



Comité de suivi des travaux Marseille Saint-Charles N°2 Phase 1

Synthèse des échanges
6 juillet 2026

FINANCEMENT :



MAÎTRISE D'OUVRAGE :



DATE ET LIEU

6 juillet 2026	Hôtel Ibis, Square Narvik, Esplanade Saint-Charles, Marseille
----------------	---

AUTEUR

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
--

PARTICIPANTS

BALDIT Dominique	Secrétaire générale - Lycée Victor Hugo
BEN AOUN Mohamed	CIQ Saint Lazare- Racati
BIRO Alexandra	Directrice de la MOA des opérations de phase 1 LNPCA - SNCF Réseau
BOGHOSSIAN Emma	CIQ Chapitre-Réformés
BOUSSALEM Karim	Adjoint à la Mairie 1/7, en charge du patrimoine, politique de la ville
BUN Savy	ORFEA Marseille
CHAIX Mireille	CIQ Longchamp Flammarion
CHAUVIN Catherine	Responsable territorial Bouches du Rhône Phase 1 LNPCA - SNCF Réseau
COCHE Régis	Directeur Hôtel IBIS
CORRADO Erica	Chef de projet aménagement du territoire, Mission Projet urbain - Ville de Marseille
COULANGE Michel	CIQ Fédération du 1er Arrondissement
DE VUYST Joséphine	SERHR ORFEA
FARIGOULES Noémie	Syndic Bénévole, 4 rue Farjot
GODET Valérie	CIQ Saint-Charles Belsunce
GUILLEDOUX Frédéric	Adjoint à la Mairie 1/7 en charge de l'urbanisme et des mobilités
HADID Lucrèce	CIQ Saint Lazare- Racati
JUSTINE Fanny	Adagio Access Marseille Saint-Charles
LAN Emmanuelle	Développeur territorial - CCI AMP
LANGER Patrice	CIQ Arenc Vilette
LECOMPTE Emmanuel	Riverain
LORENZONI Melisande	Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
LORRAIN Éric	Chargé de projets infrastructures ferroviaires et PEM - Conseil Régional Provence Côte d'Azur
PATOUILLARD Alain	Association DEPART
PEREIRA Ambre	AMO concertation SNCF - Nicaya Conseil
PÉRICHON Blandine	AMO concertation SNCF - Nicaya Conseil
ROLBERT Monique	Adjointe à la Mairie du 1/7, en charge de la prévention, tranquillité publique, propreté et cadre de vie
ROY Antony	Directeur de projets nationaux - SNCF Gares & Connexions
SALOMON Bénédicte	AMO Responsable territorial Bouches du Rhône Phase 1 LNPCA - SNCF Réseau
SIBONI Thomas	Copropriétaire du 44 rue des abeilles

TABET Claude	CIQ Saint-Mauront
THILLAYE Renaud	Directeur des relations institutionnelles et de la communication - SNCF Réseau
VAUTHERIN Loys	CIQ Arenc-Vilette

DIFFUSION

DOCUMENTS JOINTS

Participants + Site internet du projet	Support de présentation partagé en séance
--	---

SOMMAIRE

1	Introduction	4
2	Objectifs du deuxième comité de suivi des travaux	4
3	Projet des phases 1 & 2 LNPCA, secteur Marseille Saint-Charles.	5
4	Retour sur les premiers travaux	6
5	Dispositif d'accompagnement des travaux	7
6	Planning des travaux	7
6.1	Présentation des travaux en cours et à venir au cours du second semestre 2026	7
6.2	Évolutions des accès	8
6.3	Circulations, stationnement et accès riverains.....	9
6.4	Principaux impacts des travaux : trafic, bruit et horaires	10
6.5	Maintien des activités économiques et flux liés au chantier	11
7	Conclusion et prochaines étapes	12

1 INTRODUCTION

Catherine CHAUVIN et Antony ROY, respectivement responsable territorial LNPCA Phase 1 sur les Bouches-du-Rhône pour SNCF Réseau et directeur de projets nationaux pour SNCF Gares & Connexions :

- Ouvrent la deuxième réunion du Comité de suivi des travaux (COSUI) de Marseille Saint-Charles phase 1, instance dédiée aux riverains de la future gare, représentés ce jour par des représentants institutionnels, des associations de comité d'intérêt de quartier et des syndicats de copropriété ;
- Remercient les participants pour leur présence ;
- Invitent l'ensemble des participants à mobiliser d'autres présidents de syndicats et représentants d'immeubles afin que les riverains soient le mieux possible représentés lors des prochaines réunions du comité de suivi des travaux.

Après un tour de table des participants, Blandine PÉRICHON, AMO concertation Nicaya Conseil, présente l'ordre du jour de la réunion :

- Introduction et présentation des participants ;
- Objectifs du deuxième comité de suivi des travaux et retour sur le premier COSUI ;
- Rappel du projet LNPCA des phases 1 & 2 sur le secteur de Marseille Saint-Charles ;
- Retour sur les premiers travaux ;
- Partage du dispositif d'information et d'accompagnement des travaux ;
- Présentation des travaux prévus pour les six prochains mois ;
- Prochaines étapes.

2 OBJECTIFS DU DEUXIEME COMITE DE SUIVI DES TRAVAUX

Catherine CHAUVIN présente les objectifs du Comité de suivi des travaux (COSUI), qui visent à (Diapo 7) :

- Informer les riverains sur les travaux engagés et à venir ;
- Informer et échanger sur leurs implications et leurs impacts sur les emprises foncières ;
- Répondre aux questions et observations ;
- Apporter autant que possible des solutions aux impacts potentiels inhérents aux chantiers : bruit, poussières, propreté, circulation, cheminements piétons, etc.

Catherine CHAUVIN rappelle les quatre autres secteurs marseillais qui seront également concernés par des COSUI :

- Saint-André et Saint-Henri ;
- Le faisceau d'Arenc ;
- La halte d'Arenc ;
- Le doublement des voies entre Marseille Saint-Charles et Arenc.

Catherine CHAUVIN rappelle que la fréquence des COSUI est fixée à environ 6 mois, mais dépendra de l'impact et de l'intensité des travaux à venir. Les autres secteurs concernés par les travaux sur Marseille donneront lieu à d'autres COSUI qui se réuniront à partir de fin 2026 ou début 2027. Elle indique que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions restent disponibles pour répondre aux demandes de précision sur les travaux et sur les modalités d'information, notamment à travers la future Maison du projet.

Blandine PÉRICHON revient sur le premier COSUI, au cours duquel avaient été partagés la charte de fonctionnement et les engagements associés et (Diapo 8) :

- Rappelle que les participants sont également porteurs de l'information auprès des riverains et que leur présence régulière aux COSUI contribue à assurer une continuité d'information.

- Précise que la charte d'engagement des COSUI peut être adaptée, dans son fonctionnement, à la demande des habitants et par échanges avec les participants.

3 PROJET DES PHASES 1 & 2 LNPCA, SECTEUR MARSEILLE SAINT-CHARLES

Antony ROY présente les opérations de la phase 1&2 de la LNPCA sur le secteur de Marseille Saint-Charles :

- Libération et aménagement du plateau dit « des Abeilles », aujourd'hui utilisé comme base arrière de la gare pour des fonctions ferroviaires, doit être progressivement libéré afin de permettre les travaux de transformation du site.
- Il rappelle que la première phase des travaux, déjà engagée depuis fin 2025, est la libération du plateau avec la relocalisation des activités.
- La seconde phase consistera à la dépose de nouvelles voies à quai pour renforcer les capacités de desserte vers l'Est (Aubagne, Toulon, ...)
- Il précise que le projet vise également à améliorer l'accessibilité de la gare depuis l'ensemble des quartiers environnants, avec une gare connectée à 360° avec de nouveaux accès, notamment côté Belle-de-Mai et vers le métro, afin de mieux répartir les flux des futurs usagers.

Antony ROY, présente le planning des travaux sur le secteur. Il distingue les travaux de libération du plateau, engagés à court terme, puis les travaux du bloc Est, qui doivent démarrer fin 2027 et se poursuivre jusqu'en 2030-2031. Les travaux liés à la gare souterraine se termineront à un horizon plus lointain.

Questions

Les participants interrogent les maîtres d'ouvrage sur les impacts à venir sur la rue Honnorat et sur les conditions d'accès à la gare par le boulevard Voltaire.

Antony ROY précise que les impacts les plus importants sur la rue Honnorat sont programmés à l'horizon 2030-2034, notamment en lien avec la galerie Crimée. Il note qu'aujourd'hui la rue est principalement impactée par le trafic lié aux travaux en cours.

4 RETOUR SUR LES PREMIERS TRAVAUX

Catherine CHAUVIN présente l'avancement des premières opérations de libération du plateau des Abeilles.

- Elle indique que la construction du bâtiment rue Bénédict a été réceptionnée le 11 juin.
- Une seconde phase débutera à l'été 2026, avec l'objectif de finaliser à l'automne 2026 l'opération de relogement d'une centaine d'agents SNCF.

Les photographies présentées (diapo 16&17) montrent la libération progressive du plateau, avec la démolition de bâtiments et la dépose partielle de voies en juin-juillet 2026. Ces interventions permettent de préparer les prochains aménagements.

Antony ROY présente le dispositif de référé préventif réalisé début 2026 en lien avec les travaux à venir notamment avec la création d'un mur de soutènement et la réalisation du futur parking en silo sur six niveaux. Il indique que le travail de l'expert est quasiment terminé, même si les retours du prestataire drone restent encore attendus.

Blandine PÉRICHON rappelle qu'un document explicatif sur le référé préventif avait été partagé lors du premier COSUI et que ce dernier est disponible sur [le site du projet LNPCA](#).

Antony ROY partage le déplacement des loueurs de véhicules, qui se situent désormais à l'extrémité de la halle Honnorat. Ce travail a été mené depuis le début du mois de juin jusqu'à ce jour.

Questions

Les participants interrogent les maîtres d'ouvrage sur :

- *La transmission du rapport de l'expert dans le cadre de la procédure de référé préventif, sur le rôle exact de l'expert et sur les modalités de prise en compte d'éventuelles dégradations ultérieures et le suivi dans le cadre de la procédure ;*
- *La possibilité d'utilisation des bornes électriques.*

Antony Roy précise :

- Le référé préventif vise à établir un constat initial de l'état des bâtis. Les habitants peuvent faire valoir leurs observations. Le dispositif permet ensuite de disposer d'un état de référence si un désordre apparaissait après le démarrage des travaux.
- Le périmètre du référé préventif reste limité à une petite zone, au regard des enjeux géotechniques identifiés. Les travaux à venir ne sont pas mitoyens des immeubles : une distance de l'ordre de 10 à 12 mètres est rappelée, avec un périmètre de précaution plus large que le seul périmètre des travaux avoisinants.
- Un second point de contrôle pourra être prévu pour vérifier l'évolution des bâtiments témoins et des fissures. Les habitants sont invités à signaler tout désordre constaté et peuvent solliciter une expertise.
- Concernant les bornes de recharge électrique, elles sont réservées à un usage exclusif à l'Hôtel IBIS et l'accès est contrôlé.

Roland LEGRAND, Métropole Aix-Marseille-Provence, rappelle qu'un référé préventif sert à établir un constat initial contradictoire et qu'il n'a pas vocation, par lui-même, à assurer un suivi continu au niveau du tribunal administratif. Si un suivi spécifique devait être nécessaire, un autre expert pourrait être désigné. L'objectif de la démarche est d'abord de protéger les différentes parties.

Les représentants de la mairie des 1^{er} et 7^e arrondissements attirent l'attention sur la question des assurances et leur couverture relative à la procédure.

5 DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT DES TRAVAUX

Antony ROY détaille le dispositif d'accompagnement et d'information mis en place durant la phase de travaux (Diapo 21), avec :

- Le présent COSUI, dédié spécifiquement aux riverains ;
- Une Maison du projet, qui prendra la forme d'un dispositif mobile qui permettra de couvrir les différents secteurs marseillais concernés par le projet. Son ouverture est prévue à partir de fin 2026, avec l'objectif d'en faire un dispositif de connexion auprès des habitants et un relais complémentaire d'information des COSUI ;
- Une adresse électronique de contact : contact-lnpca@reseau.sncf.fr ;
- Le site internet du projet.

Les participants accueillent favorablement le principe d'un lieu d'information tel que la maison du projet permettant aux riverains de disposer d'un relais de proximité pendant la durée des travaux.

6 PLANNING DES TRAVAUX

6.1 Présentation des travaux en cours et à venir au cours du second semestre 2026

Antony ROY présente les travaux en cours et à venir au cours des six prochains mois (Diapo 23 à 28) :

- Les deux emprises bâties concernées par les travaux de démolition ont déjà fait l'objet d'une première intervention importante. Ces opérations permettent de poursuivre la libération progressive du site.
- Les loueurs de véhicules sont progressivement déplacés à l'extrémité de la halle Honnorat depuis le mois de juin afin de rendre possible la réhabilitation d'une partie du bâtiment existant et de réorganiser les fonctions actuellement présentes sur le site.
- En parallèle, les travaux de dépose des voies ferrées et des caténaires sont engagés. Ces interventions, consistent à retirer les équipements ferroviaires existants. Cette opération constituera l'une des principales activités de la période estivale, entre juin et août.
- À partir du mois d'août, et jusqu'en octobre, de nouvelles zones de travaux seront ouvertes. Elles concerneront le secteur Voltaire, avec la poursuite des terrassements destinés à préparer l'emprise du futur parking en silo.
- Les travaux comprendront également la création d'une voie de contournement, nécessaire pour maintenir les accès et organiser les circulations pendant les prochaines phases du chantier.

6.2 Évolutions des accès

Antony ROY distingue trois types de flux qui devront être organisés : les accès maintenance-exploitation, les accès nécessaires au contournement de la gare et les accès au parking. Il présente les évolutions d'accès piétons et routiers à la gare Saint-Charles (diapo 26 & 27) :

- La création d'une voie de contournement routier via un accès du boulevard Flammarion jusqu'au parking P2. Cet accès entend restituer les fonctionnalités privées, de secours et de logistique pendant les travaux.
- La fermeture de la rampe Pierre Sépard à partir du 2 octobre pour une durée de 9 mois
- Le maintien de l'accès à la gare via la Halle Honnorat ;
- Une déviation du cheminement piéton sur la rue Honnorat

Questions

Les participants demandent des précisions aux maîtres d'ouvrage sur :

- L'accès à la gare routière depuis la rue de Crimée,
- Le maintien de l'arrêt 82S et les lignes de bus du square Narvik,
- Avec la fermeture de la rampe, la suppression des accès aux bornes de recharge électriques rapides situées devant l'hôtel Ibis, seules bornes de ce type à proximité,
- Le maintien du dépose-minute,
- Les cheminements piétons,
- La sécurité et la propreté d'un cheminement piéton aux abords de la gare.

Antony ROY apporte les réponses suivantes :

- L'accès à la gare routière sera maintenu, même si les piétons devront changer de trottoir.
- L'arrêt du 82S devrait être préservé. Les échanges se poursuivent avec la RTM sur l'organisation précise de l'arrêt et sur le maintien de la fréquence.
- S'agissant du square Narvik, SNCF échange actuellement avec la RTM et la Métropole Aix-Marseille-Provence et précise que les terminus des lignes 52 et 56 seront modifiés pour une durée plus longue. L'hypothèse est que ces lignes urbaines ne reviennent pas sur le square Narvik.
- L'avancement du chantier entraînera un resserrement progressif des emprises et un contrôle renforcé des accès depuis le boulevard Flammariou, ce qui conduira à encadrer ou limiter certains usages actuels et donc notamment l'accès aux bornes de recharge qui restera accessible aux clients de l'hôtel Ibis.
- Le dépose-minute du square Narvik est maintenu.

6.3 Circulations, stationnement et accès riverains

Questions

Les participants interrogent les maîtres d'ouvrage sur :

- La suppression de places de stationnement,
- Le périmètre de potentiels référés préventifs à venir,
- Le devenir des anciens locaux de la SERNAM,
- L'objectif de la future gare souterraine,
- Le futur parking en silo.

Antony ROY apporte les précisions suivantes :

- Les places situées sur la rampe Pierre Séward seront supprimées, potentiellement de manière définitive, au profit de l'organisation future du stationnement.
- Concernant la rue Ranque, les travaux de surface de la phase 1 ne nécessitent pas de référé préventif sur ce secteur. Un tel dispositif sera très probablement à envisager dans le cadre de la phase 2 (dans les prochaines années).
- S'agissant des anciens locaux de la SERNAM, leur démolition interviendra après la construction du parking et la livraison du parking EFFIA sur Flammariou, annoncée à l'horizon 2029.
- La gare souterraine s'inscrit dans un horizon plus lointain, autour de 2035.
- Le futur parking en silo sera un ouvrage aérien dont le niveau zéro sera situé au niveau du boulevard Voltaire entre la rue des Abeilles et l'amont de la rue Pierre Bellot. Son entrée se fera par le boulevard Flammariou. L'ouvrage est prévu pour un usage temporaire d'une durée d'environ dix ans.

Antony Roy propose de présenter les plans de l'ouvrage du futur parking en silo lors du prochain COSUI.

6.4 Principaux impacts des travaux : trafic, bruit et horaires

Antony ROY poursuit en présentant les principaux impacts attendus des travaux de démolition et de terrassement. Il rappelle que d'importants volumes de matériaux devront être évacués et que les pics de rotation interviendront principalement lors des phases de terrassement. Les camions rejoindront l'A7 selon les itinéraires qui seront définis avec les entreprises.

Il présente également les mesures prévues pour limiter les impacts, notamment les dispositifs d'arrosage pour réduire les poussières. Il précise que certains travaux seront réalisés uniquement de nuit pour des raisons d'exploitation ferroviaire et de sécurité.

- Les rotations de camions pourront être importantes, en période de pic ;
- La continuité des activités au sens large sera assurée sans arrêt de voirie ni mesure incompatible avec la vie de quartier.

Questions

Les participants font part d'impacts sonores importants, notamment lors de travaux de nuit, ou très tôt le matin. Ils interrogent également les maîtres d'ouvrage sur l'éclairage du chantier et sur les horaires réels de présence des entreprises.

Catherine CHAUVIN indique :

- L'éclairage supplémentaire n'a pas été recherché au-delà du strict besoin. Il pourra toutefois y avoir une recherche de réduction autant que possible.
- Les travaux de nuit répondent à des contraintes de sécurité, d'exploitation ferroviaire et de gestion des flux routiers et voyageurs. SNCF cherche à réaliser le maximum de travaux de jour et à porter une attention particulière au choix des tâches réalisées sur ces plages horaires, en privilégiant les interventions les moins bruyantes lorsque cela est possible.
- Certaines opérations ont dû être anticipées limitant la capacité des maîtres d'ouvrage à mobiliser les canaux d'information habituels et dans les délais généralement observés.
- Malgré un arrêté préfectoral autorisant le début des travaux dès 5h du matin, SNCF a choisi de ne pas démarrer dès 5h pour minimiser les impacts pour les riverains.

Les maîtres d'ouvrage rappellent que l'enchaînement d'opérations se poursuivra sur plusieurs années. SNCF indique qu'au-delà du contrôle environnemental des entreprises, elle a engagé un contrôle supplémentaire pour s'assurer des bonnes conditions et des mesures mises en place pour minimiser les impacts du chantier. SNCF réitère la nécessité de disposer de représentants d'habitants pour relayer les observations et ressentis des riverains.

- La mairie des 1^{er} et 7^e arrondissements souligne que la réalité vécue par les habitants tient autant à l'arrivée des travailleurs sur le chantier qu'au démarrage effectif des travaux. Elle invite à prendre en compte les horaires des écoles et les rythmes de vie du quartier.

Catherine CHAUVIN propose de réaliser une visite sur le chantier afin de partager les différents enjeux sur site.

6.5 Maintien des activités économiques et flux liés au chantier

Questions

Les participants interrogent les maîtres d'ouvrage sur :

- Les travaux prévus sur l'ancien bâtiment de l'EX-DR (bâtiment circulaire ancien à proximité de la gare routière)

- Les travaux de désamiantage,
- La possible fermeture de la rue Honnorat,
- Les flux de camions,
- Le maintien des activités et l'accompagnement des riverains sur ce point.

Antony ROY apporte les réponses suivantes :

- L'EX-DR sera traitée dans un contexte de rareté de l'espace disponible sur le secteur. Elle devra faire l'objet d'un désamiantage.
- Concernant la rue Honnorat, les méthodes de réalisation ne sont pas encore suffisamment avancées pour apporter une réponse définitive. Une fermeture partielle de la rue constitue une option envisageable. Il rappelle la nécessité pour SNCF de conduire le chantier en tenant compte de l'activité du secteur, des accès à la gare et à veiller à limiter autant que possible les impacts du chantier sur la vie du quartier.

Intervention sur le choix de l'itinéraire des camions de chantier :

La Mairie des 1^{er} et 7^{ème} arrondissements exprime une forte inquiétude sur les flux de camions et invite SNCF à regarder des itinéraires alternatifs. Elle demande que les entreprises ne disposent pas d'une liberté totale pour choisir leurs itinéraires. *Elle demande si un recensement des riverains pratiquant le télétravail dans le secteur a été réalisé par SNCF et à défaut s'il pourrait être envisagé.*

Le public évoque l'intérêt d'un retour par le boulevard National plutôt que par le boulevard Bourdet.

- SNCF indique qu'à ce stade, l'entreprise n'étant pas encore connue, il n'est pas encore possible de fixer précisément les contraintes d'itinéraires. Une fois désignée, ce travail sera partagé avec l'entreprise désignée. Les maîtres d'ouvrage invitent les participants à formuler dès maintenant les demandes précises d'adaptation d'itinéraires afin qu'elles puissent être analysées et intégrées dans le cahier des charges des entreprises lorsque ce sera possible.
- La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur remercie les participants pour ces formulations d'avis, tout en rappelant que des contraintes de chantier demeureront inévitables. Les dysfonctionnements identifiés feront l'objet d'analyses.
- Concernant le maintien des activités et le télétravail, il est précisé qu'aucun recensement spécifique des télétravailleurs n'a été réalisé. La continuité d'activité évoquée vise d'abord les activités économiques et hôtelières en lien avec l'activité ferroviaire. SNCF indique toutefois pouvoir regarder si des chantiers particulièrement bruyants sont prévus, afin de prévenir le plus tôt possible les riverains concernés.
- La démolition du tunnel National relève de la phase 2, dont le démarrage est évoqué à l'horizon 2028-2029.

7 CONCLUSION ET PROCHAINES ETAPES

Antony ROY et Catherine CHAUVIN concluent en partageant les prochaines étapes à suivre :

- Mise à disposition du support de présentation et du compte-rendu de la séance ;
- Poursuite des échanges avec les riverains et les représentants d'immeubles, notamment via l'adresse de contact du projet et, à terme, la Maison du projet ;
- Présentation, lors d'un prochain COSUI, des plans du parking en silo et des précisions disponibles sur les prochaines phases de travaux ;
- Organisation du prochain COSUI dans les six prochains mois.

FIN DU DOCUMENT

Maitres d'ouvrage

SNCF Réseau
Direction Générale des Grands Projets
Agence LNPCA
Immeuble Astrolabe - 79 Bd de Dunkerque
13002 Marseille

SNCF Gares & Connexions
Direction Générale des Grands Projets
Immeuble Astrolabe - 79 Bd de Dunkerque
13002 Marseille

FINANCEMENT :



MAÎTRISE D'OUVRAGE :

