferroviaire

- Voies 12 à 22 de l'ITE

Les raisons du décalage vers le nord-est de ces voies devront être explicités.

Les longueurs utiles pour les voies 12 à 18 affichées (entre 220 et 250 m) impliquent une contrainte forte sur la capacité de stockage et d'opération sur site. Il est nécessaire de travailler avec la Métropole les longueurs utiles et l'emplacement et le type de signal de sortie afin de confirmer la capacité à exploiter le site. Un allongement des voies 12 à 18 à 300 m de longueur utile semble nécessaire à étudier.

- Voies 4 à 10 du RFN

La suppression de la voie 10 réduit la flexibilité d'exploitation de cette zone.

- Voie 6 tiroir

La longueur utile de la voie 6 tiroir devrait être portée à 170 m (au lieu de 120) afin de permettre la bonne exploitation du site.

- Sillons

Avec la perte des sillons pendant les travaux, il est indispensable de pouvoir les récupérer immédiatement après les travaux.

b. Impact sur l'accès routier

- Voie d'accès au Centre de Transfert Nord

Le projet LNPCA propose un nouvel accès au CTN décalé vers le sud avec une voie en S et un pont au-dessus du ruisseau des Aygaldes. Au-delà des conditions de réalisation des travaux citées plus hauts, la Métropole relève plusieurs aspects à prendre en compte.

Le détournement en S de cet axe pose la question du caractère praticable de cette entrée. La Métropole rappelle que cette voie accueille un flux important de transport dont des engins de tailles et poids importants (semi-remorques, engin de chantier pour l'exploitation et les travaux sur site, ravitaillement locomotive, etc.). Il est nécessaire que les rayons de courbures des voies prennent en compte cette contrainte. Une voie droite ou un S plus aplati sont des options à privilégier. Cette voie doit être une voie à double sens prenant en compte le gabarit des engins pour permettre leur bonne circulation jusqu'au rond-point du centre de transfert. Compte tenu de la proximité des bâtiments au sud de cette voie, des dispositifs limitant l'impact pour les riverains (bruit, vue, etc.) doivent être prévus.

Du fait de la réduction de l'emprise disponible entre le centre de transfert et les voies ferrées, la Métropole souhaite pouvoir récupérer de l'emprise foncière autour de cette nouvelle voie pour y permettre ses activités.

- Environnement routier du Centre de Transfert Nord

Les ouvrages routiers entourant la zone doivent être dimensionnés pour permettre la bonne circulation des différents engins amenés à se rendre sur le site du CTN.

c. Impact sur l'exploitation de la zone

Le décalage à l'est des voies 12 à 24 réduit fortement l'emprise et l'accessibilité de la zone entre le bâtiment du CTN et les voies ferrées. Cette aire est exploitée. Elle nécessite le passage d'engin sur le passage à niveau. Les échanges fonciers devront permettre à ces engins de tourner vers cette zone après le passage à niveau et doter le site d'une zone suffisante pour permettre la réalisation de l'ensemble de ses missions d'exploitation.