

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

## ATELIER

SYNTHESE

# 4EME VOIE ENTRE BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

**SNCF Réseau**

Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Mission LNPCA  
Les Docks – Atrium 10.5  
10 Place de la Joliette - BP 85404  
13567 MARSEILLE CEDEX 02



VERSION 01 DU 27/04/2021

LES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE SONT FINANCEES PAR



## DATE ET LIEU

18/03/2021	Numérique via Zoom
------------	--------------------

**NOMBRE DE PARTICIPANTS :** 5 personnes (hors SNCF Réseau et prestataires)

## INTERVENANTS

Jean-Marc ILLES	SNCF Réseau – Directeur régional adjoint – Chef de mission LNPCA
Alain PREA	SNCF Réseau - Responsable territorial Var et Bouches-du-Rhône
Damien TOMASI	SNCF Réseau
Pierre AMIC	AREP - Architecte
Isabelle BISCONS	PARVIS
Didier CORNUAILLE	ECTE
Philippe QUÉVREMONT	CNDP – Garant de la concertation
Blandine PERICHON	NICAYA – AMO Concertation

Après la présentation des intervenants et des consignes de réunion à distance, l'atelier s'est déroulé en quatre temps :

- + Intervention de Philippe Quévremont, garant de la concertation nommé par la Commission Nationale du Débat Public, rappelle son indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage et son rôle qui consiste à veiller à la bonne information et à la participation du public. Il précise que les participants sont invités à réserver le tchat pour poser des questions et à aller déposer leurs avis sur le site internet du projet. (5 minutes)
- + Présentations (60 minutes) :
  - o par Jean-Marc Illes, chef de Mission LNPCA, des objectifs, du cadre et des modalités de la concertation complémentaire, des objectifs du projet LNPCA, et de ses apports pour le territoire ainsi que des principes d'aménagements de la 4<sup>ème</sup> voie (25 minutes)
  - o par Alain Préa, Responsable territorial Var et Bouches-du-Rhône, et Isabelle Biscons, des aménagements prévus sur les 4 gares de la Vallée de l'Huveaune
- + Échanges avec les participants. (120 minutes)
- + Clôture de la réunion :
  - o Jean-Marc Illes présente les suites du projet et remercie les participants pour leur participation et leurs contributions
  - o Blandine Périchon rappelle la date du prochain atelier de travail en sous-groupe concernant la 4<sup>ème</sup> voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune et invite les participants à communiquer sur cette concertation complémentaire afin d'accroître la participation aux temps d'échange prévus par le maître d'ouvrage

*Le support de présentation et l'enregistrement audio de l'atelier sont disponibles sur le site internet <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>.*

# PRINCIPALES THÉMATIQUES ABORDÉES LORS DES ÉCHANGES

**Les 20 interventions orales ont majoritairement porté sur :**

- Les aménagements prévus entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune dont l'opération de 4<sup>ème</sup> voie (6 interventions)
- Le principe général d'aménagement des gares de la vallée de l'Huveaune (2 interventions)
- Les aménagements spécifiques à chacune des gares de la Vallée de l'Huveaune : La Pomme (4 interventions), Saint-Marcel (3 interventions), La Barasse (2 interventions), la Penne-sur-Huveaune (2 interventions)
- Les impacts du projet de 4<sup>ème</sup> voie sur le secteur de la Parette (1 intervention)

## SYNTHÈSE DES ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

**Les demandes de précisions et propositions d'améliorations des aménagements prévus sur le secteur Blancarde / La Penne-sur-Huveaune portent sur :**

- + L'horizon auquel l'augmentation de 2 à 3 TER par heure dans la vallée de l'Huveaune sans 4<sup>ème</sup> voie sera acquise
  - o SNCF Réseau indique que le passage de 2 à 3 TER par heure et par sens pourra être acquis dès la phase 1 grâce à la nouvelle configuration du bloc Est. L'ERTMS permettra un gain de robustesse sur le secteur.
- + La proposition d'une liaison Hyères/Toulon – Aix passant par Blancarde, non prévue dans le schéma actuel. Cette dernière nécessiterait la création d'un viaduc à la Parette et la pose d'une aiguille à la Blancarde
  - o SNCF Réseau précise que les schémas de services présentés dans le cadre du projet de 4<sup>ème</sup> voie prennent en compte des projets complémentaires qui permettront d'augmenter les services TER. À l'heure actuelle, ces projets complémentaires ne sont pas définis toutefois, ils seront rendus possibles par les aménagements LNPCA. La proposition faite pourra donc s'inscrire dans le cadre d'un de ces projets complémentaires, par le rajout d'une communication permettant le report de ces trains sur les voies lentes.
  - o SNCF Réseau rappelle que le schéma de services actuel prévoit un passage des trains en provenance de Vitrolles par la gare souterraine pour alléger le bloc central de la gare de Marseille Saint-Charles. La proposition de faire passer les TER d'Aix par le tunnel des Chartreux pour arriver à Aubagne est envisageable. Le chef de projet précise tout de même que des choix seront à faire compte tenu de la capacité des voies sur ce secteur (le choix des dessertes entre les provenances Aix et les provenances Vitrolles impose des circulations sur des doublés de voies différenciés).

- + La proposition de prolonger la 4<sup>ème</sup> voie jusqu'à Aubagne via la mise en place d'un shunt en partant de la Penne-sur-Huveaune ou d'un tunnel d'Aubagne à Toulon
  - o SNCF Réseau rappelle que le projet doit être socio-économiquement viable pour être déclaré d'utilité publique. D'un point de vue financier, l'anticipation en phase 1 et 2 d'un tunnel dont les apports ne seront visibles qu'en phase 4 est difficilement justifiable. SNCF Réseau précise que ces propositions seront étudiées lors des études complémentaires des phases 3 et 4 de 2022.
  
- + Proposition d'un relèvement des vitesses dans le cadre des travaux LNPCA
  - o SNCF Réseau indique que la distinction voies lentes/voies rapides ne renvoie pas à la vitesse de fond de la ligne mais à la spécialisation des voies. Cependant, il est rappelé que dans le cadre de la reconfiguration du bloc Est, les vitesses seront revues au maximum avec le nouveau système de cantonnement ERTMS.
  
- + Proposition d'un aménagement alternatif à la 4<sup>ème</sup> voie prévoyant un maintien de la circulation des omnibus en voie unique avec davantage de points de croisement notamment à Saint-Marcel et la Penne-sur-Huveaune.
  - o SNCF Réseau précise que cette proposition a été étudiée sous l'angle d'exploitation. Sur le secteur Blancarde/Penne-sur-Huveaune, trois scénarios ont été étudiés :
    - **Scénario 1** : créer des points d'évitements à la Penne et à Saint-Marcel
    - **Scénario 2** : créer un point d'évitement à Saint-Marcel et réaliser une 4<sup>ème</sup> voie entre la Barasse et la Penne
    - **Scénario 3** : créer une 4<sup>ème</sup> voie en continue entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune
  - o SNCF Réseau indique que la comparaison de ces scénarios met en avant un écart significatif de robustesse entre la solution à 4 voies et la solution d'évitement simple. La solution intermédiaire quant à elle n'apporte pas de gains significatifs de robustesse ou de résilience. Le choix se fera donc entre le scénario d'évitement et le scénario de 4<sup>ème</sup> voie. Ce dernier dépendra de la vision adoptée : vision d'anticipation à long terme ou vision à moyen terme. SNCF Réseau rappelle la difficulté socio-économique de l'opération. Même en l'allégeant d'une partie du quadruplement entre les gares ce bilan restera probablement moyen (du fait de la perte de robustesse).
  
- + Proposition d'un aménagement alternatif à la 4<sup>ème</sup> voie prévoyant la mise en place d'un shunt par ligne nouvelle qui partirait de la Parette et se raccorderait en amont de Cassis. Celui-ci serait utilisé pour les trains rapides, et permettrait de redonner de la capacité pour les TER dans la vallée de l'Huveaune.
  - o SNCF Réseau précise que la mise en place d'un tunnel jusque Cassis représenterait un investissement conséquent. Cette proposition serait une alternative d'anticipation.

## Les interventions concernant les aménagements des gares de la vallée de l'Huveaune portent sur :

- + Le lien entre la réalisation de la 4<sup>ème</sup> voie et les aménagements des gares prévus
  - o SNCF indique que les aménagements prévus sur les quatre gares de la Vallée de l'Huveaune sont liés à la réalisation de la 4<sup>ème</sup> voie. Il s'agit à l'heure actuelle d'un projet d'ensemble.

- + La proposition d'aménager les gares avec ou sans 4<sup>ème</sup> voie afin de pallier le manque de connexion entre les gares de la vallée de l'Huveaune et leur environnement proche.
  - o SNCF rappelle qu'un COPIL se tiendra en avril 2021 et sera déterminant pour l'avenir de la 4<sup>ème</sup> voie.

### Les interventions concernant les aménagements de la gare de la Pomme portent sur :

- + La proposition de mutualiser le parking prévu au sud, dont l'accès est jugé difficile, avec le parking de 1000 places prévu par la Métropole dans le cadre de l'arrivée du métro.
  - o SNCF indique qu'il est nécessaire de proposer des solutions fonctionnelles pour le dossier d'enquête publique. Le chef de projet rappelle toutefois qu'une étroite collaboration avec la Métropole est à envisager pour connecter les projets entre eux. Les aménagements prévus sur la gare de la Pomme pourront être précisés une fois SNCF en possession de propositions concrètes de la part de la Métropole.
- + Le manque de bénéfices, voire les impacts négatifs des aménagements prévus sur les habitants et le foncier proche de la gare de la Pomme
  - o La CCI Aix-Marseille-Provence précise qu'elle a d'ores et déjà échangé avec l'entreprise Suma, dont une partie de la parcelle pourra être réquisitionnée pour réaliser la nouvelle aire de stationnement. Il rappelle qu'un des enjeux dans les scénarios présentés est que, dans le cas où la totalité de l'emprise serait réquisitionnée, il y aura nécessité de relocaliser l'activité du transporteur.
  - o SNCF rappelle que l'entreprise Suma est favorable la solution de parking sur 2 niveaux sur une partie de sa parcelle qui lui permettrait de poursuivre son activité sur site. Cette solution sera donc privilégiée si le choix est fait de construire une nouvelle aire de stationnement sur les terrains de l'entreprises Suma.
- + La nécessité d'anticiper les extensions futures dans le cas où le report modal fonctionnerait et où les parkings relais seraient saturés.
- + La possibilité d'utiliser une parcelle libre au nord de la voie pour la réalisation d'un futur parking
  - o SNCF indique que la solution proposée a été envisagée. Toutefois, il s'agit d'un bassin de rétention réalisé dans le cadre de la 3<sup>ème</sup> voie. Réaliser un parking sur cette parcelle nécessiterait de réaliser un ouvrage sur pilotis afin de conserver la fonction hydraulique du bassin de rétention de la plateforme ferroviaire. Cette proposition est envisageable mais plus contraignante en termes de génie civil.
- + La proposition d'arrêter des voies rapides allant jusqu'à Hyères / Vitrolles – Miramas / Aix-en-Provence via la mise en place d'un quai au nord, sans réalisation de 4<sup>ème</sup> voie
  - o SNCF rappelle que la 4<sup>ème</sup> voie n'est pas uniquement prévue pour augmenter la desserte TER dans la vallée de l'Huveaune mais a aussi pour but d'être un outil de report modal permettant d'anticiper le développement futur des mobilités ferroviaires.
  - o SNCF indique que le système d'exploitation est conçu avec les voies rapides au nord et les voies lentes au sud. Aussi, prévoir un arrêt des trains rapides à la Pomme engendrerait une modification de tout le système d'exploitation. Un quai de secours peut être envisagé mais un quai en situation nominale a donc peu de chance de servir.

## Les interventions concernant les aménagements de la gare Saint-Marcel portent sur :

- + La matérialisation d'un point d'évitement à Saint-Marcel
  - o À date, cette solution n'a pas été matérialisée. Toutefois, SNCF rappelle qu'à ce stade de l'analyse les gains d'impacts sont en pleine ligne et non autour des gares. Avec le niveau actuel d'étude, il est donc possible de considérer que les impacts autour des gares resteraient identiques.
  
- + La réduction des bruits de fond grâce au prolongement de l'évitement jusqu'à l'autoroute A50
  - o SNCF indique qu'il peut être envisageable de prolonger la 4<sup>ème</sup> voie vers l'ouest d'un kilomètre. Toutefois il est nécessaire d'étudier la robustesse et la pertinence de cette solution.
  
- + La suppression des quais existants qui pourraient permettre d'anticiper une évolution future de la gare
  - o SNCF précise que conserver quatre voies à quai à la gare de Saint-Marcel nécessiterait d'impacter la zone économique située directement au nord des voies. Il apparaît donc difficile d'envisager cette solution.
  - o SNCF rappelle que compte tenu du caractère inondable et de l'enclavement du site de la gare de Saint-Marcel, l'ambition n'est pas d'en faire un pôle d'échange majeur mais de conserver sa fonctionnalité avec une desserte très locale.
  
- + La possibilité de réduire les impacts du projet sur le bâti via la mise en place d'un mur de soutènement au niveau des zones d'emprises nécessaires au projet
  - o SNCF Réseau rappelle que le coût de la solution envisagée doit être étudié vis-à-vis de l'enjeu présent sur le site. Elle précise que généralement des murs de soutènement sont mis en place lorsque le projet impacte du bâti privé.
  - o SNCF Réseau indique que sur la zone mentionnée par le participant, la mise en place d'un mur de soutènement ne permet pas d'épargner le bâti. C'est pourquoi, le remblai a été privilégié.
  
- + La proposition de décaler les quais vers l'ouest afin d'alléger les pressions à l'est et sur les entreprises
  - o SNCF rappelle que les travaux prévus lors de l'opération de 3<sup>ème</sup> voie ont été prévus de manière à permettre un rehaussement des quais actuels. Le choix a donc été fait de minimiser les travaux d'infrastructures sur cette gare.
  - o SNCF précise qu'à date, il n'y a aucune certitude d'expropriation sur les emprises identifiées. La démarche « éviter, réduire, compenser » se poursuivra jusqu'à l'enquête publique.
  
- + Un participant souligne la vigilance à avoir vis-à-vis des photos aériennes où certaines parcelles apparaissent mobilisables pour le projet alors qu'elles sont en réalité nécessaires à l'activité des entreprises du secteur.

- + Un participant rappelle :
  - o La nécessité d'améliorer l'accessibilité à la gare de Saint-Marcel depuis le village en étroite collaboration avec la Métropole
  - o La nécessité d'intégrer le projet d'aménagement des berges de l'Huveaune en zone d'expansion des crues avec la création d'un parc paysager au nord du secteur de la gare Saint-Marcel

### **Les demandes de précisions et interventions concernant les aménagements de la gare de la Barasse portent sur :**

- + Les suites données à la proposition d'un arrêt de trains semi-directs à la Barasse
  - o SNCF rappelle que cette proposition émane d'une volonté métropolitaine qui se révèle finalement impossible du point de vue de l'exploitation. Au niveau de la gare de la Barasse, comme sur les autres gares de la vallée de l'Huveaune, le choix a été fait de mettre en place des quais pour accueillir uniquement les voies dites « lentes ».
- + La création d'un nouvel accès piéton afin de créer un lien direct entre la gare de la Barasse et la zone d'activité économique au nord
  - o SNCF indique que le choix d'étude est de conserver la gare existante car fonctionnelle. Elle reconnaît la pertinence de la proposition mais s'agissant d'une liaison ville-ville, elle propose de l'intégrer dans le cadre d'un projet urbain connexe au projet LNPCA, porté par la Métropole.
- + La prise en considération des initiatives privées mises en place sur le secteur pour améliorer la desserte de la gare de la Barasse, notamment la solution de navettes privées portée par l'association des entrepreneurs de l'Huveaune vallée

### **Les interventions concernant les aménagements de la gare de la Penne-sur-Huveaune portent sur :**

- + La nécessité de renforcer les possibilités de stationnement pour en faire un pôle d'échange structurant
- + La perte de fonctionnalité du fait de la suppression d'un quai existant

### **Les interventions concernant le secteur de la Parette portent sur :**

- + La proposition métropolitaine de créer une halte à la Parette visant à structurer le territoire et augmenter la fréquentation des trains
  - o SNCF précise que la création d'une halte à la Parette avec l'ajout partiel de 4<sup>ème</sup> voie pour l'exploitation engendrera un impact plus important sur les entreprises que celui du schéma actuellement proposé. L'examen dans le cadre d'un projet CPER est à privilégier avec l'accord de la Région.

- + Le regret de voir le bassin de rétention positionné au niveau de la potentielle halte ferroviaire proposée
  - o SNCF Réseau indique qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre la mise en place d'une halte à la Parette et d'un bassin de rétention. Il est tout à fait possible de réaliser un bassin enterré ou plus en bord de voirie.
  
- + La préservation du jardin urbain du Talus pour éviter les confrontations politiques
  - o SNCF Réseau précise que la recherche de solution d'optimisation des emprises afin de limiter les impacts fonciers s'inscrit dans une réflexion globale intégrant le Talus, mais aussi toutes les entreprises présentes sur la zone.

**SNCF Réseau**  
Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Mission LNPCA  
Les Docks – Atrium 10.5  
10 Place de la Joliette - BP 85404  
13567 MARSEILLE CEDEX 02

