

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

ATELIER LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

24 JUIN 2019

SYNTHESE

DATE ET LIEU

24/06/2019	Espace Huveaune, La Penne sur Huveaune
------------	--

AUTEUR

Stéphane SAINT-PIERRE	Nicaya Conseil
-----------------------	----------------

VERSION 0 DU 25/06/2019

DIFFUSION RESTREINTE

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



INTERVENANTS



Jean-Marc ILLES	SNCFR
Alain PREA	SNCFR
Nicolas GUYOT	SNCFR
Laure BAUDIN	Nicaya Conseil
Blandine PERICHON	Nicaya Conseil
Stéphane SAINT-PIERRE	Nicaya Conseil
Philippe QUEVREMONT	CNDP

Le premier atelier riverains de la concertation sur les phases 1 et 2 du projet de LNPCA s'est tenu le lundi 24 juin de 19h à 21h30 à l'Espace Huveaune, à la Penne-sur-Huveaune. Il a débuté par un mot d'introduction de Mme la maire de la Penne-sur-Huveaune.

Au cours de la présentation du projet par l'équipe SNCFR, les 29 participants présents ont pu exprimer différents questionnements et points de vue, dont le présent document propose la synthèse.

Deux participants ont tenu à souligner leurs regrets que le projet n'évoque pas la problématique du fret dont l'usage diminue notamment dans la région toulonnaise. Un participant a estimé que le projet manquait clairement d'ambition, à moins que SNCF Réseau n'ait prévu des travaux supplémentaires pour améliorer l'axe Espagne-Italie dont elle ne parle pas dans le cadre de la présente concertation.

SNCF Réseau a indiqué que les orientations prioritaires pour le fret étaient d'emprunter la vallée du Rhône et de s'inscrire dans les corridors de fret européens. Pour autant, SNCF Réseau a indiqué que le projet LNPCA ne se traduirait pas par une réduction des capacités de circulation offertes aux trains de marchandises entre Marseille et Vintimille. Au contraire, sur cet axe, les conditions de circulation du fret ferroviaire seront améliorées par le projet (amélioration de la robustesse du réseau donc de la fiabilité des circulations des trains).

Plusieurs participants ont fait état que la réalisation de la 3^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune avait représenté un investissement conséquent, avait généré des nuisances importantes (phase travaux puis mise en service) et que le nombre de voyageurs n'avait pas augmenté significativement. Ils ont avancé le fait que certaines gares n'étaient pas assez sûres (vandalisme, sentiment d'insécurité) et qu'il existait des difficultés de stationnement autour de certaines gares, particulièrement à Saint-Marcel ou à la Pennes/Huveaune. Ils ont fait part de leurs doutes quant à la pertinence de créer une 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne/Huveaune pour augmenter de 3 à 4 TER par heure et par sens le niveau de service de TER s'arrêtant dans toutes les gares de la vallée de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne (TER omnibus).

Des participants estiment que la variante proposée par SNCF Réseau de réaliser une 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne/Huveaune générerait trop de nuisances par rapport aux bénéfices attendus (1 TER par heure et par sens de plus qu'en conservant 3 les voies actuelles). Eu égard aux coûts de la création d'une 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne/Huveaune, certains participants s'interrogent sur l'intérêt d'une fréquence de 1 TER toutes les 15 minutes alors que la Penne-sur-Huveaune est déjà desservie toutes les 20 minutes en heures. Un participant en charge d'activités économiques a formulé sa préférence pour une amélioration de l'offre de service ferroviaires à hauteur de 4 TER par heure et par sens.

Sur la section entre la Penne-sur-Huveaune et Aubagne, des participants ont exprimé leurs craintes de la réalisation à terme d'une 4^{ème} voie pour le projet de LNPCA, qui impliquerait un déplacement de l'autoroute A50.

SNCF Réseau a expliqué que pour atteindre 4 TER omnibus par heure et par sens entre Marseille et Aubagne, la réalisation d'une 4^{ème} voie entre La Penne et Aubagne n'était pas nécessaire.

Malgré ce démenti, certains participants craignent que la réalisation de la 4^{ème} voie entre Blancarde et la Penne/Huveaune constitue une première étape pour prolonger dans une phase ultérieure cette voie jusqu'à Aubagne. Cette position a été renforcée par la présentation dans le support utilisé par SNCF Réseau

d'une carte établie sur la base du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures remis au gouvernement le 1^{er} février 2018 qui mentionnait cette 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune.

Cependant, SNCF Réseau a, depuis cette date, réalisé des études qui ont mis en évidence que pour passer de 3 et à TER omnibus par heure et par sens entre Marseille et Aubagne, il y avait « seulement » besoin de réaliser une 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne/Huveaune grâce au nouveau système de signalisation ERTMS.

Ce nouveau système de signalisation ERTMS a été présenté par SNCF Réseau et ses avantages en matière de régularité ont été partagés. SNCF Réseau a notamment expliqué pourquoi cette nouvelle signalétique permettrait d'éviter de réaliser une 4^{ème} voie entre La Penne/Huveaune et Aubagne pour faire circuler 4 TER omnibus par heure et par sens dans la vallée de l'Huveaune.

Certains participants ont également signalé que le PLU d'Aubagne, récemment révisé, comportait un emplacement réservé le long des voies ferroviaires actuelles, ce qui, de leur point de vue, attestait de la réalité du projet de 4^{ème} voie entre La Penne et Aubagne.

Un participant est intervenu en faveur du phasage présenté par SNCF Réseau qui permet d'améliorer l'existant en priorité et propose de conjuguer une vision de proximité directe avec une vision d'ensemble à dimension européenne. Cependant, d'autres participants craignent que ce découpage en quatre phases, et notamment la distinction des aménagements prévus dans les phases 2 et 3, constitue une manœuvre pour les diviser et de faire avancer certaines phases du projet moins impactantes sans se dévoiler.

SNCF Réseau a répondu que la variante de la 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne/Huveaune, si elle était réalisée, serait dédiée exclusivement aux TER et que le projet présenté à la concertation ne comprenait pas d'autres phases ni de sous-entendus.

Les participants ont souhaité savoir si les cartes représentant les propriétés dont le foncier était nécessaire pour la réalisation des deux variantes leurs seraient communiquées.

SNCF Réseau a indiqué que ces éléments seraient inclus dans le deuxième dossier de concertation qui sera publié en septembre 2019 en vue d'informer le public avant les réunions publiques locales.

En ce qui concerne les phases travaux, certains participants ont fait part de leurs inquiétudes de voir se réaliser des travaux de nuit avec des impacts en termes de bruit notamment.

Des participants ont interrogé SNCF Réseau sur les différents aménagements nécessaires à la réalisation d'une 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne/Huveaune.

SNCF Réseau a indiqué que ces aménagements allaient nécessiter des modifications à apporter aux ponts traversant les voies, auraient des incidences pour certaines entreprises locales situées à proximité des voies actuelles, SNCF Réseau ayant besoin de préempter du foncier le long des emprises ferroviaires existantes pour réaliser cette 4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne/Huveaune.

Un participant a rappelé qu'il ne faisait pas partie des opposants au projet. Un autre membre de l'assistance a confirmé que le projet était différent de celui proposé en 2016 et que cette fois les travaux de la gare Saint-Charles ne dépendaient plus de la réalisation de la 4^{ème} voie, ce qui est une amélioration notable.

L'atelier s'est terminé par l'invitation de SNCF Réseau à l'attention des participants de diffuser dans leur entourage les dates des prochaines permanences organisées par SNCF Réseau à la Penne-sur-

Huveaune ainsi que sur les autres secteurs de Marseille et aussi des dates prévues pour la suite de la concertation notamment à la rentrée de septembre 2019.

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

