

# Projet Quartiers Libres

Fiche présentation

Avril 2021

Les démarches prioritaires :  
**Les tunnels Bénédict et National**

## Opération Les démarches prioritaires : les tunnels Bénédit et National

Localisation 2 passage sous viaducs ferroviaires boulevard National et rue Bénédit

### Contexte

Les deux viaducs ferroviaires supportant le faisceau Saint-Charles constituent les deux seules entrées au sud des secteurs Crimée-National et Belle de Mai. Les difficultés liées à l'usage de ces franchissements renforcent le sentiment d'enclavement et d'isolement de ces quartiers.

**Le tunnel National** est le plus fréquenté et connecte directement le quartier de la Belle de Mai à l'hyper centre-ville de Marseille, depuis le secteur Réformés et Canebière. Il est long de 220 mètres et d'une largeur de 11,70 mètres sur sa section centrale, la plus longue. Lieu de mémoire, il a été touché en 1944 par un bombardement qui a tué 130 Marseillais qui s'y étaient abrités. Aujourd'hui, le franchissement à pied est décrit comme dangereux et très désagréable par les usagers en raison de la pollution de l'air, de la pollution sonore et de la faible distance entre les trafics et l'espace piéton. L'ambiance générale de ce passage et le manque de luminosité accentue également ce sentiment d'insécurité.



*Le tunnel National vu depuis l'extrémité sud (Crédit : DpLab).*

**Le tunnel Bénédit**, un peu moins emprunté par les piétons et les véhicules, est cependant le point d'accès à la Friche Belle de Mai et au Pôle Média, équipements culturels rayonnant du quartier de la Belle de Mai. Il se situe sur un axe majeur de la mobilité appelé à se développer et connecte le secteur des 5 avenues et du Jarret. Il est divisé en deux parties, passant successivement sous deux viaducs ferroviaires distincts : depuis la rue Bénédit, le premier tronçon passe sous les voies du faisceau est, et mesure 60 mètres ; après l'intersection avec la rue Pautrier, le second tronçon passe sous les voies du faisceau nord, et mesure 75 mètres de long. La largeur moyenne dans le tunnel est de 9,90 mètres.



Intersection entre la rue Pautrier et le tunnel Bénédict (Crédit : DpLab).

Les deux passages ont fait l'objet de tentatives d'embellissement à l'occasion de l'année 2013-Marseille Capitale de la Culture. Avec l'aide du collectif d'artistes *Les Enfants* et des habitantes et habitants, les murs du tunnel National se sont pourvus d'une mosaïque, qui depuis s'est agrandie, et sur ceux du tunnel Bénédict ont été accrochés des panneaux de signalisation détournés, porteurs de message à teneur culturelle (Tunnel des 1000 signes).

La SNCF Réseau, responsable des infrastructures, prévoit des travaux de confortement sur les deux tunnels afin de consolider leur structure. Les travaux sont menés par SNCF Réseau, responsable des infrastructures. La Métropole est consultée pour les aménagements de voirie pendant et à l'issue des travaux.

## Opération

Le projet décrit ici s'inscrit dans le cadre des **démarches prioritaires pour l'aménagement des espaces publics**. Les deux tunnels ont été sélectionnés lors de la séance de concertation du 29 avril 2019, pour faire partie des sites prioritaires à aménager. Depuis le démarrage du projet Quartiers Libres, les tunnels font l'objet de demandes récurrentes d'intervention de la part des habitantes, des habitants et des usagers.

La méthode de travail a consisté à faire l'inventaire des initiatives menées sur les deux tunnels. Cette méthode plus indirecte a permis de recueillir des éléments auprès d'artistes et de structures pratiquant la céramique dans l'espace public. Enfin, le travail a surtout consisté à engager un dialogue technique avec SNCF Réseau afin d'accompagner les interventions dans le temps.

Les travaux de confortement doivent débiter par le tunnel Bénédict (juillet-décembre 2021), il n'est donc pas pertinent d'envisager une intervention prioritaire sur ce tunnel. En revanche, le tunnel National, dont les travaux seront réalisés plus tard (janvier 2022 à mi 2023), pose la question de la qualité des cheminements durant la phase chantier.

### Tunnel National :

- **Pendant les travaux de SNCF réseau** : la réalisation des travaux nécessite la modification de la circulation sous le tunnel. Le changement d'éclairage sera effectué à la fin de la phase chantier (éclairage temporaire pendant chantier), des séparateurs physiques sépareront les cheminements piétons de la voirie circulée et les murs du tunnel bénéficieront d'un traitement à définir avec les parties prenantes (parements à requalifier) pour être plus agréables et harmonieux lors de leur remise en place
- **À l'issue des travaux de SNCF Réseau** : les deux voies de voiture peuvent être maintenues, et une piste cyclable montante en site propre (non partagée avec d'autres types de transport) est envisagée. Le trottoir ouest est privilégié pour installer un éclairage plus vif et qualitatif, et permettre les parcours piétons à l'écart des cycles

et des voitures. Le trottoir garde sa largeur actuelle. Les parements muraux actuels seront remis en place après avoir fait l'objet d'un traitement particulier (proposition à travailler avec la Ville de Marseille et à soumettre à la concertation en vue d'une co-construction)

- **À moyen-long terme** (horizon de planification 2030) : un tramway doit emprunter ce tunnel. Le tunnel sera raccourci d'un tiers côté sud pour les besoins de restructuration de la gare souterraine Saint-Charles : libération du plateau des Abeilles de ses fonctions ferroviaires en surface. Ce projet est décrit par ailleurs (voir fiche Tramway National)

#### Tunnel Bénédit :

- **Pendant les travaux de SNCF Réseau** : durant les travaux de nuit, les piétons pourront continuer à emprunter le tunnel. Les itinéraires des bus de nuit seront déviés le temps du chantier
- **À l'issue des travaux de SNCF Réseau** : à l'est, le trottoir sera élargi grâce à l'ajout d'une bande piétonne (mise aux normes Personne à Mobilité Réduite). Reprofilage de la chaussée permettant une augmentation de la hauteur pour rendre la circulation des bus plus aisée

#### Investigations préalables

- ✓ **Identification des sites potentiels d'intervention sur les espaces publics** : 2018-2019
- ✓ **Concertation pour le choix des sites prioritaires** : avril 2019
- ✓ **État des lieux du site / cartographie de l'existant** : 2019

#### Conception

- ✓ **Rencontres avec SNCF Réseaux** : 2019
- ✓ **Recueil des initiatives** : fin 2019-2020
- ✓ **Fiche de lot proposant des aménagements à très court (National) et à long terme (National et Bénédit)** : 2020
- ✓ **Discussions entre la Métropole et SNCF Réseau pour accompagner et amender le programme de travaux** : 2020-2021

#### Réalisation

*(Échéances suivant les résultats des phases précédentes)*

- **Pont Rail Guibal** : remplacement du tablier à l'identique (plateforme horizontale du pont) : juillet 2021
- **Pont Rail Bénédit** : confortement de la voûte : juin 2021 – décembre 2022
- **Pont Rail National** : confortement de la voûte : janvier 2022- mars 2023
- **Nouvelle Gare Saint-Charles / Ligne LNPCA (Abeille – Secteur National)** : à horizon 2035

#### Mise en service

- **Mise en service après travaux de confortement des deux tunnels** : 2022 (tunnel Bénédit) et 2023 (tunnel National)