

# 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 04/05/2021

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



## DATE ET LIEU

29/03/2021	Numérique via Zoom
------------	--------------------

**NOMBRE DE PARTICIPANTS :** 13 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
Didier CORNUAILLE	ECTE
Philippe QUÉVREMONT	CNDP – Garant de la concertation
Blandine PERICHON	NICAYA

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 chat pour poser des questions et à aller déposer leurs avis sur le site internet du projet. (5 minutes)
- + Présentations (50 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 (20 minutes)
  - o par Alain Préa, Responsable territorial Var et Bouches-du-Rhône, et Pierre Amic, Architecte, des aménagements prévus sur les 4 gares de la Vallée de l'Huveaune et des emprises foncières concernées (30 minutes)
- + Échanges avec les participants. (60 minutes)
- + Clôture de la réunion :
  - o Jean-Marc Illes présente les sujets en émergence à l'issue des ateliers et permanences passés, rappelle les suites du projet et remercie les participants pour leur participation et leurs contributions

*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 13 interventions orales ont majoritairement porté sur :**

- Le dispositif de concertation et les modalités d'information au public (3 interventions)
- Le programme d'opération de la 4<sup>ème</sup> voie et ses apports pour le territoire (4 interventions)
- Les aménagements spécifiques à chacune des gares de la Vallée de l'Huveaune : La Pomme (1 intervention), Saint-Marcel (1 intervention)
- Les impacts fonciers liés à la mise en place d'une 4<sup>ème</sup> voie (4 interventions)

## SYNTHÈSE DES ÉCHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

**Les demandes de précision concernant le dispositif de concertation et d'information au public portent sur :**

- + La poursuite de l'information aux habitants entre la fin de la concertation 2021 et la réalisation du projet
  - o SNCF Réseau indique que s'il est décidé de présenter le projet de 4<sup>ème</sup> voie au dossier d'enquête publique, une nouvelle phase de concertation réglementaire devrait se tenir entre décembre 2021 et début février 2022.
  - o Dans l'hypothèse où le projet serait déclaré d'utilité publique en 2023, SNCF Réseau précise que de nouvelles phases de concertation continues seraient engagées entre la phase projet et la mise en service. Pendant la phase d'études détaillées qui se déroulera entre 2023 et 2026, des réunions d'information seront organisées. Leur fréquence reste à définir. Entre 2026 et 2030, une phase de concertation continue intense sera engagée avec l'entreprise désignée pour la réalisation des travaux et le maître d'ouvrage afin d'informer les riverains sur le déroulement du chantier.
- + Les modalités du dispositif d'information : délais courts et constat du peu de riverains informés
  - o SNCF Réseau précise qu'afin d'améliorer l'efficacité de sa communication par flyer, elle a fait le choix de restreindre leur diffusion aux zones directement impactées par le projet. Un constat d'huissier fait état de ce boîtage. Elle rappelle que pour informer plus largement le public, divers canaux d'information ont été mobilisés, notamment la presse et la radio locales, les réseaux sociaux, la mise en place d'affiches dans les commerces de proximité...
  - o Concernant les délais, SNCF Réseau informe les participants de la nécessité de déposer un dossier d'enquête publique avant la fin de l'année 2021 pour tenir les délais de financement. Elle indique par ailleurs que cette concertation d'un mois et demi s'ajoute à celles déjà tenues en 2019 et en 2016.

- + L'obligation du maître d'ouvrage de prévoir une information individualisée auprès des propriétaires devant être expropriés
  - o M. Quévremont, garant de la concertation, indique qu'en phase amont d'un projet, l'obligation de concertation et d'information doit s'adresser indifféremment à toute personne souhaitant être informée. La prise de contact par le maître d'ouvrage doit donc être la plus inclusive possible. Il précise par ailleurs qu'un contact individuel avec les propriétaires ne sera à envisager qu'une fois la déclaration d'utilité publique obtenue.
- + Une participante suggère de communiquer via le journal télévisé régional pour de prochaines phases de concertation

### **Les demandes de précision concernant le programme d'opération de la 4<sup>ème</sup> voie et ses apports au territoire portent sur :**

- + L'étude de la solution alternative à la 4<sup>ème</sup> voie privilégiant la mise en place de points d'évitements à Saint-Marcel et à la Penne-sur-Huveaune : résultats de l'analyse de la perte de robustesse par rapport aux gains économiques
  - o SNCF Réseau précise que cette proposition est en cours d'étude et de chiffrage. Une première étude d'exploitation met en avant une robustesse dégradée mais un coût plus faible qu'avec réalisation d'une 4<sup>ème</sup> voie. Cette solution est à considérer comme une solution alternative à la 4<sup>ème</sup> voie, si cette opération était retenue dans ses objectifs de capacité TER (4 TER/heure/sens).
- + L'organisation d'une nouvelle phase de concertation afin de recueillir les avis sur les solutions alternatives issues de la présente concertation
  - o SNCF Réseau informera les riverains des solutions retenues mais aucune concertation formelle n'est prévue avant l'enquête publique. Elle informe les participants que l'ensemble des décisions relatives au projet, dont celles du prochain comité de pilotage, seront communiquées sur le site internet de la ligne nouvelle.
- + L'existence d'exemples de projets d'investissement pour la robustesse d'une ligne omnibus en France
  - o SNCF Réseau précise que les sujets de fréquence ferroviaire sont des préoccupations récentes. Elle rappelle que des projets d'investissement pour augmenter la fréquence des trains ont déjà été mis en œuvre notamment dans la Plaine d'Alsace et en région parisienne.
- + L'augmentation des nuisances sonores induite par l'augmentation du nombre de TER dans la vallée de l'Huveaune et les mesures d'atténuation prévues
  - o SNCF Réseau informe les participants que des études acoustiques, dont des mesures de bruits in-situ pour déterminer l'ambiance sonore préexistante, sont en cours sur l'ensemble des secteurs du projet. Ce sont les résultats de ces études qui permettront de définir les besoins en termes de protections acoustiques. Elle précise que les résultats des études acoustiques seront rendus publics sur le site internet LNPCA.
  - o SNCF Réseau précise qu'avec l'évolution du matériel roulant, les TER sont peu générateurs de bruit. L'augmentation du trafic ne devrait donc pas générer d'importantes nouvelles nuisances sonores. Si des mesures de protection sont à mettre en place, SNCF Réseau

rappelle que des provisions pour risque sont prévues pour l'ensemble du projet LNPCA afin de répondre aux besoins de prestations complémentaires.

- + **La circulation nocturne de trains dans la vallée de l'Huveaune**
  - o SNCF Réseau affirme qu'il n'y aura pas circulation nocturne de TER.
  
- + **Le caractère atteignable des objectifs annoncés en termes de nombre de voyageurs dans les gares de la vallée de l'Huveaune avec 4<sup>ème</sup> voie**
  - o SNCF Réseau précise que les chiffres mentionnés dans les documents ont été déterminés par des schémas de services calculés à l'heure et correspondent donc à ce que permettrait d'atteindre la nouvelle infrastructure. Elle souligne donc que ces chiffres sont des modélisations et non des engagements. SNCF Réseau tient à rappeler aux participants que le remplissage des trains dépend de divers facteurs socio-économiques qui ne peuvent pas tous être anticipés. Elle indique toutefois que la qualité de service et la fréquence de train envisagées visent à favoriser le report modal et donc à accroître la fréquentation des lignes.
  
- + **Le type de trains circulant sur la 4<sup>ème</sup> voie mise en place**
  - o SNCF Réseau distingue l'implantation géométrique de la voie de son utilisation. La voie implantée au nord accueillera les trains rapides tandis que les deux voies au sud accueilleront les TER.
  
- + **Un participant suggère de prioriser l'aménagement des gares de la vallée de l'Huveaune à la mise en place d'une 4<sup>ème</sup> voie pour atteindre une desserte au quart d'heure**
  - o SNCF Réseau rappelle que la 4<sup>ème</sup> voie n'a pas pour unique objectif de permettre la desserte au quart d'heure de la vallée de l'Huveaune. En effet, deux autres de ses objectifs sont :
    - D'apporter une régularité et un trafic homogène avec des voies dédiées aux voies lentes ;
    - D'anticiper un développement futur des mobilités, notamment pour les phases 3 et 4 du projet.

### **Les demandes de précision ou interventions concernant les aménagements de la gare de la Pomme portent sur :**

- + **L'augmentation du nombre de voitures au sein du village de la Pomme, d'ores et déjà saturé, induite par l'aménagement d'un nouveau parking**
  - o SNCF rappelle que son objectif n'est pas d'intensifier l'usage de la voiture mais de répondre au besoin de stationnement afin de faciliter l'accès à la gare. Elle précise que l'ajout de stationnements à la gare de la Pomme est une réponse à des demandes formulées lors de la concertation de 2019. Par ailleurs, elle indique qu'à ce stade du projet, la réflexion est davantage axée sur l'emprise à réserver au stationnement plutôt que le nombre de places créées.
  - o SNCF précise que le nombre de véhicules à proximité des gares est étroitement lié à l'accessibilité douce et en transports en commun de la gare. Avec une connexion en transport en commun intensifiée dans un proche avenir, le besoin en stationnement pourra être diminué. Elle rappelle qu'elle prévoit une augmentation du nombre de stationnements vélo sécurisés afin d'en faire un mode de déplacement attractif.

- + La localisation du futur métro à la gare de la Pomme
  - o SNCF indique que les propositions métropolitaines envisageaient une arrivée du métro au niveau de l'ancienne usine Rivoire et Carret.
- + Un participant émet des réserves quant à l'esthétique d'un parking à étage sur l'emprise du parking actuel

### **Les demandes de précision ou interventions concernant les aménagements de la gare de Saint-Marcel portent sur :**

- + La possibilité d'un rehaussement de la gare de Saint-Marcel afin de la rendre moins sujette aux inondations
  - o SNCF confirme que la gare se situe en zone inondable, et justifie donc son choix de ne pas en faire un pôle d'échange majeur mais une gare de desserte locale. Elle précise qu'un rehaussement de la gare ne figure pas parmi les solutions envisageables étant donné qu'elle nécessiterait de coûteux investissements et augmenterait l'impact du projet sur le secteur.
- + La modification des ponts existants pour franchir l'Huveaune
  - o SNCF Réseau indique qu'un seul des deux ouvrages devra être repris, l'un d'eux étant déjà au gabarit 4 voies.
- + L'aménagement des bords de l'Huveaune avec des pistes cyclables à proximité de la gare
  - o SNCF Réseau précise que l'aménagement de pistes cyclables en bord d'Huveaune est de la compétence du SIBVH (Syndicat Intercommunal du bassin versant de l'Huveaune). Elle rappelle toutefois que ces aménagements seront pris en compte dans ses propositions.

### **Les demandes de précision ou interventions concernant les impacts fonciers de l'opération de 4<sup>ème</sup> voie portent sur :**

- + L'impact majeur du club de tir à l'arc situé sur le secteur de la Millière Saint-Menet : perte de sa capacité à accueillir des compétitions voire son activité
  - o Le terrain occupé par le club est géré par le service foncier de la mairie centrale de Marseille. SNCF Réseau suggère de se rapprocher de ses services afin de voir si une possible relocalisation du club sur des terrains municipaux serait envisageable.
- + La gêne de la manœuvre des poids lourds s'il y avait acquisition d'une partie de l'aire de retournement des camions au niveau du chemin d'accès au site de l'entreprise Métro
  - o SNCF Réseau rappelle que l'entreprise Métro a été approchée par la CCI Aix-Marseille-Provence et a exposé cette problématique. Elle précise que des ajustements de plans d'emprises sont encore possibles afin de ne pas bloquer l'exploitation du site.
- + Le bassin de rétention sur le secteur de la Barasse : lien avec la 4<sup>ème</sup> voie, localisation...

- SNCF Réseau précise qu'il s'agit d'un bassin de rétention réglementaire visant à recueillir les eaux de ruissellement que l'on suppose en légère augmentation du fait de l'imperméabilisation induite par la 4<sup>ème</sup> voie. Il n'aurait donc pas lieu d'être si la solution des évitements était retenue.
  - SNCF Réseau indique que les études hydrauliques précises sur le secteur sont à venir. La localisation du bassin de rétention pourra donc être revue selon les résultats de ces études.
- + L'acquisition d'une parcelle habitée pour la réalisation d'un bassin de rétention du le secteur de la Millière Saint-Menet**
- SNCF Réseau indique que la maison impactée ne peut être désenclavée du fait de sa localisation entre l'Huveaune au nord et la voie ferrée au sud. Elle doit donc être acquise par SNCF Réseau, d'où le positionnement du bassin sur cette parcelle.
- + Les impacts de la création d'une 4<sup>ème</sup> voie sur les accès d'Arkema**
- SNCF Réseau précise que la 4<sup>ème</sup> voie est prévue au nord. L'accès à l'usine Arkema sera donc maintenu.

**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

