

LIGNE NOUVELLE
PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN
TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT
AU QUOTIDIEN



4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune

Atelier du 18/03/2021



1. Accueil

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR:



Quelques informations / consignes pour cet atelier à distance

- **Le Garant de la concertation, indépendant de SNCF Réseau, participe à cet atelier et veillera à son bon déroulement**



- **Les échanges en séance plénière sont enregistrés et filmés**



- **Vos micros sont coupés pour éviter les interférences**

- **Durant les séquences d'échanges, chaque participant aura la possibilité de s'exprimer**



- Sollicitez la parole en activant la « main »
 - Exprimez-vous quand l'animateur vous donne la parole
 - Si vous formulez vos questions via le chat, elles seront relayées par l'animateur durant la séquence d'échanges
- **Les échanges seront privilégiés à l'oral** (comme en réunion publique présentielle – pas d'interaction prévue avec le maître d'ouvrage via le chat)
 - **En complément, les contributions hors réunion** (équivalence registres papier) **peuvent être formulées via le formulaire dédié en ligne** (lien dans le chat)

<https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/page/exprimez-vous>

Présentation des intervenants et animateurs

ANIMATION / FACILITATION NICAYA CONSEIL

- Animateur / facilitateur : Blandine PERICHON
- Régisseuse : Camille BOUVET



GARANT DE LA CONCERTATION

- Philippe QUEVREMONT - CNDP

INTERVENANTS

- Jean-Marc ILLES – SNCF Réseau
- Nicolas GUYOT – SNCF Réseau
- Alain PREA – SNCF Réseau
- Pierre AMIC - AREP
- Isabelle BISCONS - PARVIS



Soutien logistique à contacter en cas de problème technique

Pauline SABOURAUD

- Via le chat de ZOOM
- Via téléphone :



Programme de la réunion

Heure	Atelier « Travaux »	Durée
09h - 09h10	Consignes pour le bon déroulement	10'
09h10 - 09h20	Accueil et déroulement de l'atelier	10'
09h20 - 09h50	Rappels de l'opération + temps d'échanges	20'+10'
09h50 - 10h10	Les principes d'aménagements entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune + temps d'échanges	10'+10'
10h10 - 10h50	Les gares de la Vallée de l'Huveaune + temps d'échanges	40'
10h50 - 11h	Clôture de l'atelier	10'

Charte pour cette réunion

- Règle de base

Tout le monde a raison...
... Partiellement !!!

- Respect
- Pas de jugement
- Écoute
- Bienveillance
- Echanger de façon respectueuse

Autres besoins de votre part ?



Philippe Quévremont

Garant de la concertation - CNDP

- Le garant veille à l'information et la participation du public
- Il est indépendant du maître d'ouvrage
- Priorité à la participation du public dans les réunions et par internet
- 20 minutes pour la présentation du projet par SNCF Réseau
- Pour vos interventions, courtoisie, brièveté et respect des personnes → **argumentez votre point de vue**

2. Concertation complémentaire sur la 4^{ème} voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune du 1^{er} mars au 15 avril 2021

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANÇÉES PAR :



Historique de la concertation

Secteur la Blancarde / La Penne-sur-Huveaune

2019

- **Concertation sur les phases 1 et 2** du projet LNPCA (dont le projet de 4^{ème} voie entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune)

22/11/2019 - Comité de pilotage

- **Décision d'organiser une nouvelle concertation** sur :
 - Le fonctionnement des gares entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune et l'intermodalité (parking de connexion aux transports en communs)
 - Le bilan des apports du projet pour le territoire et les coûts socio-économiques (demandé lors de la décision ministérielle du 23/06/2020)

1^{er} mars au 15 avril 2021

- **Concertation complémentaire** sur Marseille dont le secteur Blancarde / La Penne-sur-Huveaune

Les objectifs de la concertation complémentaire sur le secteur Blancarde / la Penne-sur-Huveaune

- **Informier le public** sur le projet de 4^{ème} voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune :
 - Atelier du 18 mars de 9h à 12h
 - Atelier du 29 mars de 18h à 20h
- **Répondre aux questions** des participants
- **Recueillir les contributions** des participants

Modalités de recueil des contributions du public sur le secteur Blancarde / La Penne-sur-Huveaune

- Lors des 2 ateliers en visio-conférence organisés par SNCF Réseau
 - **Jeudi 18 mars de 9h à 12h**
 - Lundi 29 mars de 18h à 20h
- Lors des permanences individuelles avec SNCF Réseau en présentiel (P) et à distance (D)
 - Lundi 15 mars 2021 : matin (P) et après-midi (D)
 - Jeudi 18 mars 2021 : après-midi (P)
 - Mardi 23 mars 2021 : matin (P) et après-midi (D)
 - Jeudi 25 mars 2021 : matin (D) et après-midi (P)
 - Vendredi 2 avril 2021 : matin (P)

Modalités de recueil des contributions du public sur le secteur de Blancarde / La Penne-sur-Huveaune

- Registres disponibles (horaires d'ouverture)
 - Mairie du 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements de Marseille
- Rubrique pour déposer vos contributions sur le site internet LNPCA : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>
- Par courrier postal
 - SNCF Réseau - Mission LNPCA - Gare souterraine de Marseille Saint-Charles
 - Les docks - Atrium 10.4
 - 10 place de la Joliette - BP 85 404
 - 13 567 Marseille Cedex 02

Modalités d'information du public

- Messages d'information radio
- Annonce presse « la Provence »
- Facebook géolocalisé
- Distribution de flyer



3. Le projet de 4^{ème} voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



01. Rappels



5 min

Objectifs du projet LNPCA

Le projet LNPCA - concerne les trains du quotidien (TER) autant que les TGV

- **1^{er} temps : améliorer les conditions de mobilité des métropoles de Marseille, Toulon et Nice** (fortement congestionnées au plan routier)
 - Augmenter la fréquence de TER cadencés autour des 3 métropoles : RER métropolitains
 - Améliorer la régularité de l'ensemble des trains en accord avec la Région
 - Amorcer la réduction des temps de parcours entre Marseille, Toulon et Nice
 - Pour augmenter le nombre de voyageurs transportés par le train : report modal
 - Tout en maintenant la coexistence des trains voyageurs et trains marchandises sur le corridor Marseille - Vintimille
- **2^{ème} temps : améliorer la desserte ferroviaire du littoral méditerranéen avec une dimension européenne** (corridor France - Italie)
 - Augmenter le nombre de TGV et le nombre de voyageurs transportés
 - Poursuivre l'amélioration des temps de parcours

Décision ministérielle du 23 juin 2020

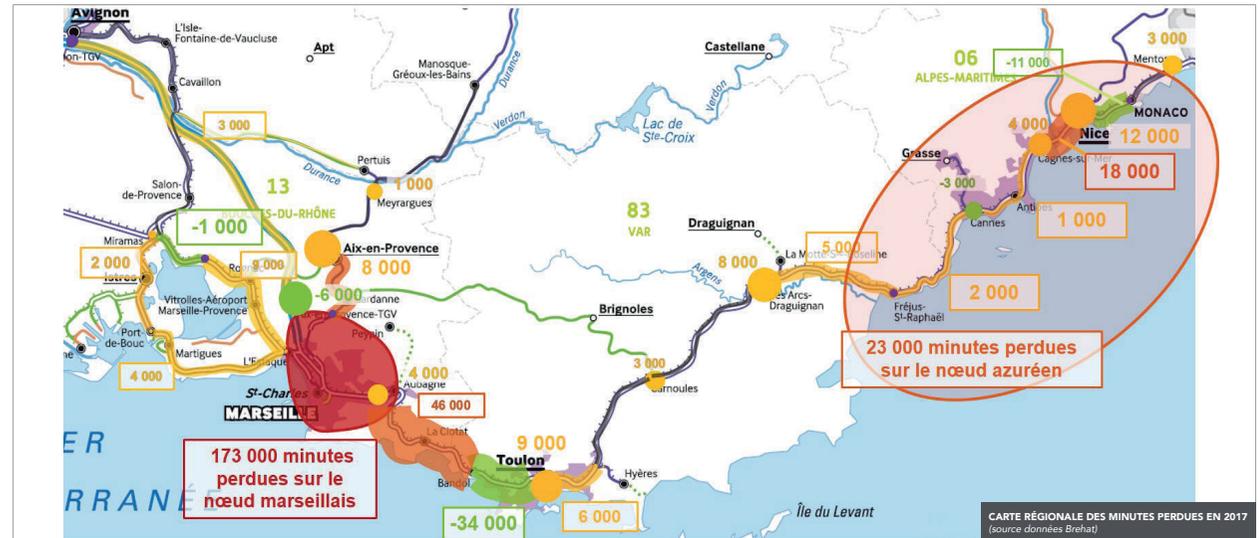
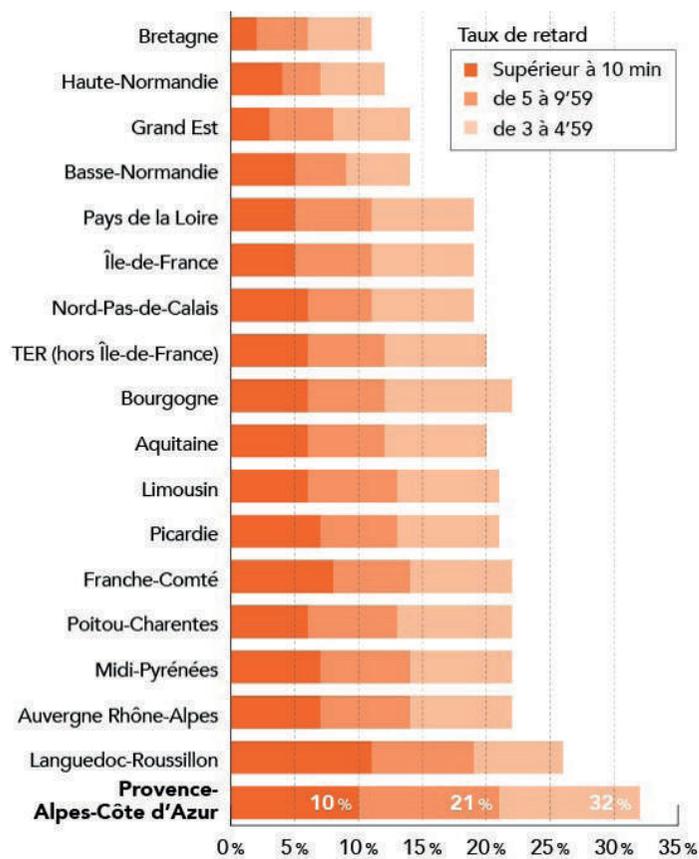
- Confirme les objectifs du projet LNPCA et son phasage
- Prend acte de la concertation riche, fructueuse et utile au projet menée par SNCF R sur les phases 1 et 2 de 2019
- Confirme les fonctionnalités opérationnelles du projet et les aménagements retenus par secteurs géographiques
- **Demande à SNCF R de préparer le dossier d'enquête publique sur le périmètre des phases 1 et 2 avec l'objectif de lancement de l'enquête avant fin 2021**
- **Demande à SNCF R de conduire des concertations complémentaires sur différentes opérations et thématiques**

Planning prévisionnel

Période	Étape du projet
Mars 2021	<ul style="list-style-type: none">• Concertations complémentaires sur Marseille (dont la 4^{ème} voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune)
Été 2021	<ul style="list-style-type: none">• Validation du programme LNPCA : phases 1 et 2
Septembre 2021	<ul style="list-style-type: none">• Dossier d'Enquête publique et étude d'impact
Été 2021 → fin 2021	<ul style="list-style-type: none">• Instructions réglementaires : Autorité Environnementale, Secrétariat Général Pour l'Investissement, Concertation inter-administrative, ...• Finalisation du dossier d'enquête publique
Fin 2021	<ul style="list-style-type: none">• Lancement de l'enquête publique sur les phases 1 et 2 (arrêté inter-préfectoral d'ouverture de l'enquête)
2023	<ul style="list-style-type: none">• Déclaration d'Utilité Publique
2024	<ul style="list-style-type: none">• Début des travaux de la phase 1
2026 → 2029	<ul style="list-style-type: none">• Mise en service des premières opérations de la phase 1
2028	<ul style="list-style-type: none">• Début des travaux de la phase 2 (dont la 4^{ème} voie)

La nécessité d'améliorer le fonctionnement du nœud ferroviaire marseillais

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a le plus fort taux de retard et d'annulation de France



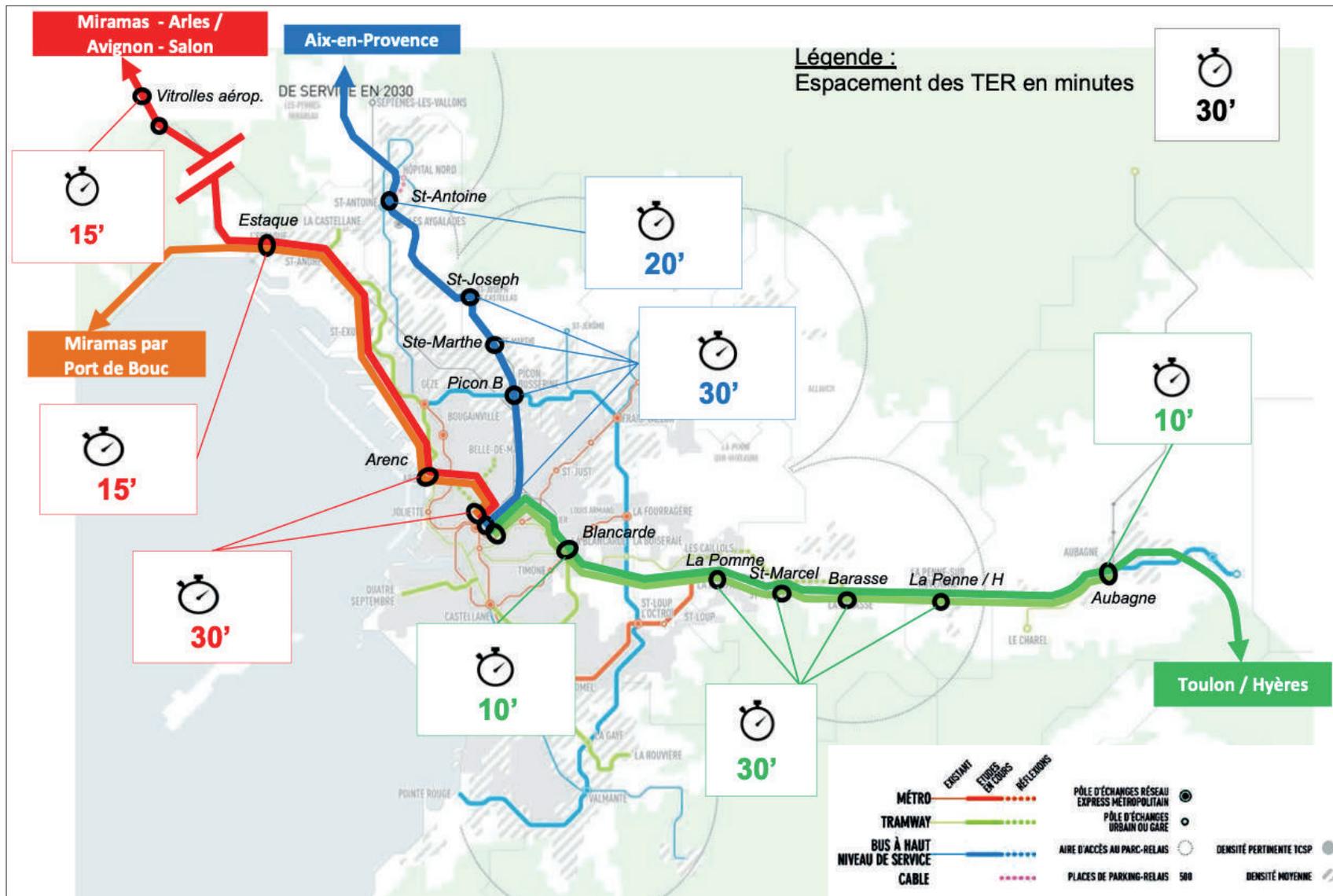
Le nœud ferroviaire marseillais est le 2nd en France en termes d'irrégularité

Ville	Minutes de train perdues / an ¹
Lyon Part Dieu	302 300
Marseille St-Charles	243 000
Strasbourg	102 800
Toulouse Matabiau	71 500
Tours – St-Pierre des Corps	42 100

¹ Cumul des retards des circulations commerciales

Les apports du projet LNPCA

Services ferroviaires actuels



SITUATION ACTUELLE : SCHEMA DES DESERTES ET DES FREQUENCES A L'ECHELLE DE L'AIRE MARSEILLAISE
(source schéma réalisé sur un fond de carte du Projet de PDU Métropole AMP)

Schéma de services avant le projet LNPCA

Situation actuelle (SA2020)

Marseille	Toulon	Azur
<ul style="list-style-type: none"> 2 TER omnibus Mrs-Aubagne 	<ul style="list-style-type: none"> Terminus Toulon pour les omnibus venant de Carnoules 	<ul style="list-style-type: none"> service TER mixte entre Cannes et Nice = 2 omnibus + 1 semi-direct

[← Retour au Sommaire](#)

Légende :

Fréquence des trains portée par le type de trait

- trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe
- - - trait pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe
- trait pointillé court = train non cadencé

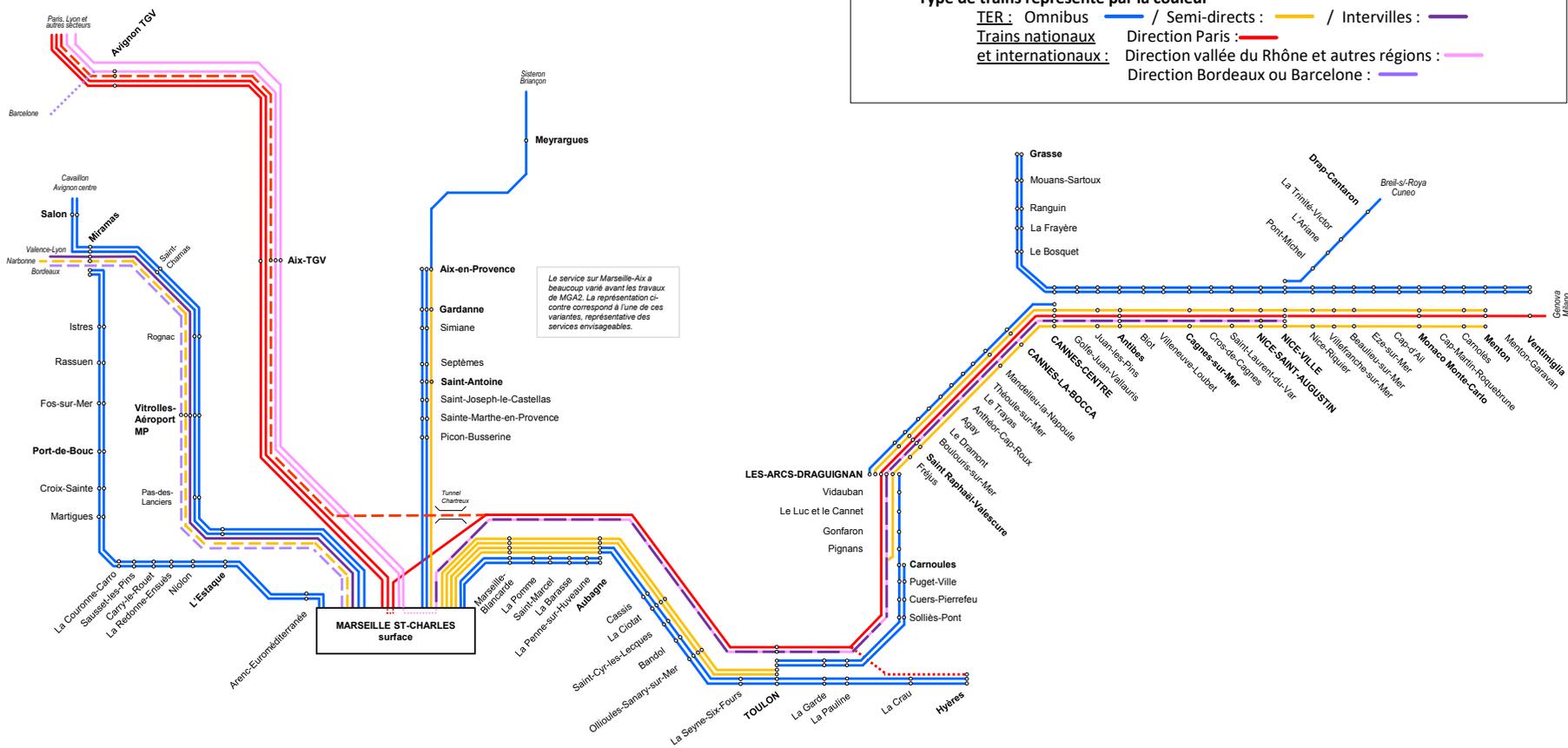
Arrêts :

- systématique
- non systématique

Type de trains représenté par la couleur

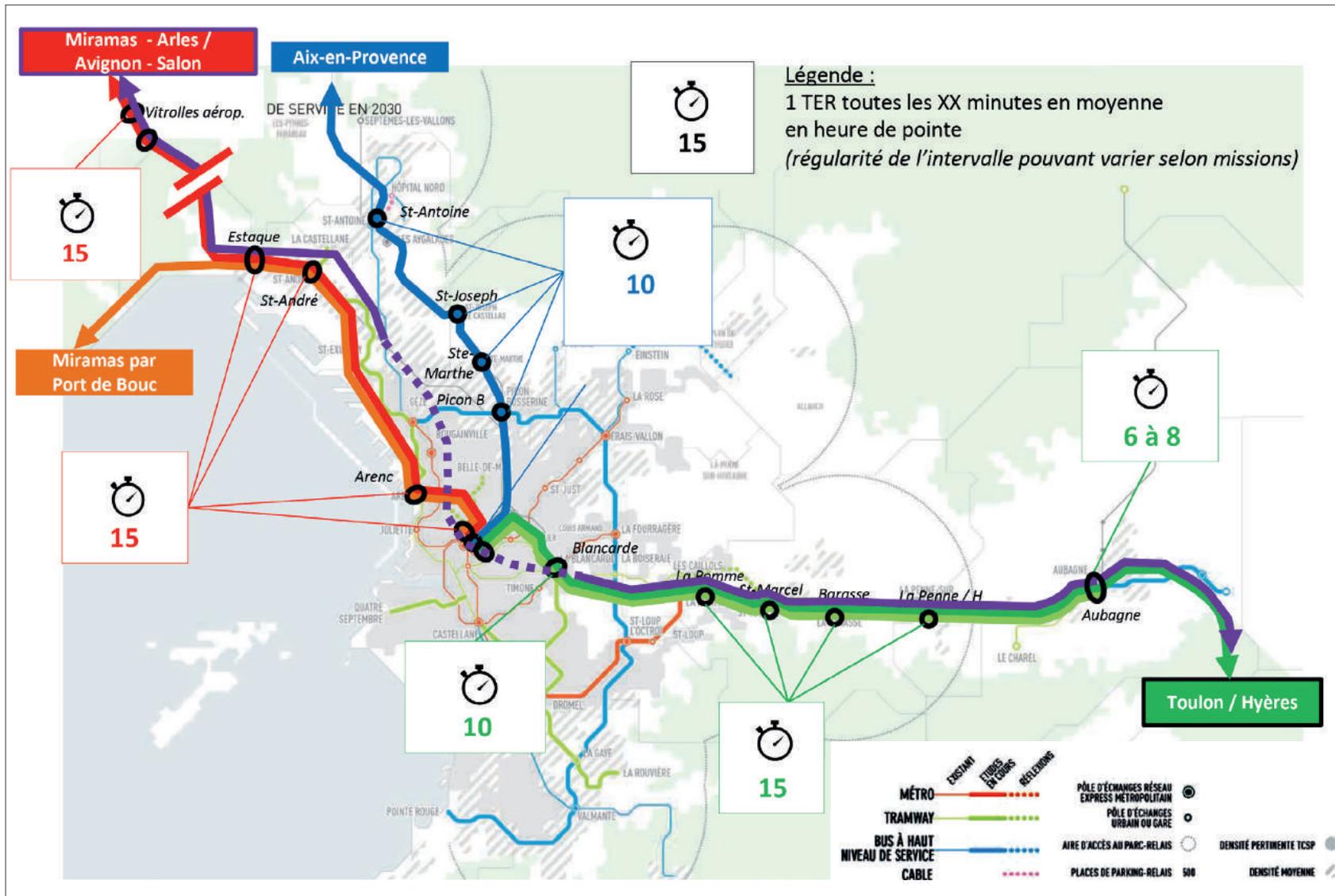
TER : Omnibus (bleu) / Semi-directs (jaune) / Intervals (violet)

Trains nationaux et internationaux : Direction Paris (rouge) / Direction vallée du Rhône et autres régions (rose) / Direction Bordeaux ou Barcelone (orange)



Les apports du projet LNPCA

Doublement des services actuels sur les principales branches de l'étoile ferroviaire de Marseille



VERS UN RER MÉTROPOLITAIN : SCHÉMA DES DESSERTES ET DES FRÉQUENCES À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MARSEILLAISE
(source schéma réalisé sur un fond de carte du Projet de PDU Métropole AMP)

Schéma de services permis par le projet LNPCA avec projets complémentaires

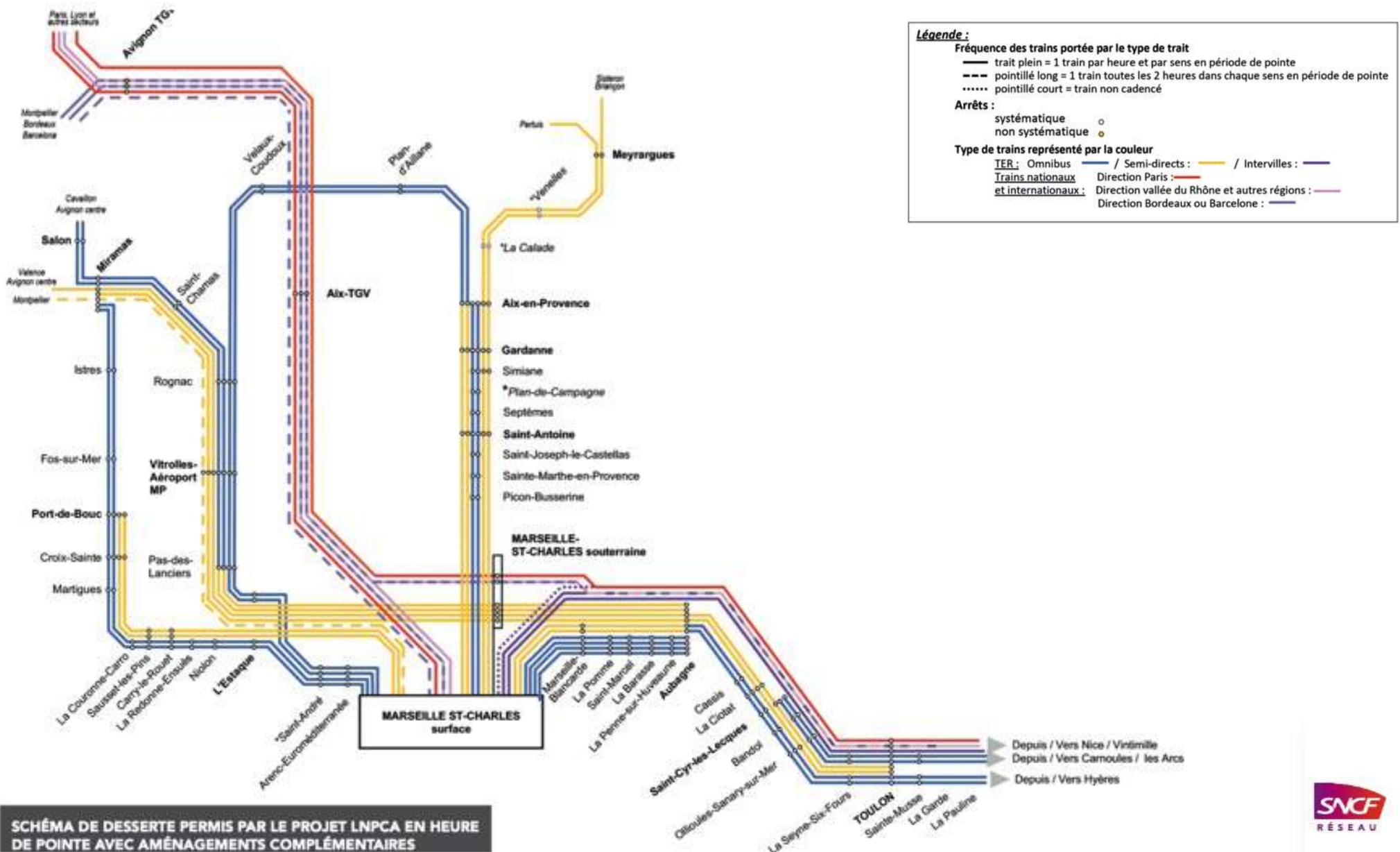
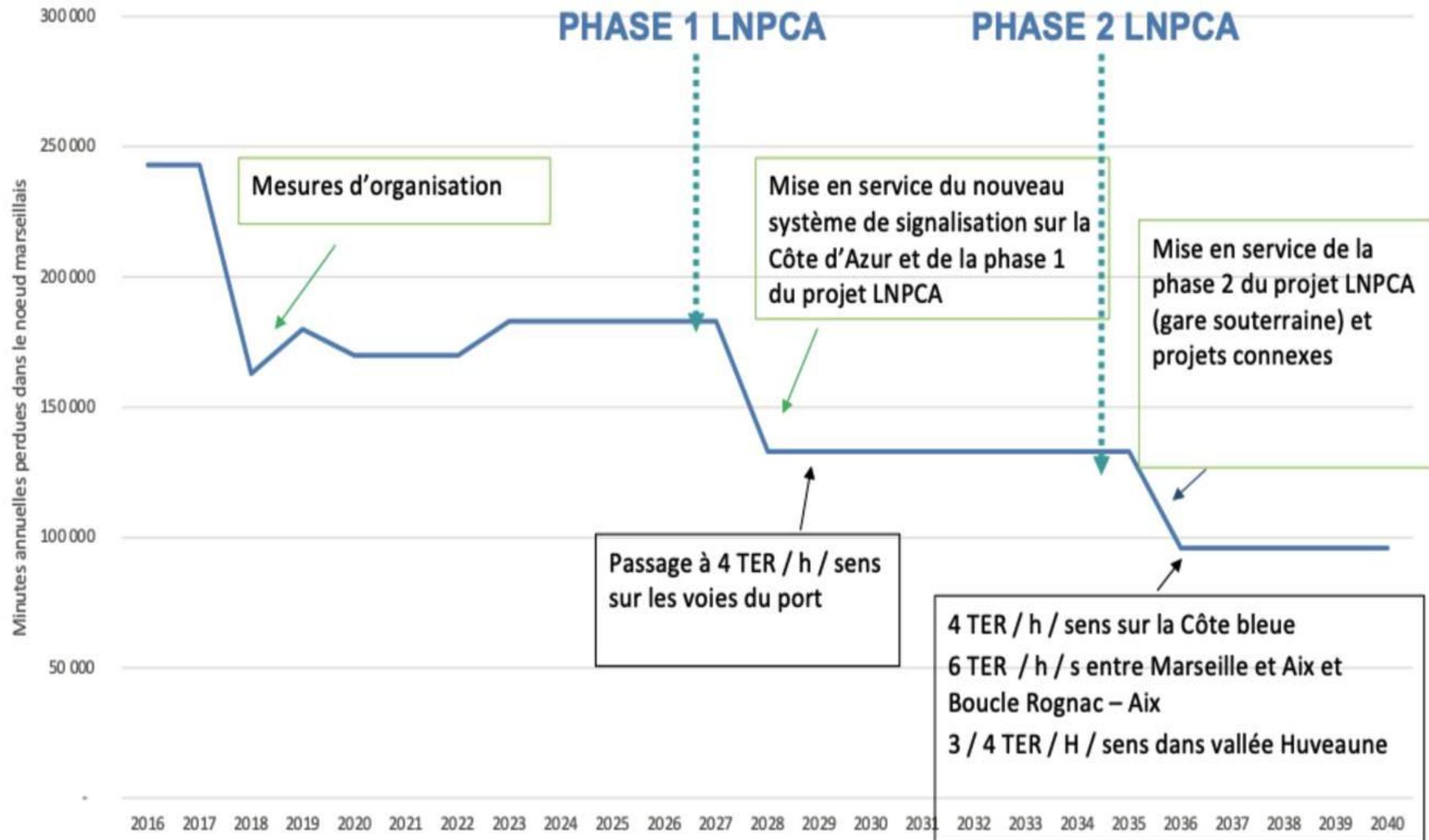


SCHÉMA DE DESSERTE PERMIS PAR LE PROJET LNPCA EN HEURE DE POINTE AVEC AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Objectif d'amélioration de la régularité dans le nœud marseillais (phases 1+2)



Une croissance attendue des usagers du TER

Une fréquentation des 4 gares de la vallée qui devrait plus que doubler avec le passage de 2 à 3 TER par heure par sens

Augmentation attendue du nombre de voyageur par an :

- **La Pomme :**

50 000 → 150 000

- **St-Marcel :**

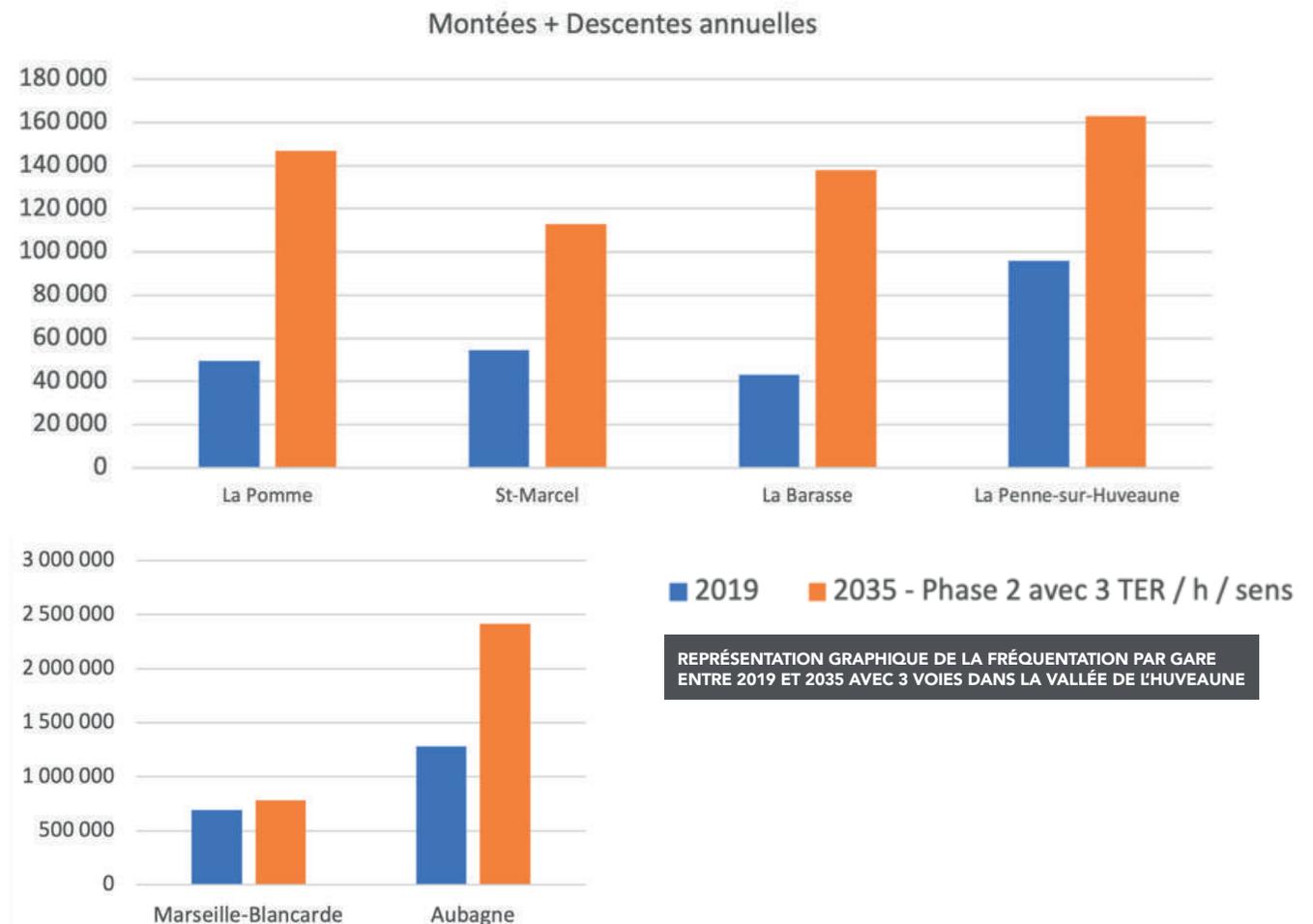
55 000 → 110 000

- **La Barasse :**

40 000 → 140 000

- **Penne-sur-Huveaune :**

100 000 → 160 000



Un gain de voyageurs avec la mise en service de la 4^{ème} voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune

Passage de 3 à 4 TER par heure et par sens en heures de pointe entre Saint-Charles et Aubagne

Augmentation attendue du nombre de voyageur par an :

- **La Pomme :**

150 000 → + de 200 000

- **St-Marcel :**

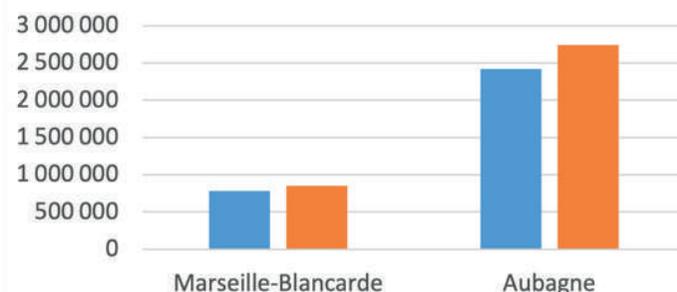
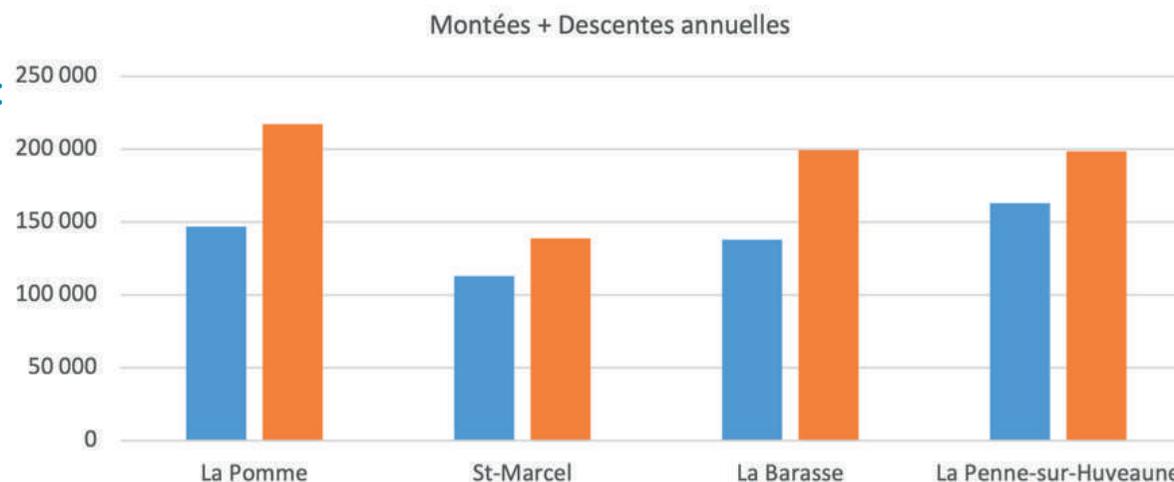
110 000 → 140 000

- **La Barasse :**

140 000 → 200 000

- **Penne-sur-Huveaune :**

160 000 → 200 000



■ 2035 - Phase 2 avec 3 TER / h / sens
■ 2035 - Phase 2 avec 4 TER / h / sens (avec 4^{ème} voie VH)

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES GARES DE LA VALLÉE DE L'HUVEAUNE AVEC LA MISE EN SERVICE DE LA 4^È VOIE ENTRE BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

03. Les principes d'aménagement entre Blancarde et la penne-sur- Huveaune



10 min

Les aménagements prévus sur le secteur Blancarde / La Penne-sur-Huveaune



TECHNICENTRE BLANCARDE

(PHASE 1)

- Création de voies de garage TER dans le technicentre de La Blancarde

(PHASE 2)

Restructuration et extension



PHASE 1



PHASE 2

PARETTE NORD

Entrée-sortie Est du tunnel St Charles au Nord de voies, zone d'activité des Locaux Bleus

Franchissement de la L2
- et de la coulée verte qu'elle porte

DE LA BLANCARDE À LA GARE DE LA PENNE/HUVEAUNE

(PHASE 2)

Pour porter le service omnibus entre Saint-Charles et Aubagne de 3 à 4 TER par heure et par sens en période de pointe, création d'une 4^e voie de La Blancarde jusqu'à la gare de la Penne-sur-Huveaune :

- Principalement située au nord des voies existantes sauf de Parette inclus à la Pomme
- Modification des quais des gares de La Pomme et La Barasse
- Enjeux d'insertion et d'aménagement urbain
- Enjeux hydrauliques

Les gains socio-économiques de la 4^{ème} voie

Gains d'une valeur socio-économique de **30 M€ pluri-annuels**

- Gain de régularité pour les usagers des omnibus
- Diminution des temps d'attente en gare
- Diminution de la pollution atmosphérique grâce au report de la route vers le train :
 - 60% des nouveaux usagers du TER seraient des reportés de la voiture
 - 30% seraient des reportés des cars

Le bilan socio-économique intègre les gains et les charges (investissements et exploitation)

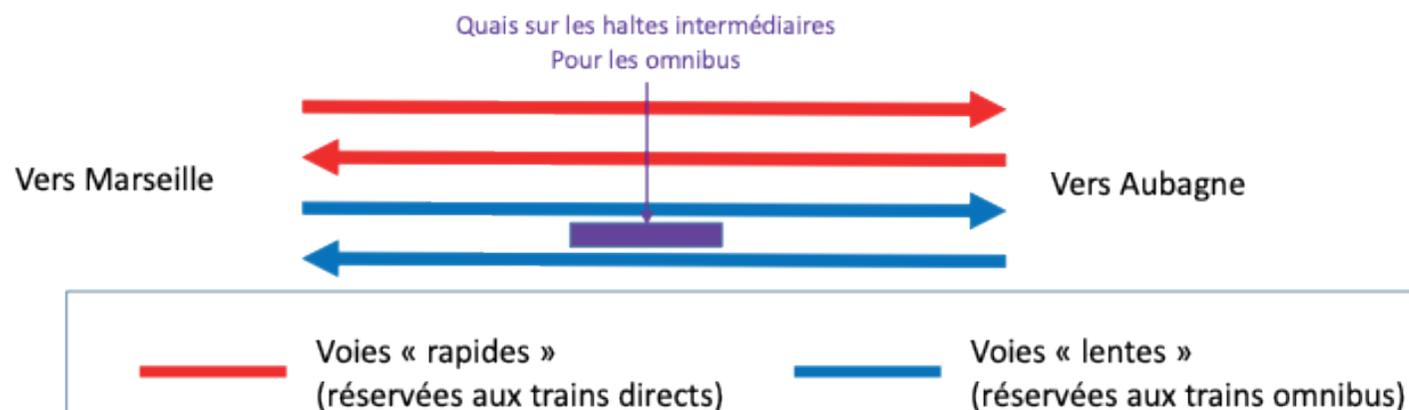
Principes pour assurer la réussite de l'opération

4 principes

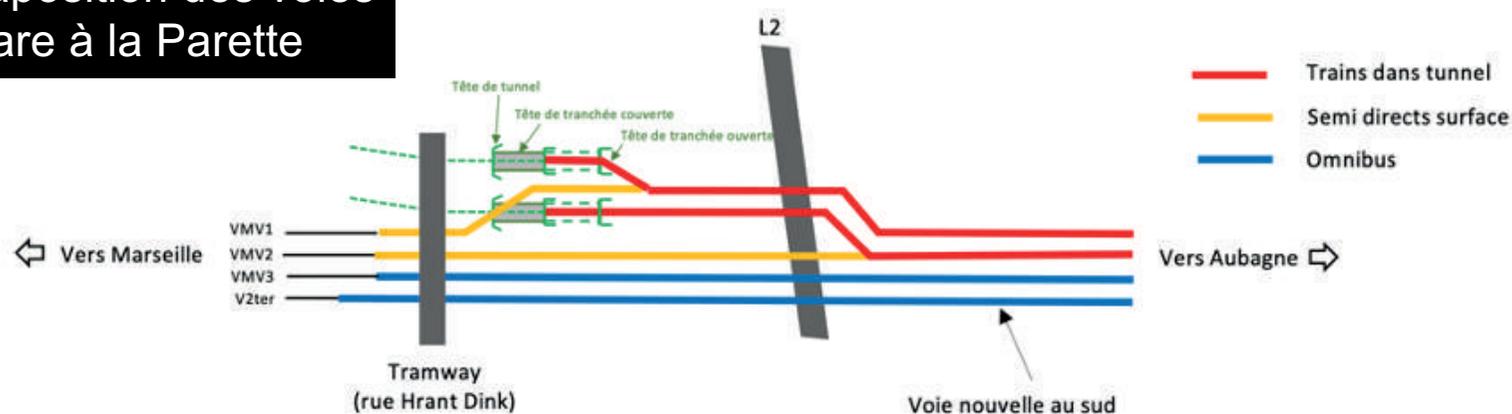
- **Une régularité de haut niveau** pour les navettes Marseille Aubagne
- **Des gares adaptées**, notamment avec la modification des quais, leur insertion urbaine, l'aménagement de leurs accès, la question des parkings au cas par cas
- **Des emprises foncières limitées** en termes d'acquisition
- **Une attention particulière sur les enjeux hydrauliques**

Configuration présentée à la concertation de 2021

Juxtaposition des voies dans les gares omnibus



Juxtaposition des voies en gare à la Parette





Des questions ?
Des clarifications ?



5 min

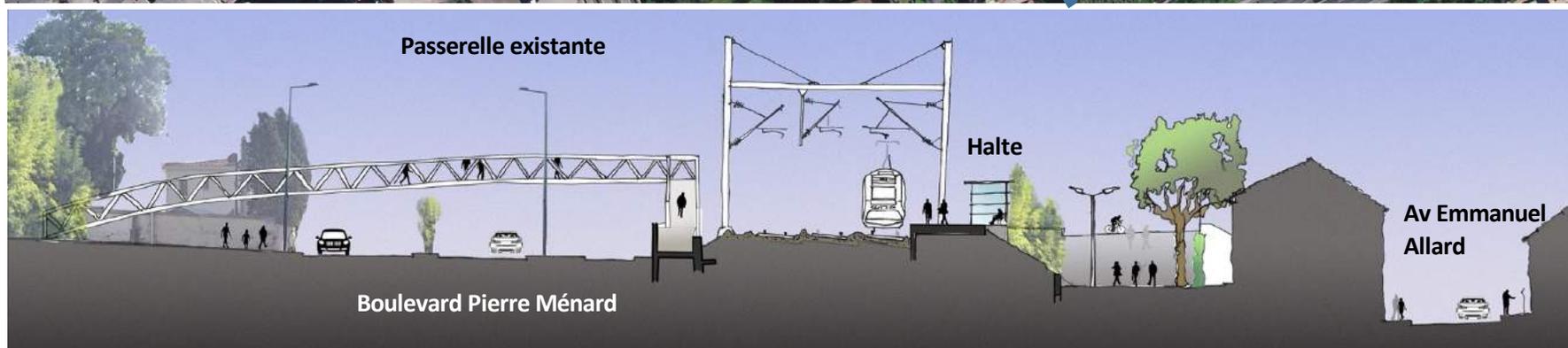
04. Les gares de la Vallée de l'Huveaune



40 min
Présentation et échanges

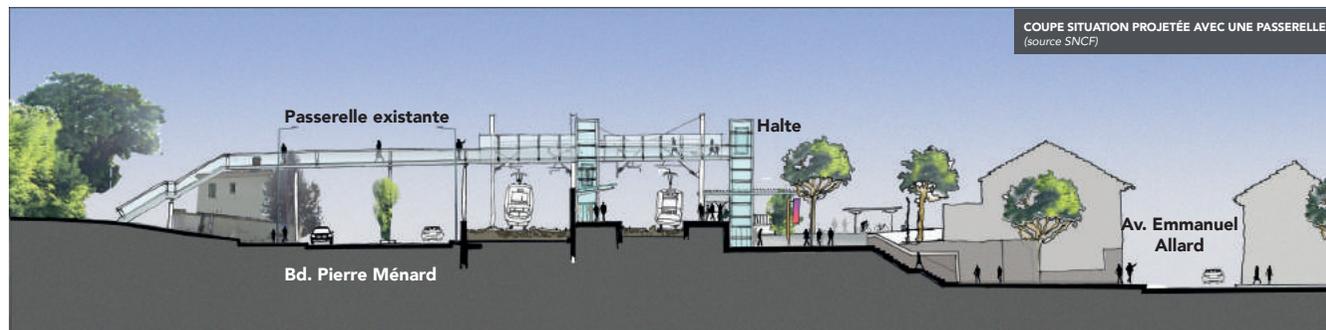
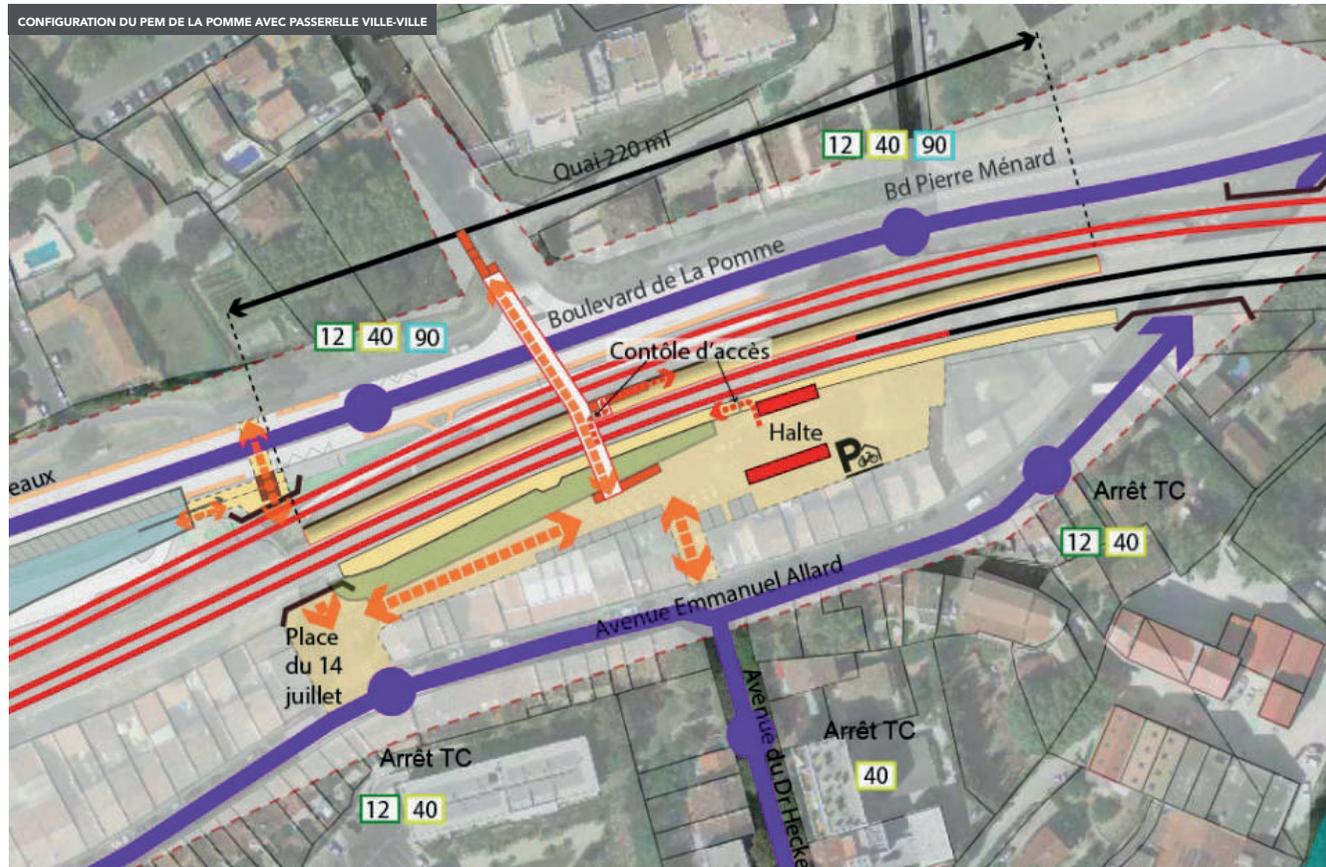
Gare de la Pomme

Configuration de la gare actuelle



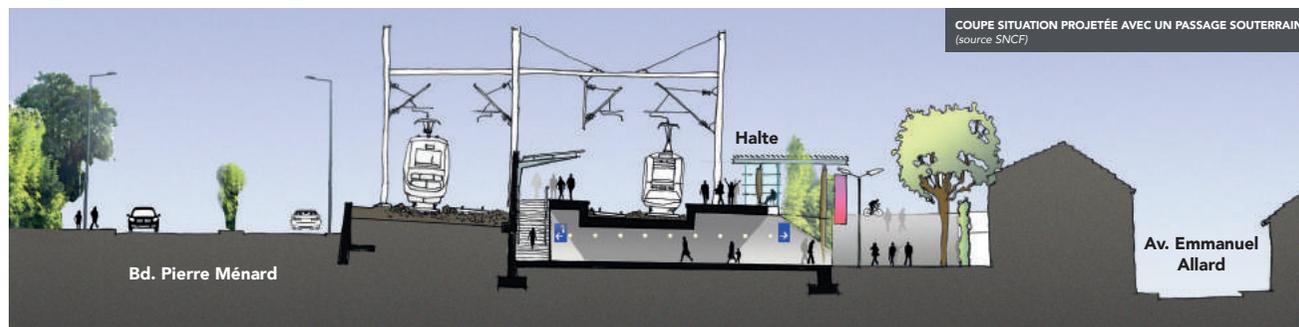
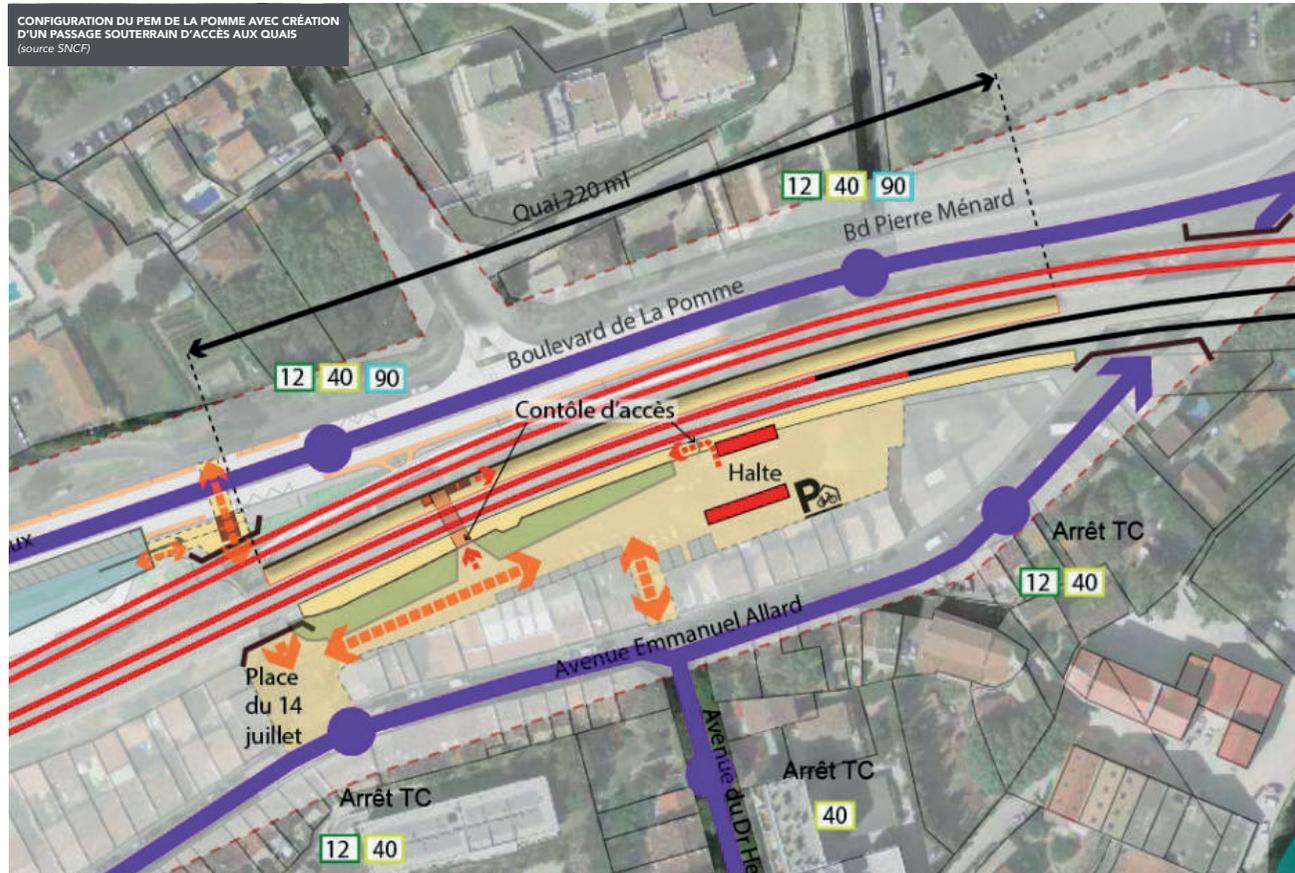
Gare de la Pomme

Solution passerelle allongée



Gare de la Pomme

Solution passage souterrain

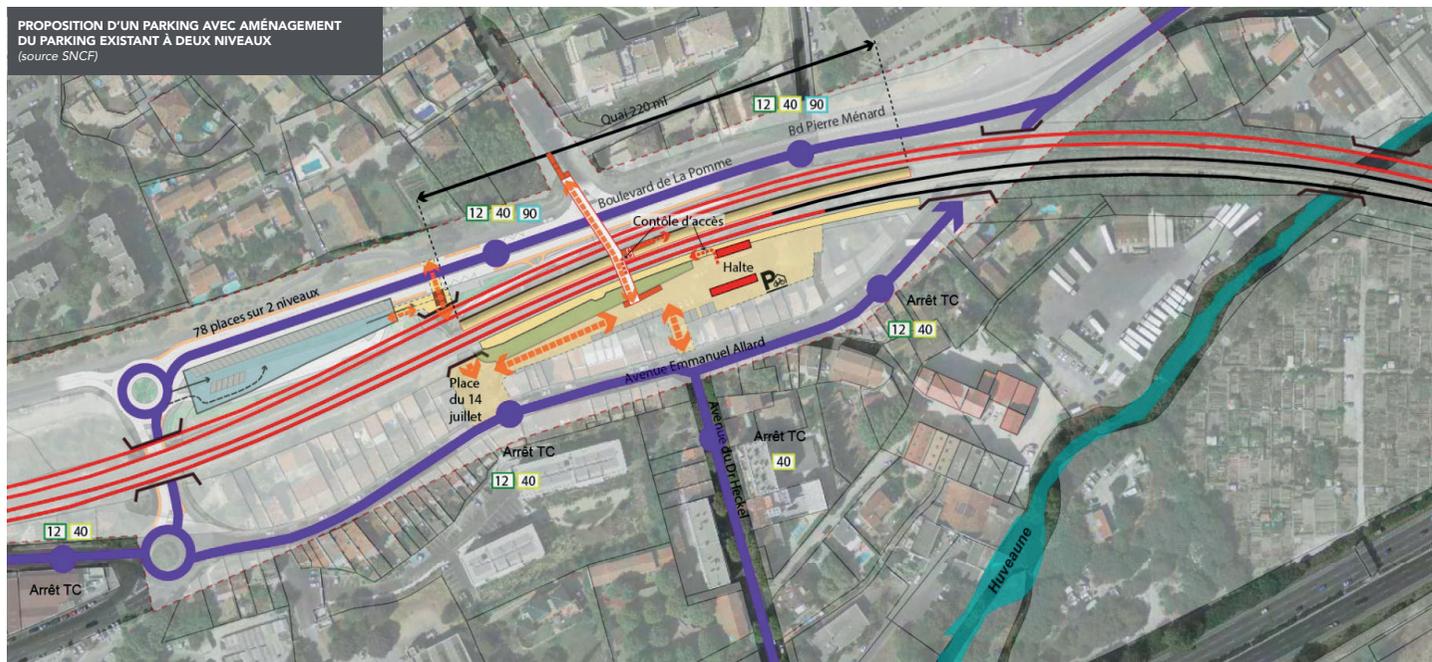


Gare de la Pomme

Réaménagement des parkings

Solution de base

80
places
rétablies



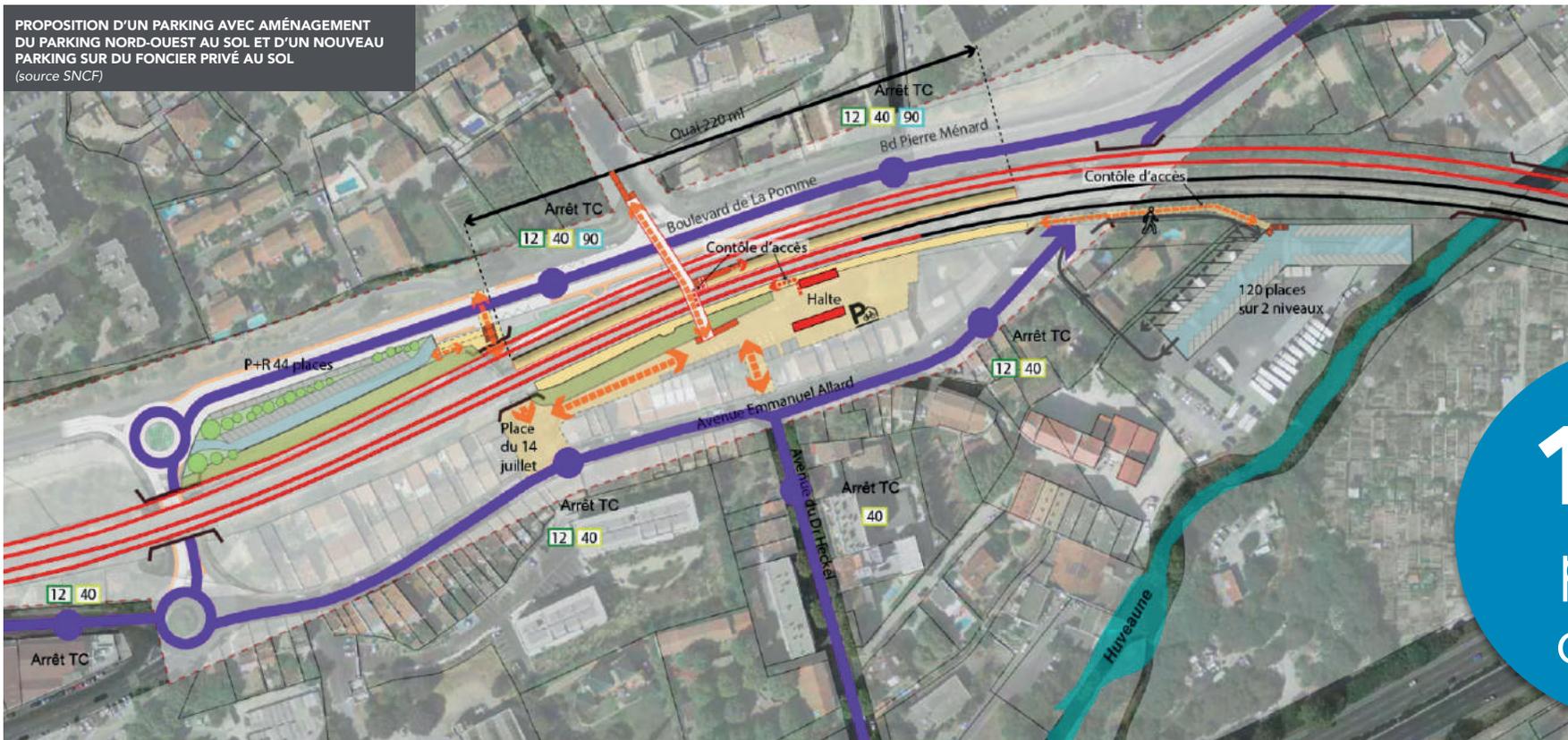
- Surface du parking existant côté Nord-Ouest diminuée de moitié
- Réalisation d'un **parking à étage sur l'emprise restante** du parking actuel
- Ouvrage contraint et assez coûteux au regard de la capacité créée

Gare de la Pomme

Réaménagement des parkings

Variante 1 :

- Conservation des 44 places résiduelles du parking au Nord
- Construction d'un parking à 2 niveaux de 120 places sur une partie du terrain de transport Suma au Sud (2 500m², soit 1/3 de la parcelle environ)



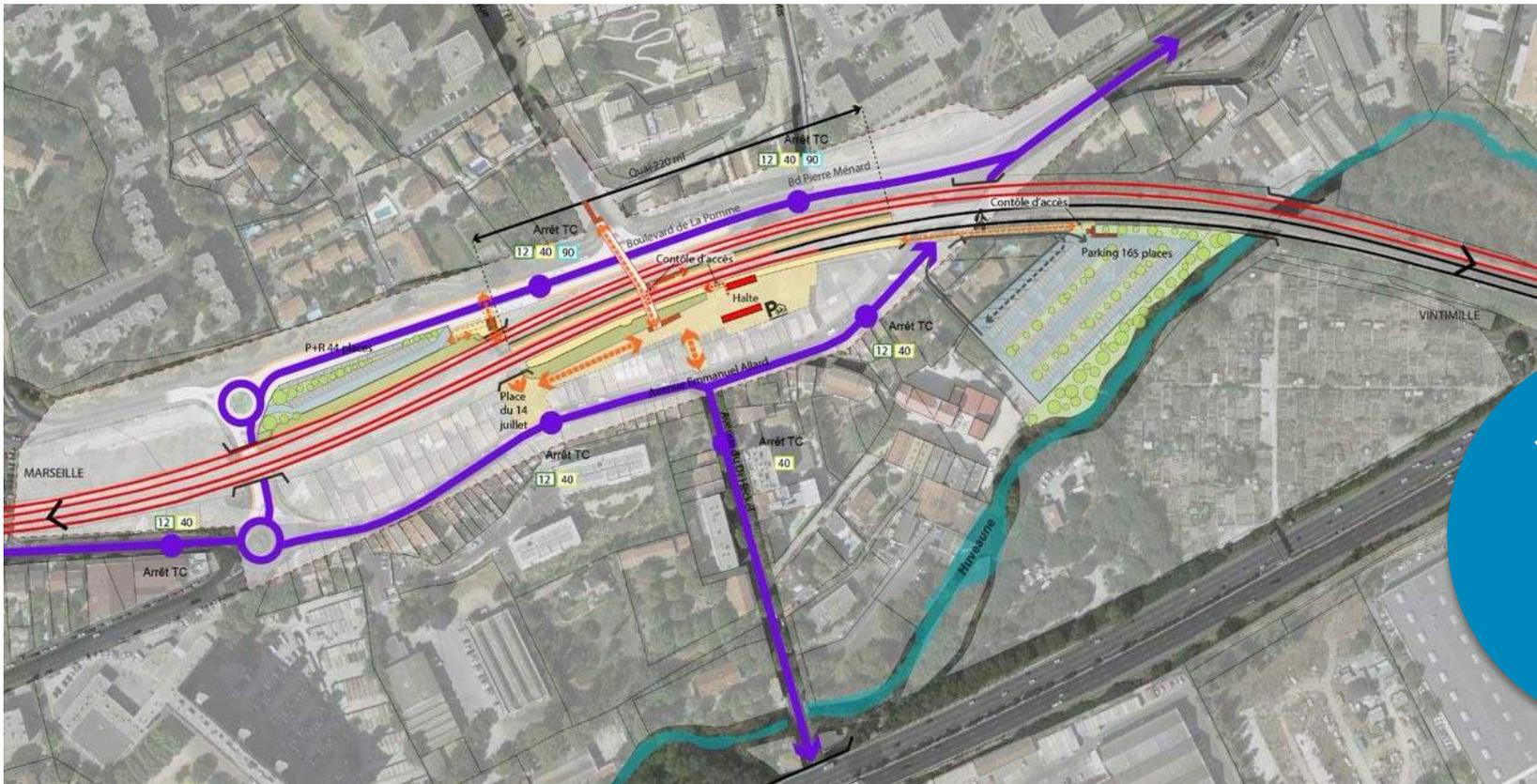
120
places
créées

Gare de la Pomme

Réaménagement des parkings

Variante 2 :

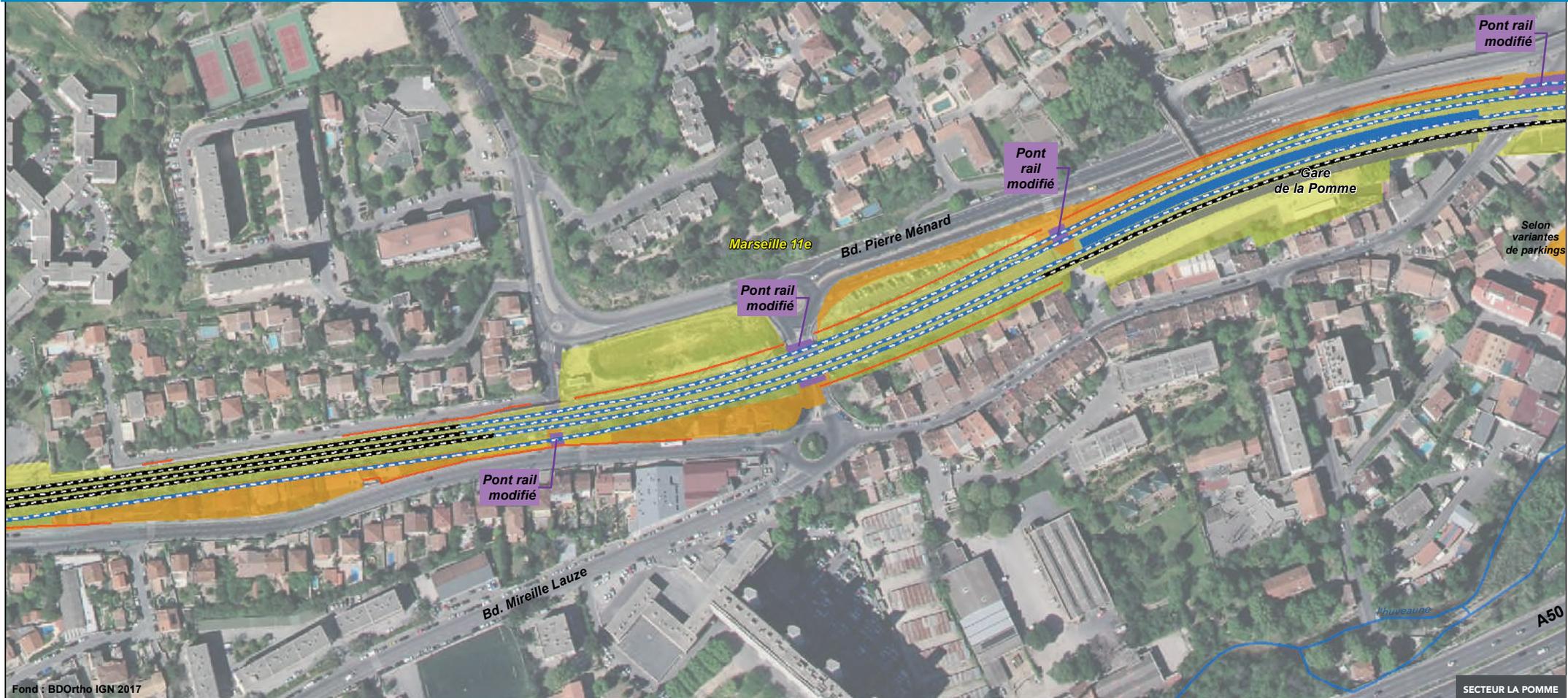
- Conservation des 44 places résiduelles du parking au Nord
- Construction d'un parking au sol de 170 places sur la totalité du terrain de transport Suma au Sud



170
places
créées

Plan emprises foncière

Secteur La Pomme



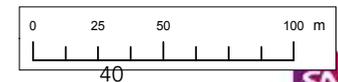
Fond : BDOrtho IGN 2017

SECTEUR LA POMME



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Quai créé ou modifié
- Quai existant
- Murs de soutènement / Paroi de tranchée ouverte ou couverte
- Limite de commune ou d'arrondissement

Bassin de rétention





Des questions ?
Des clarifications ?



10 min

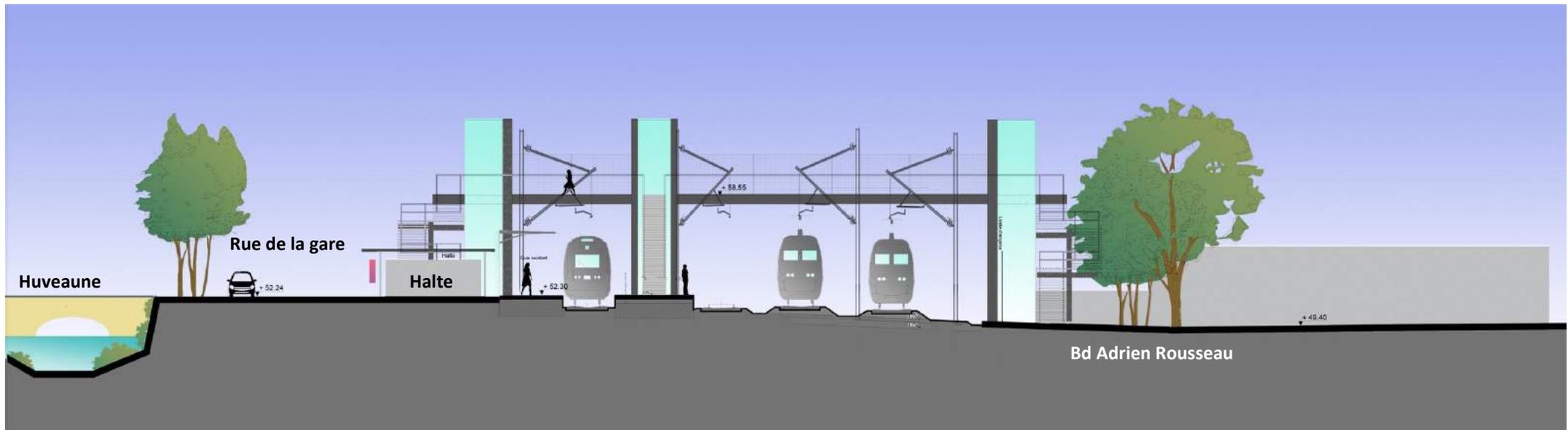
Gare de Saint-Marcel

Configuration de la gare actuelle



Gare de Saint-Marcel

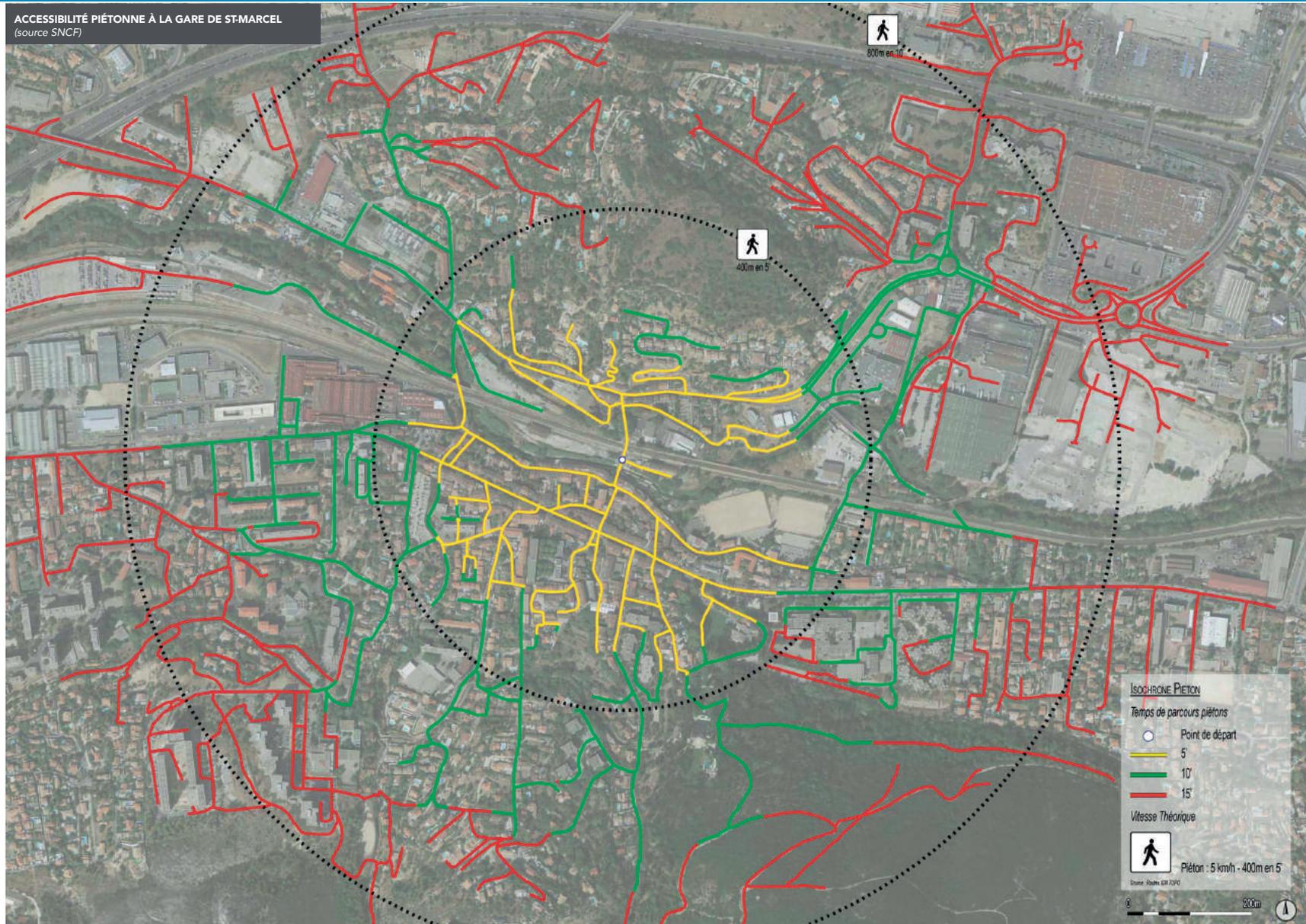
Configuration de la gare projetée



Gare Saint-Marcel

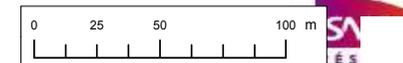
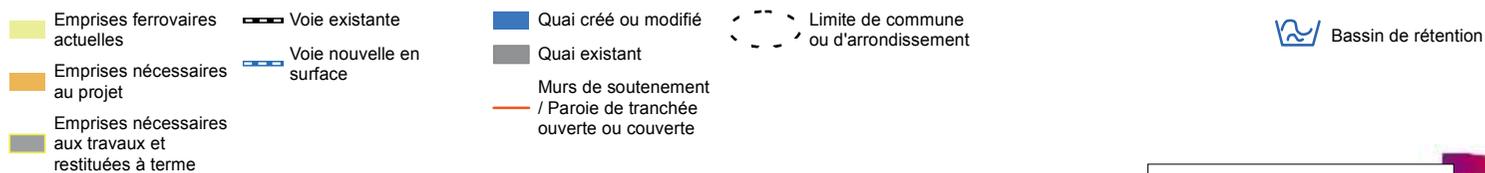
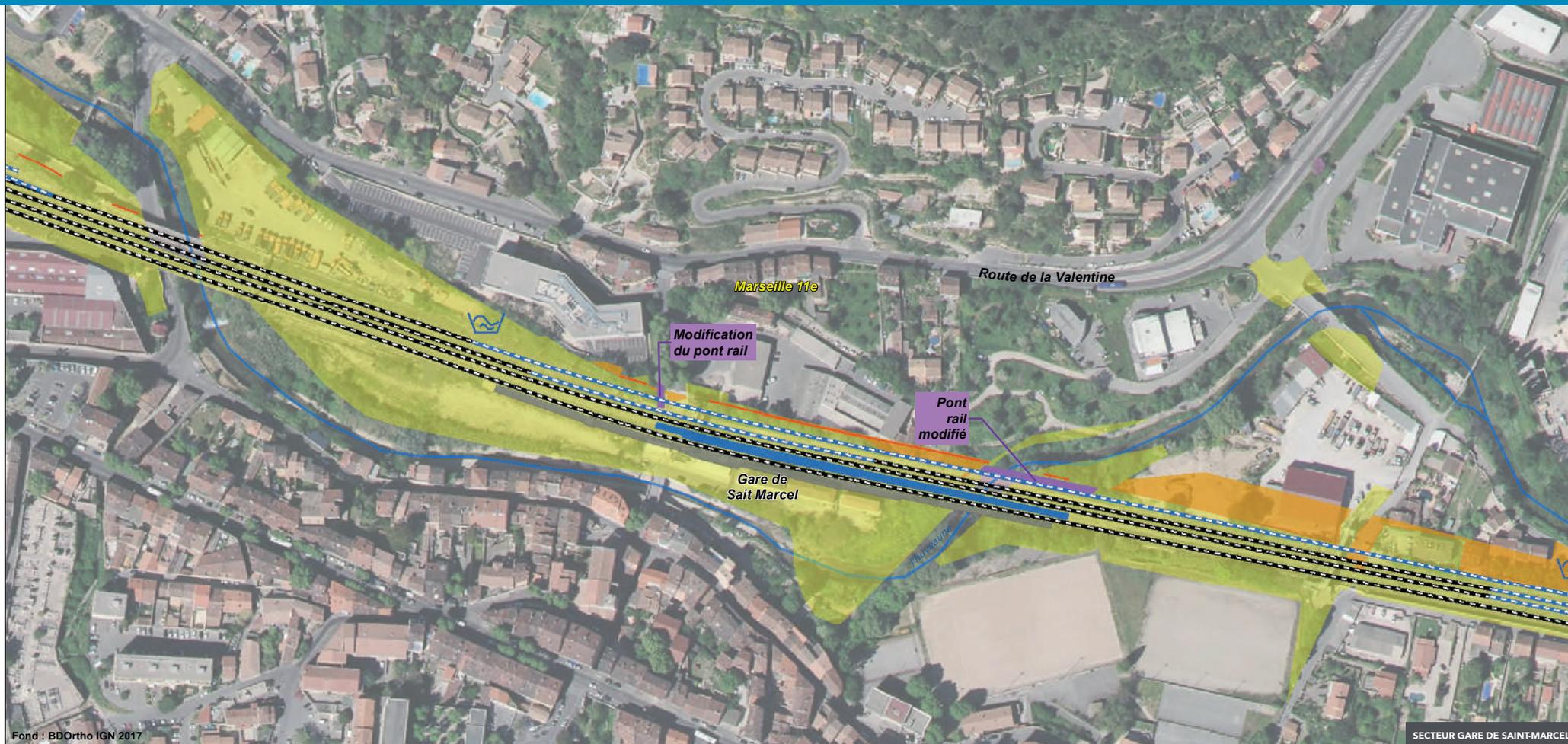
Accès piétons privilégiés

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE À LA GARE DE ST-MARCEL
(source SNCF)



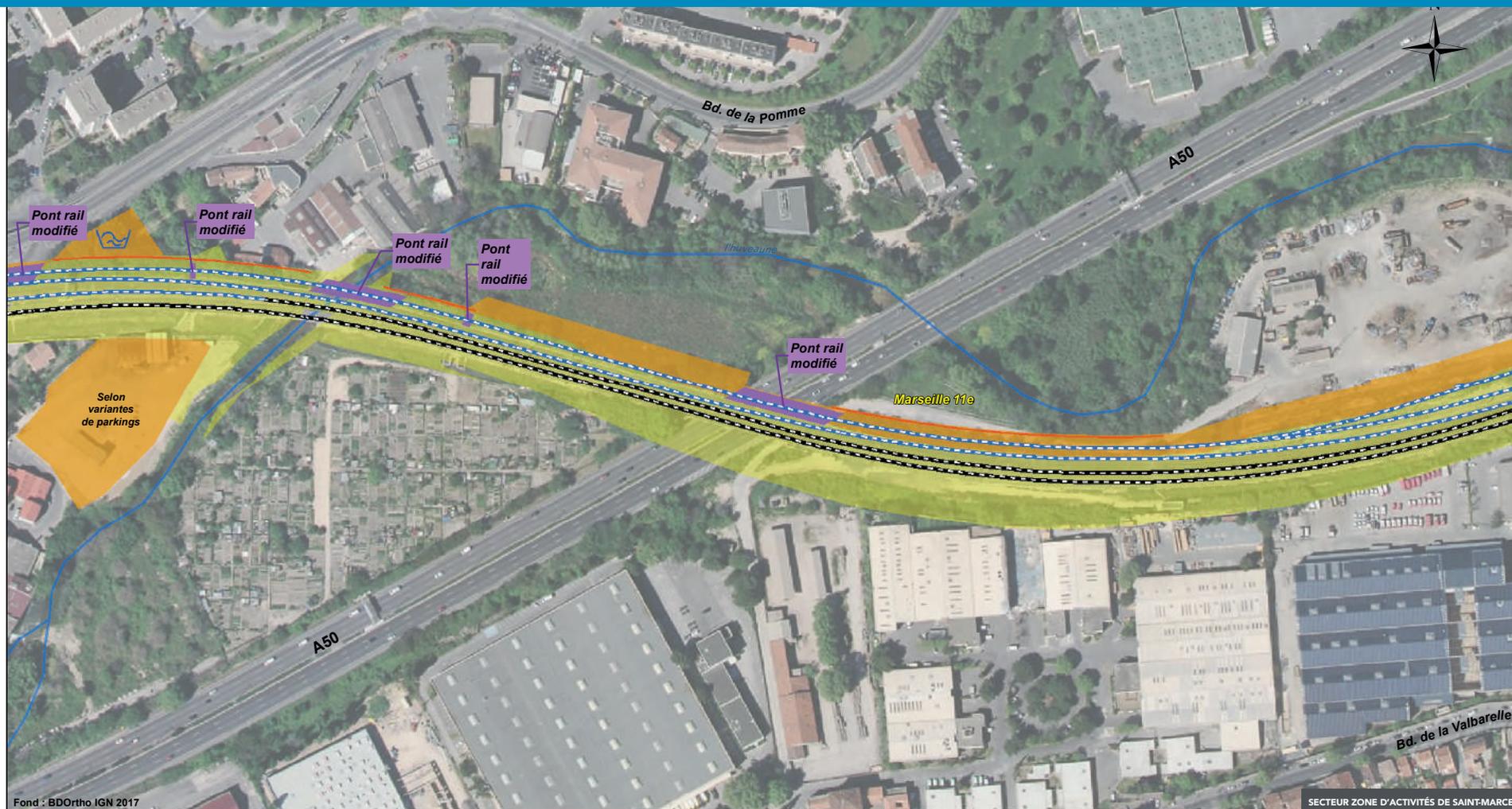
Plan emprises foncières

Secteur gare de Saint-Marcel



Plan emprises foncières

Secteur zone d'activités de Saint-Marcel

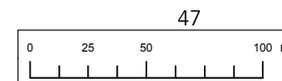


Fond : BDOrtho IGN 2017

SECTEUR ZONE D'ACTIVITÉS DE SAINT-MARCEL



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Murs de soutènement / Paroi de tranchée ouverte ou couverte
- Limite de commune ou d'arrondissement
- Bassin de rétention



Plan emprises foncières

Secteur Saint-Marcel



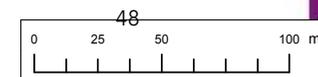
Fond : BDOortho IGN 2017

SECTEUR SAINT-MARCEL



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Murs de soutènement / Paroi de tranchée ouverte ou couverte
- Limite de commune ou d'arrondissement

Bassin de rétention





Des questions ?
Des clarifications ?



10 min

Gare de la Barasse

Configuration de la gare actuelle



Gare de la Barasse

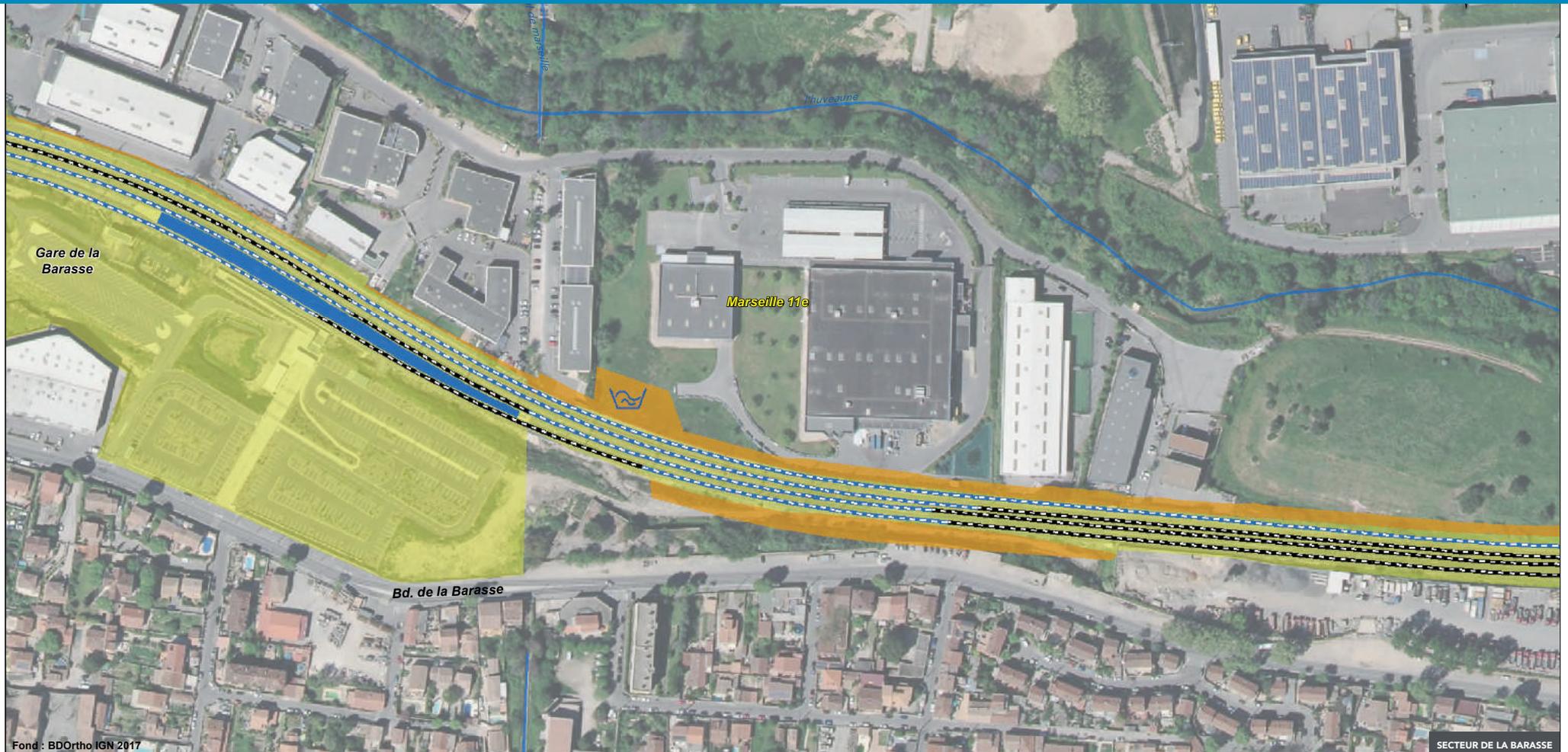
Configuration envisagée sur la gare

- Maintien de l'ensemble de l'infrastructure dans le secteur de la gare
- Léger ripage des voies rapides au nord
- Accès identiques
- Déploiement du pôle via le projet d'aménagement alentour



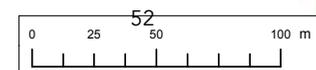
Plan emprises foncières

Secteur de la Barasse



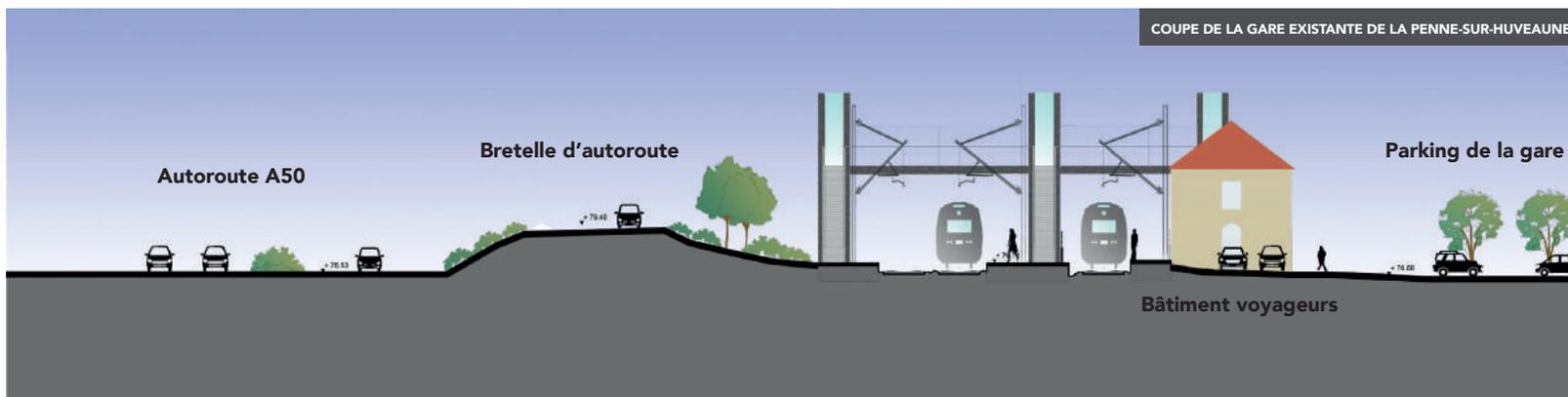
- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Quai créé ou modifié
- Limite de commune ou d'arrondissement

Bassin de rétention



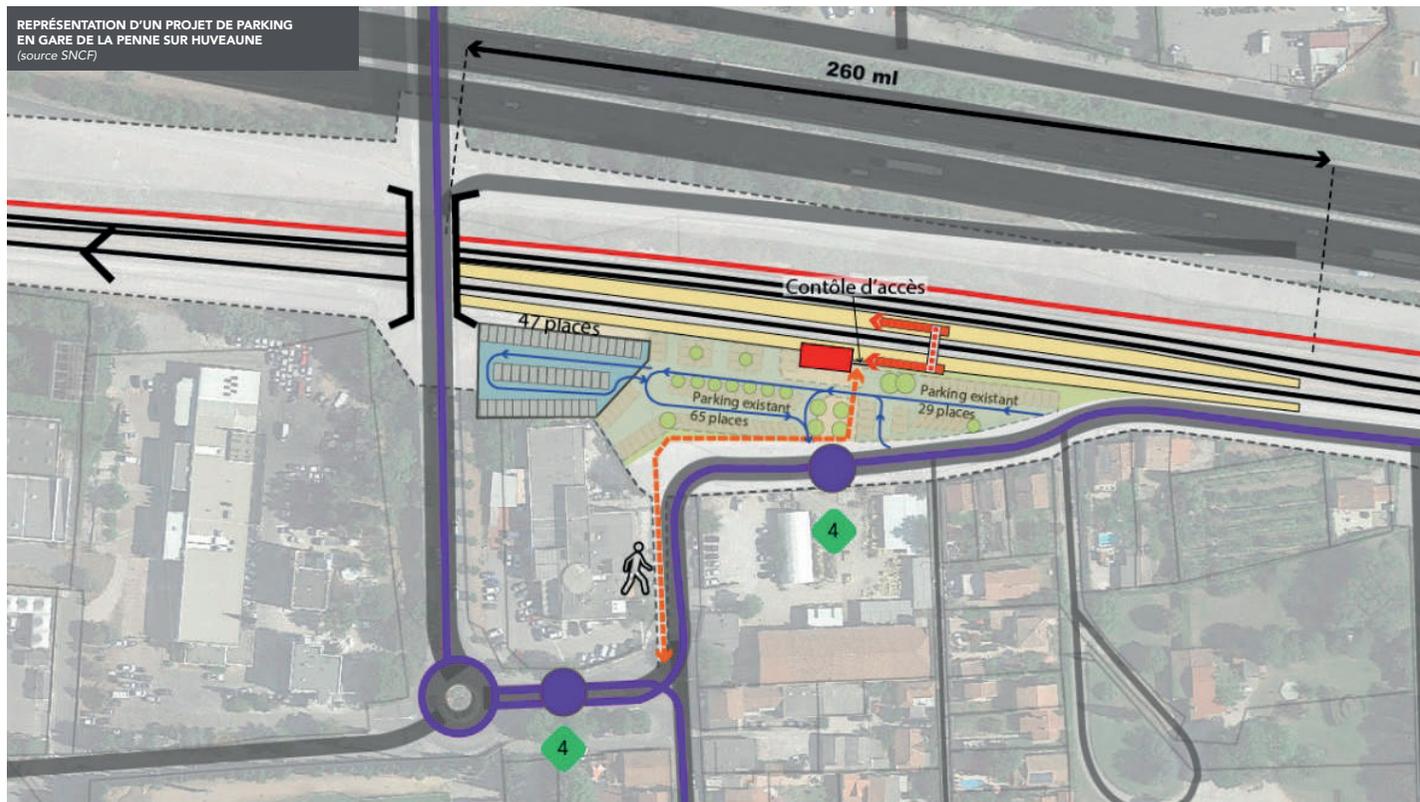
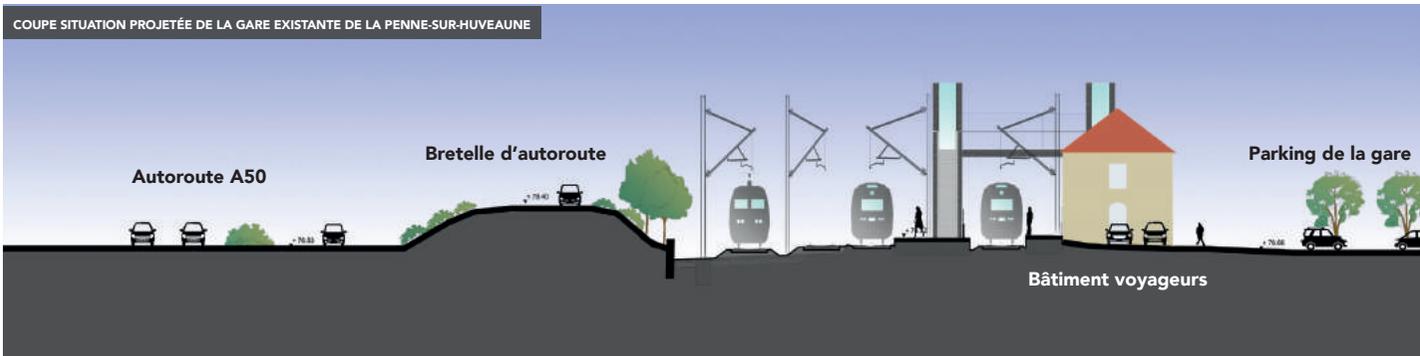
Gare de la Penne-sur-Huveaune

Configuration de la gare actuelle



Gare de la Penne-sur-la-Huveaune

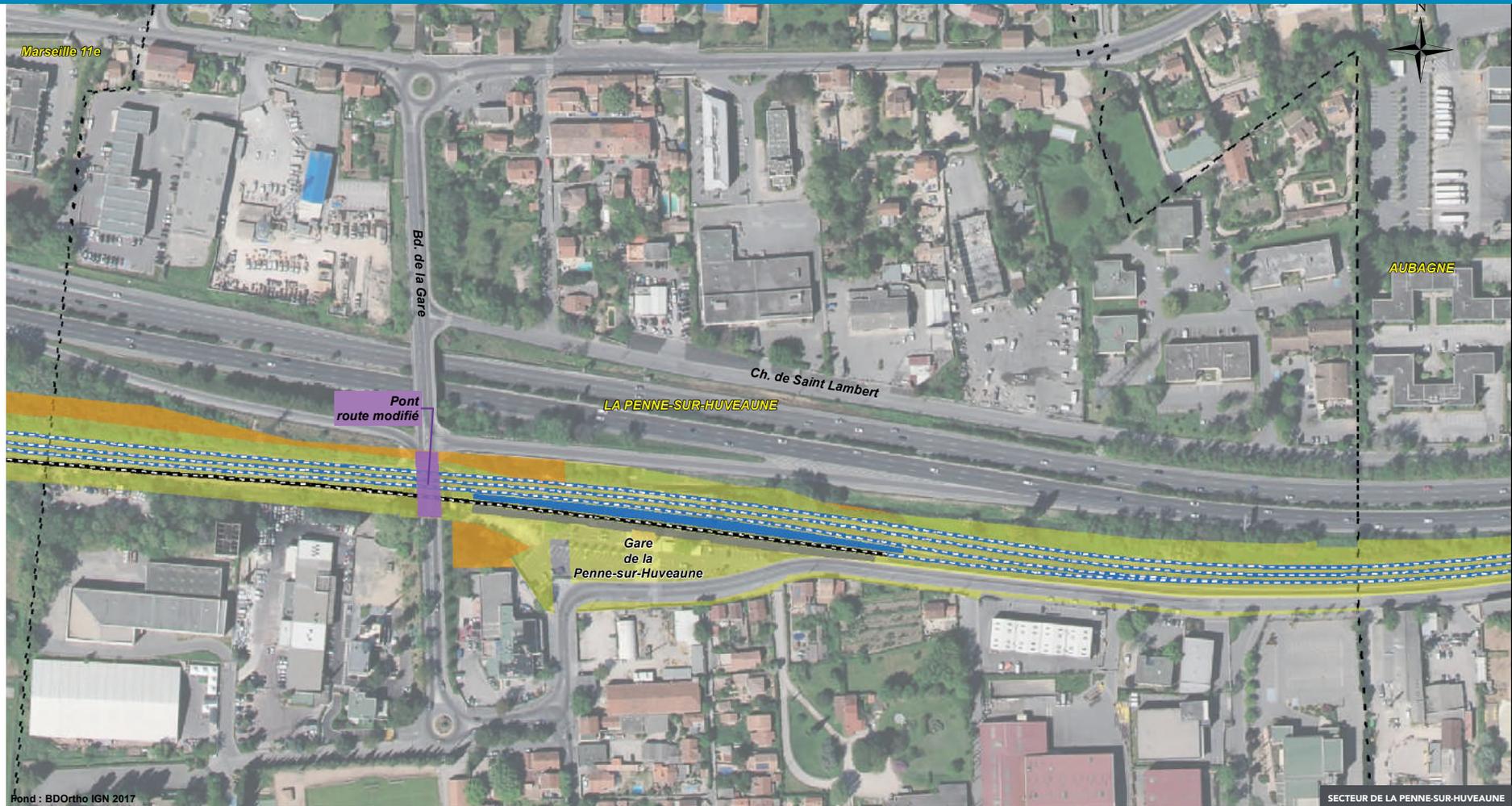
Configuration envisagée de la gare



- Impacts fonciers limités au Nord entre la voie ferrée et l'autoroute
- Modification du pont-route existant à l'ouest de la gare
- Maintien de 2 sur 3 quais existants et mise aux normes du quai central
- Réduction de la passerelle existante
- Capacité de stationnement étendue de 47 places sur le délaissé ferroviaire

Plan emprises foncières

Secteur de la Penne-sur-Huveaune



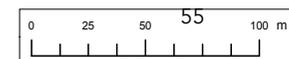
Fond : BDOrtho IGN 2017

SECTEUR DE LA PENNE-SUR-HUVEAUNE



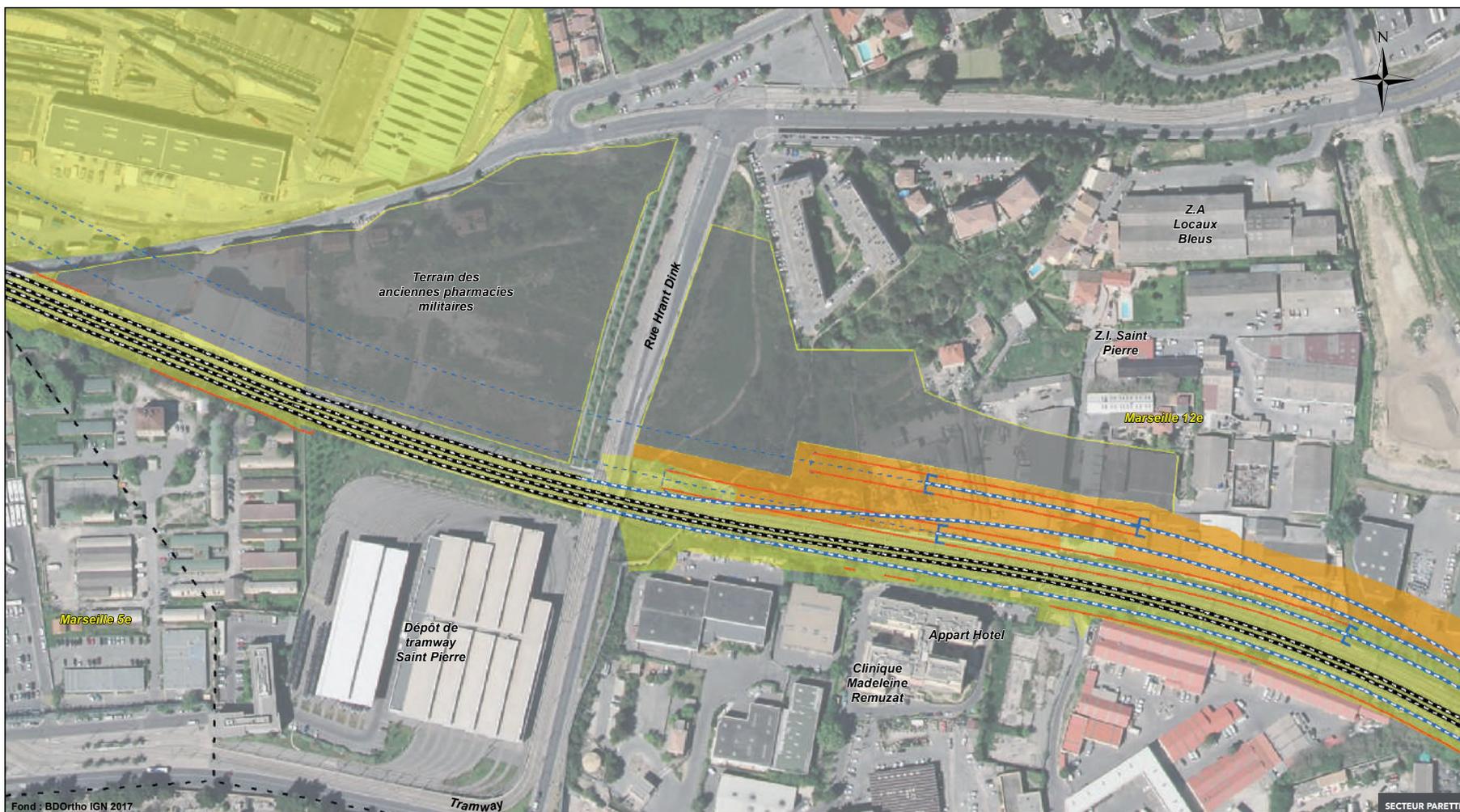
- | | | | |
|--|--------------------------|----------------------|---------------------------------------|
| Emprises ferroviaires actuelles | Voie existante | Quai créé ou modifié | Limite de commune ou d'arrondissement |
| Emprises nécessaires au projet | Voie nouvelle en surface | Quai existant | |
| Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme | | | |

Bassin de rétention



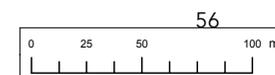
Plan d'emprises foncières

Secteur Parette



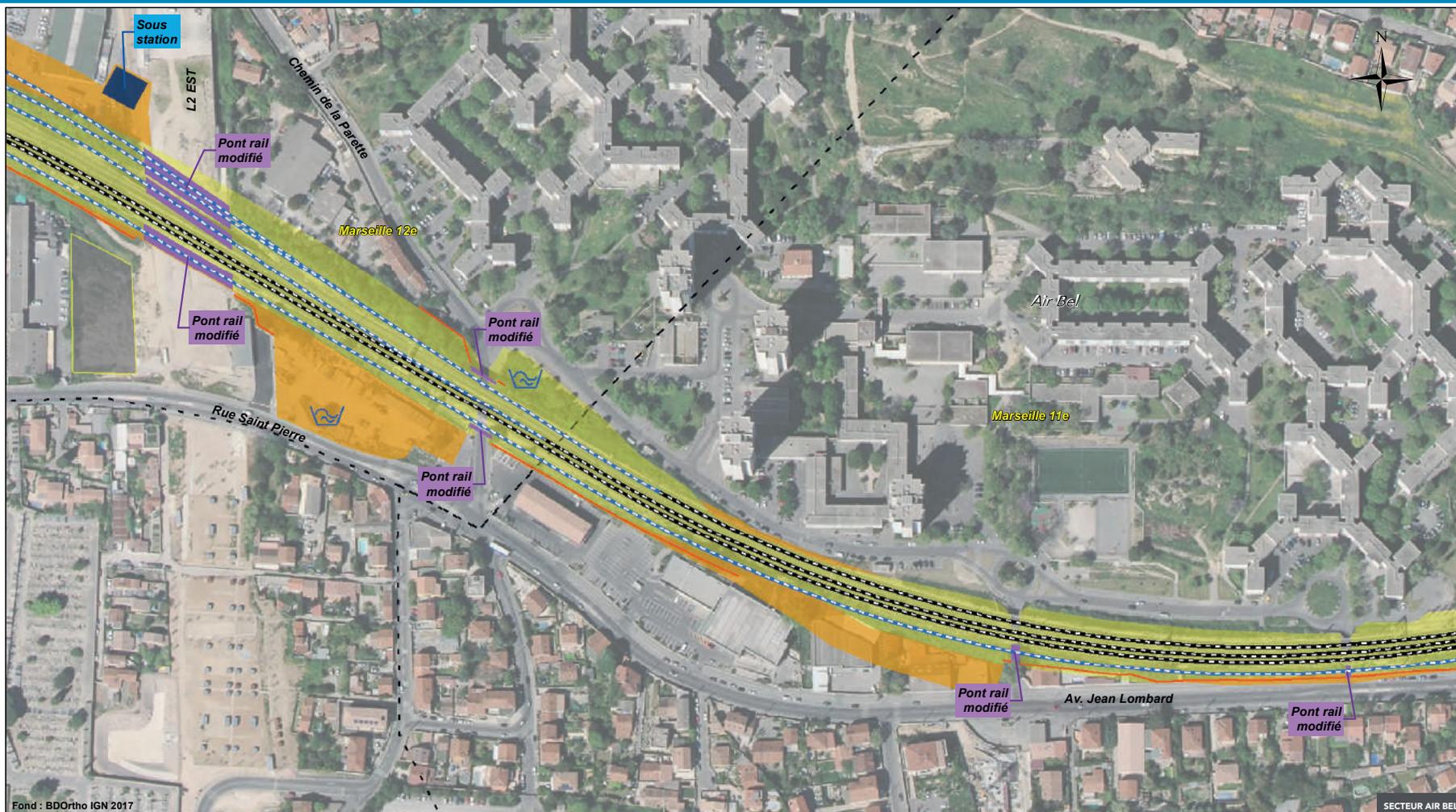
- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle souterraine
- Voie nouvelle en surface
- Murs de soutènement / Paroi de tranchée ouverte ou couverte
- Limite de commune ou d'arrondissement

Bassin de rétention



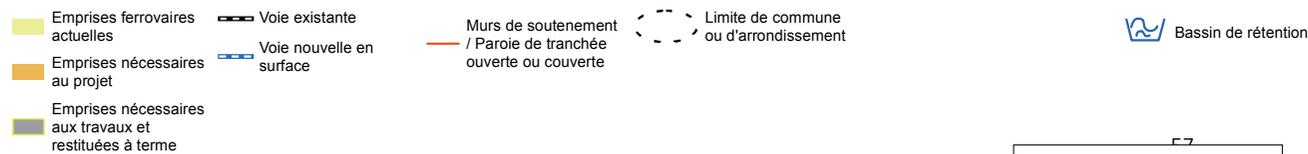
Plan d'emprises foncières

Secteur Air Bel

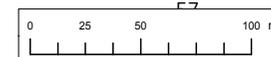


Fond : BDOrtho IGN 2017

SECTEUR AIR BEL



(C) IGN Scan25 2018





Des questions ?
Des clarifications ?



10 min

Suites de l'atelier

- Synthèse de l'atelier
- Bilan de la concertation
- Prise en considération des contributions par SNCF Réseau
- Décisions du COPIL quant aux suites à donner
- Préparation du dossier d'enquête publique
- Enquête publique préalable à la DUP

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

Site internet - <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>

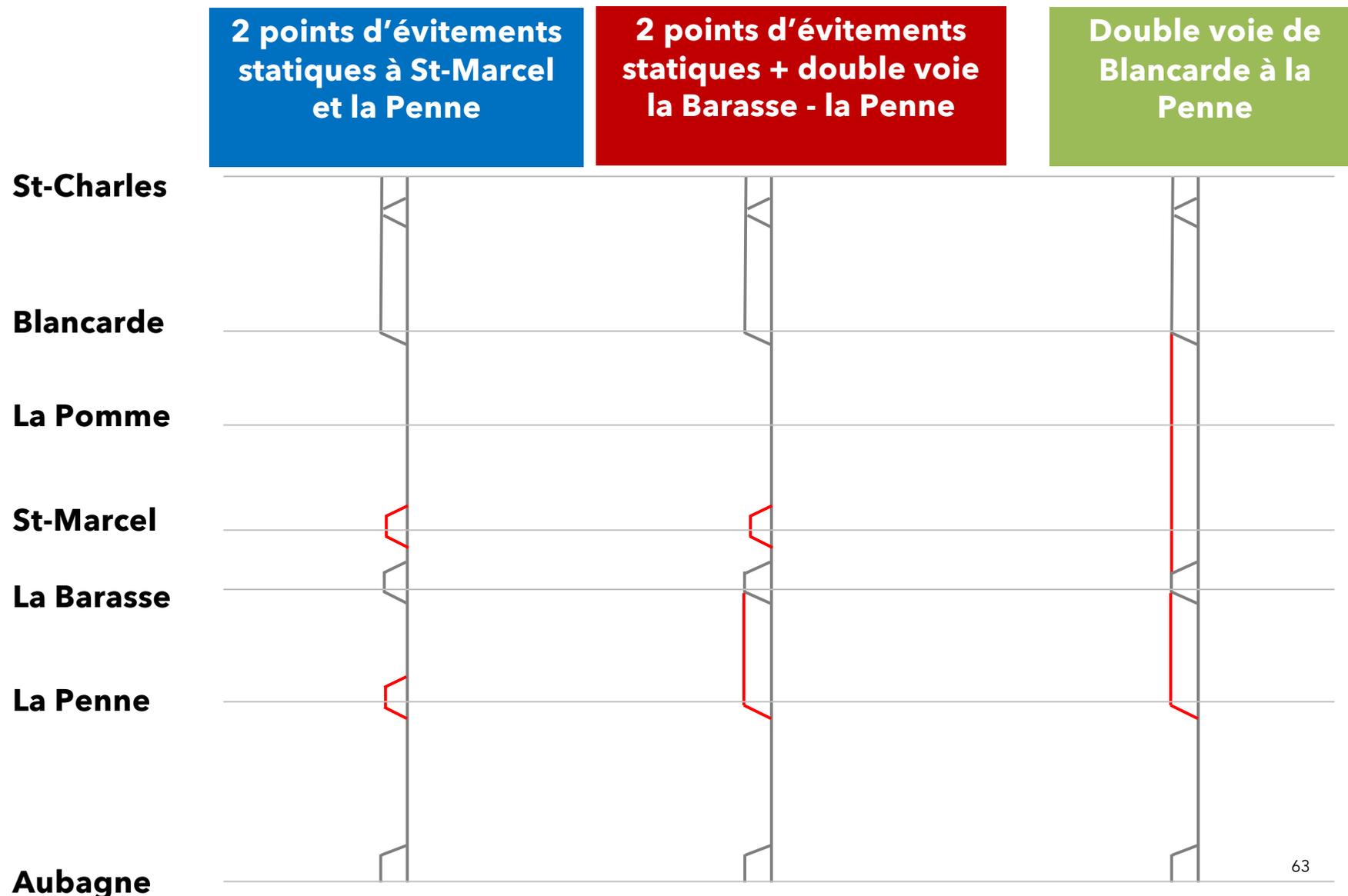
LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR:



**Diapositives d'appui
présentées pour les
questions**

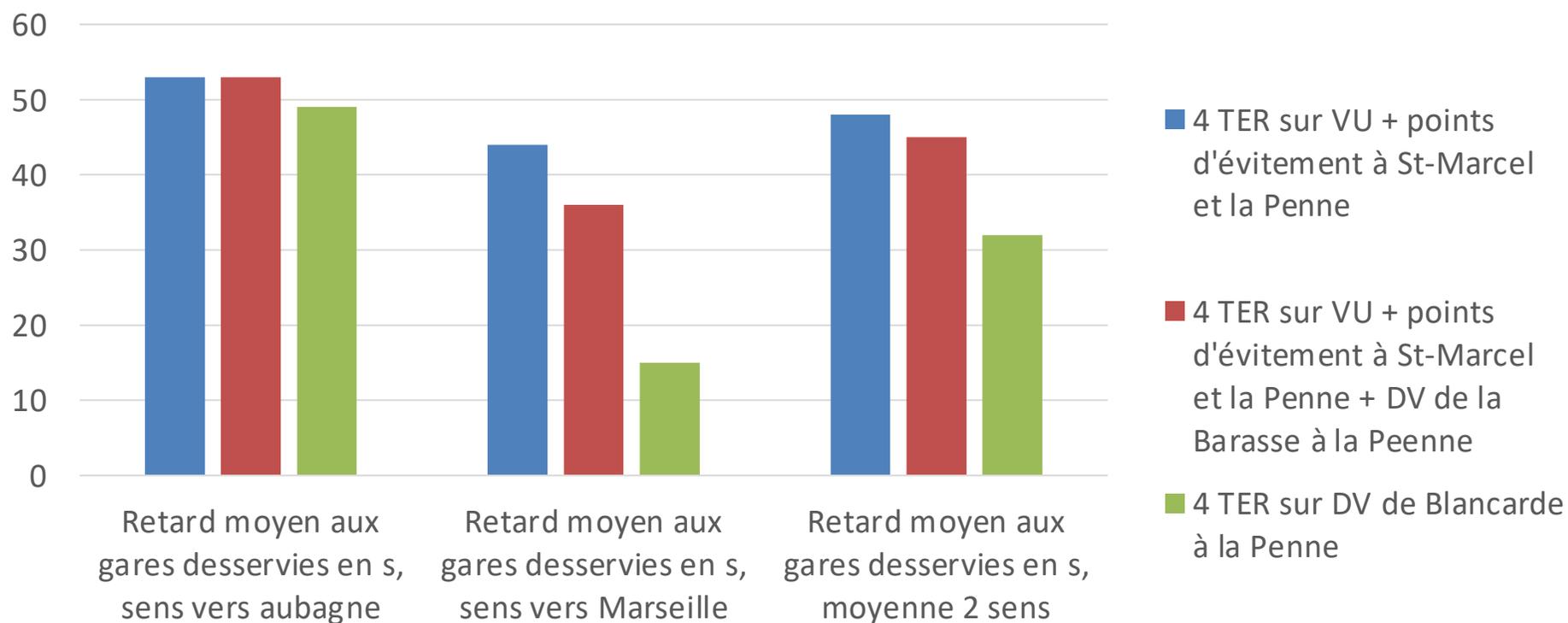
Peut-on se passer de la 4ème voie pour 4 TER / h / sens ?

2 scénarios examinés en exploitation en plus de celui de de la 4^{ème} voie de Blancarde à la Penne :



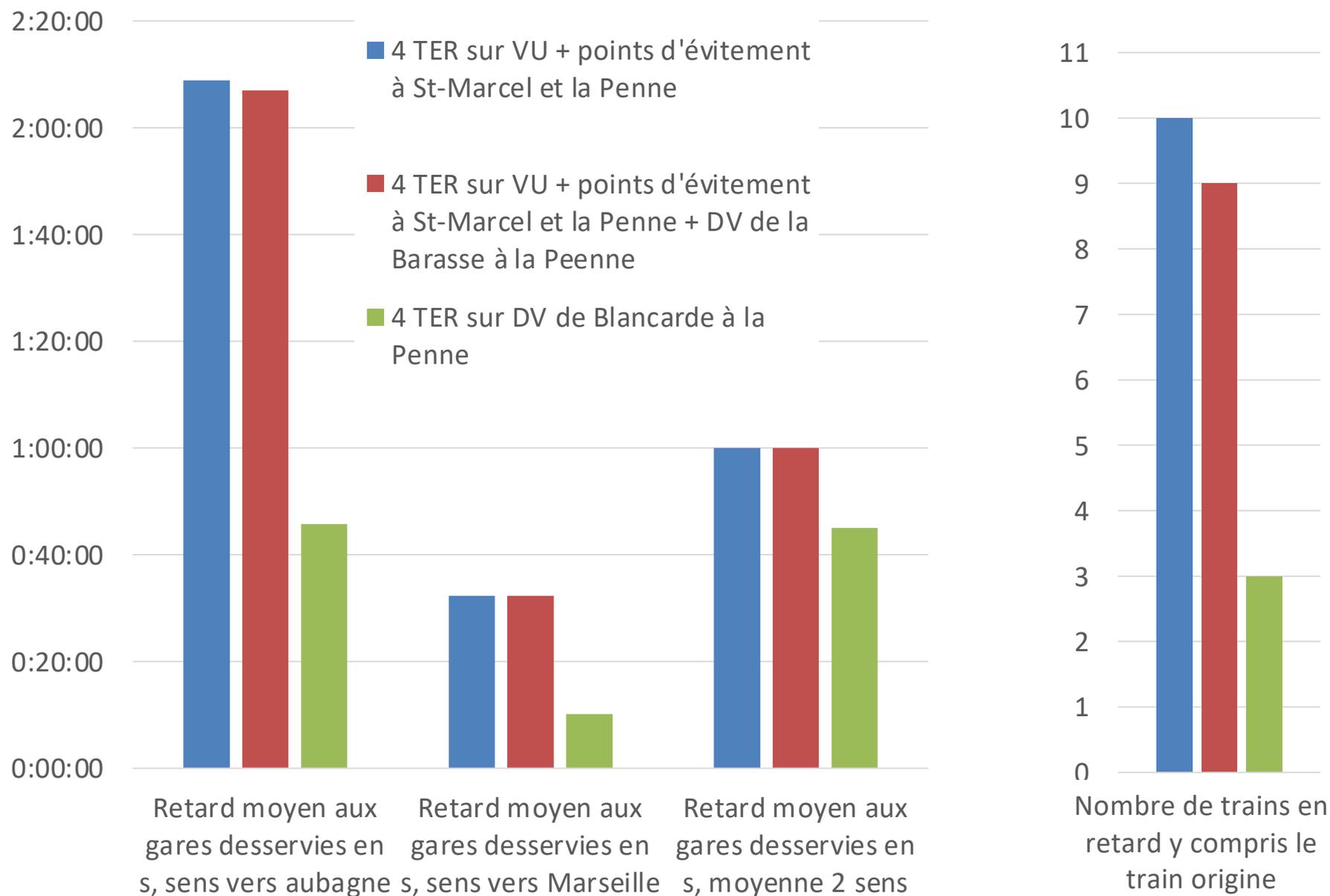
Peut-on se passer de la 4ème voie pour 4 TER / h / sens ?

Propagation du bruit de fond (petits retards de moins de 5')



Peut-on se passer de la 4ème voie pour 4 TER / h / sens ?

Temps de rétablissement induits par un retard de 10 minutes



Conclusion :

- Le fait de se contenter de points de croisements statiques rend l'exploitation bien moins robuste. Les petits retards sont de 50% environ supérieurs ceux de la solution de double voie jusqu'à la Penne, les retards importants environ 3 fois supérieurs
- Le doublement supplémentaire d'une section longue du tiers environ de la Blancarde-la Penne améliore les petits retards quasiment à proportion de l'investissement d'infra, mais n'a que très peu d'effet sur les retards importants (10' et plus), qui sont ceux qui pèsent le plus sur le choix des usagers de prendre le train.