

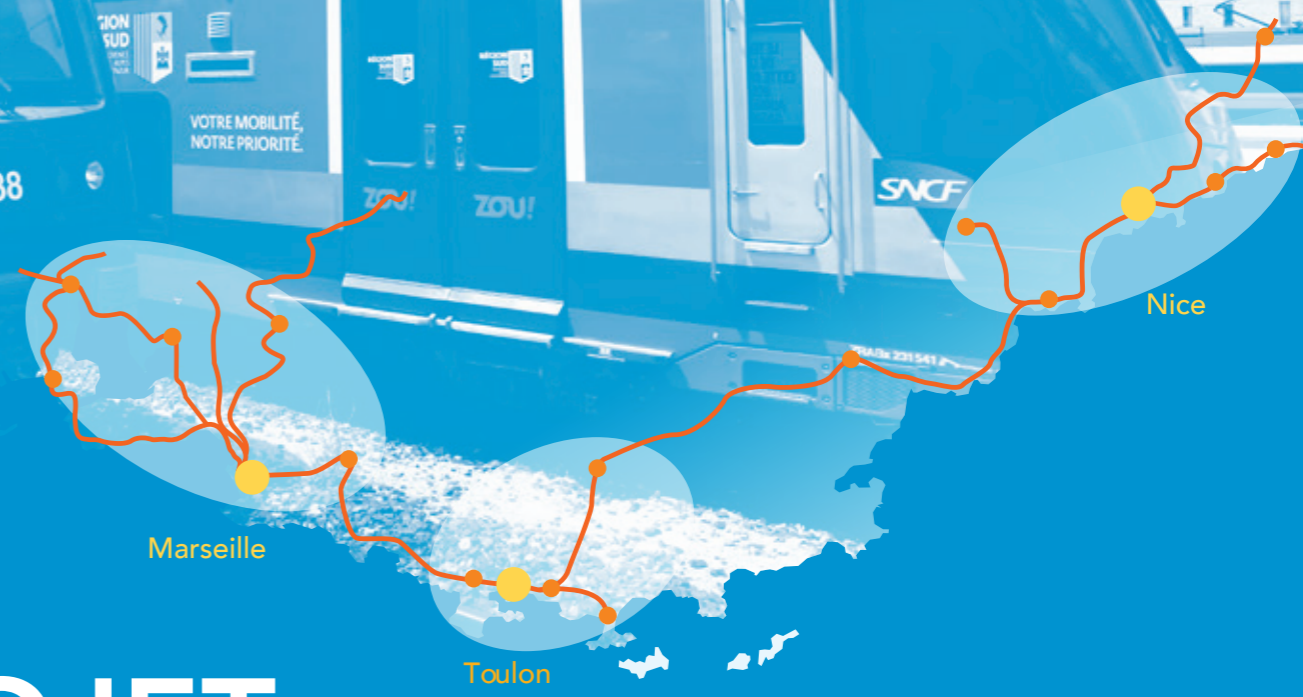
LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR  
POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE  
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

# DOSSIER DE CONCERTATION DU PROJET

## 4<sup>e</sup> voie entre la Blancarde et La Penne-sur-Huveaune

CONCERTATION MARS-AVRIL 2021



[www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr)  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :





## COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE 4<sup>E</sup> VOIE ENTRE BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution **sur le site internet LNPCA** :  
[www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/)

- En retournant votre avis **par courrier** à :  
SNCF Réseau  
Mission LNPCA - 4<sup>e</sup> voie Blancarde/La Penne  
Les Docks - Atrium 10.4  
10, place de la Joliette - BP 85404  
13567 Marseille cedex 02

- En écrivant vos contributions sur des registres mis à disposition dans les lieux publics dont l'adresse vous est précisée sur le site internet du projet  
[www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/)

- **En prenant rendez-vous\*** pour un échange suivant différentes modalités avec le maître d'ouvrage, soit par téléphone, au 06 41 17 64 11, soit via le lien suivant  
<https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Blancarde-Huveaune>





## PRÉAMBULE

L'ambition des partenaires et de SNCF Réseau dans le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) est de renforcer la capacité, l'exploitabilité, la régularité/ponctualité, la robustesse et la résilience du système ferroviaire marseillais et régional, pour offrir un service express métropolitain robuste de type RER, cadencé au moins au ¼ h à l'heure de pointe sur les principaux axes de l'étoile ferroviaire marseillaise, à l'horizon 2027 - 2035.

La gare souterraine de Marseille Saint-Charles fait partie des phases 1 et 2 du projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) qui devrait faire l'objet d'une enquête publique en vue d'une déclaration d'utilité publique engagée fin 2021, conformément à la décision ministérielle du 23 juin 2020.

SNCF Réseau, avec l'appui des partenaires, a imaginé de transformer l'infrastructure existante dans l'objectif de renforcer l'armature ferroviaire existante, afin d'amplifier le report modal vers le train, solution de la mobilité durable de masse qui autorise la poursuite d'un développement économique, durable et écoresponsable.

Le projet de 4<sup>e</sup> voie entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune a été présenté en concertation en 2019.

Pour répondre aux inquiétudes et attentes exprimées par les riverains, les usagers et les acteurs économiques, le comité de pilotage (du 22/11/2019) du projet LNPCA, à la demande du garant de la concertation<sup>1</sup>, a décidé d'organiser une nouvelle concertation pour apporter des précisions sur deux volets :

- Le fonctionnement des gares entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune, et de l'intermodalité (parking, connexion aux transports en commun) ;
- Le bilan des apports du projet pour le territoire et les coûts socio-économiques (dont l'évaluation est également demandée par la décision ministérielle du 23 juin 2020).

Ce livret porte sur le secteur entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune. Il présente les apports du projet sur le territoire, les principes d'aménagement de la 4<sup>e</sup> voie entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune et les 4 gares concernées (La Pomme, La Barasse, St Marcel, La Penne-sur-Huveaune).

Il est à noter que la réalisation d'une 5<sup>e</sup> voie en gare de Blancarde n'est plus nécessaire (cf. [le Livret consacré à l'«Insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette, page 4<sup>2</sup>](#))



<sup>1</sup> Garant indépendant du maître d'ouvrage, nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

<sup>2</sup> [www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lnpcr.fr/files/telechargements/Livrets/2021\\_03\\_LNPCA\\_LIVRET\\_Parette\\_A3\\_web.pdf](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/sites/lnpcr.fr/files/telechargements/Livrets/2021_03_LNPCA_LIVRET_Parette_A3_web.pdf)

## SOMMAIRE

<b>LES APPORTS DU PROJET POUR LE TERRITOIRE</b> .....	<b>4</b>
Vers un réseau express métropolitain .....	4
Une croissance attendue des usagers du TER .....	5
• Les perspectives sans la 4 <sup>e</sup> voie entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune .....	5
• Un gain de voyageurs significatif grâce aux 4 TER par heure .....	5
Les bénéfices socio-économiques .....	6
Mise en perspective avec les coûts du projet .....	6
Un potentiel de mise en valeur de la vallée de l'Huveaune .....	6
• Un axe essentiel des mobilités métropolitaines .....	6
• Une contribution à la recomposition urbaine de la vallée .....	9
• La restauration écologique de l'Huveaune .....	9
<b>LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ENTRE BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE</b> .....	<b>10</b>
Le projet présenté en 2019 .....	10
Les enseignements des études du nœud ferroviaire marseillais (2020) .....	11
Incidences foncières .....	11

## LES GARES DE LA VALLÉE DE L'HUVEAUNE 12

Gare de La Pomme .....	12
• La configuration de la gare actuelle .....	12
• La configuration de la gare projetée .....	13
Gare de Saint-Marcel .....	16
• La configuration de la gare actuelle .....	16
• La configuration de la gare projetée .....	17
Gare de La Barasse .....	20
• La configuration de la gare actuelle .....	20
• La configuration de la gare projetée .....	21
Gare de la Penne-Sur-Huveaune .....	23
• La configuration de la gare actuelle .....	23
• La configuration de la gare projetée .....	24

## ANNEXE : PLAN EMPRISES FONCIÈRES ..... 25



## LES APPORTS DU PROJET POUR LE TERRITOIRE

### VERS UN RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

L'ambition des collectivités en charge des mobilités est d'offrir un service cadencé au moins au quart d'heure sur tous les axes de l'étoile de Marseille : Marseille - Gardanne - Aix, Marseille - Estaque - Étang de Berre, Marseille - Aubagne.

Ce réseau express métropolitain (équivalent d'un RER) sera étroitement associé au reste du réseau de transport en commun par un maillage de pôles d'échanges, qui garantiront un passage facilité d'un mode de transport à l'autre : TER, métro, tram, bus à haut niveau de services, car, véhicule particulier.

Le vélo et la marche à pied seront très fortement favorisés.

La réalisation d'une 4<sup>e</sup> voie entre la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune dédiée aux TER est utile pour porter la capacité à 4 TER omnibus par heure et par sens en période de pointe dans toutes les gares de la vallée de l'Huveaune (soit un train tous les quarts d'heures) avec un haut niveau de fiabilité.

Les aménagements du projet LNPCA sur le nœud ferroviaire marseillais à l'horizon de la mise en service de la phase 2 permettraient alors d'offrir les services suivants dans la métropole marseillaise :

- TER / heure entre St-Charles, Arenc et l'Estaque
- 4 TER / heure entre St-Charles et Aubagne
- Le projet Marseille-Gardanne-Aix en cours d'achèvement aura déjà permis 4 TER/h entre St-Charles et Aix-en-Provence : le projet LNPCA, en dégageant le plateau ferroviaire de surface à St-Charles, permettra de fiabiliser cette offre en assurant une robustesse de qualité.
- 3 trains par heure intermétropoles entre Marseille, Toulon et Nice

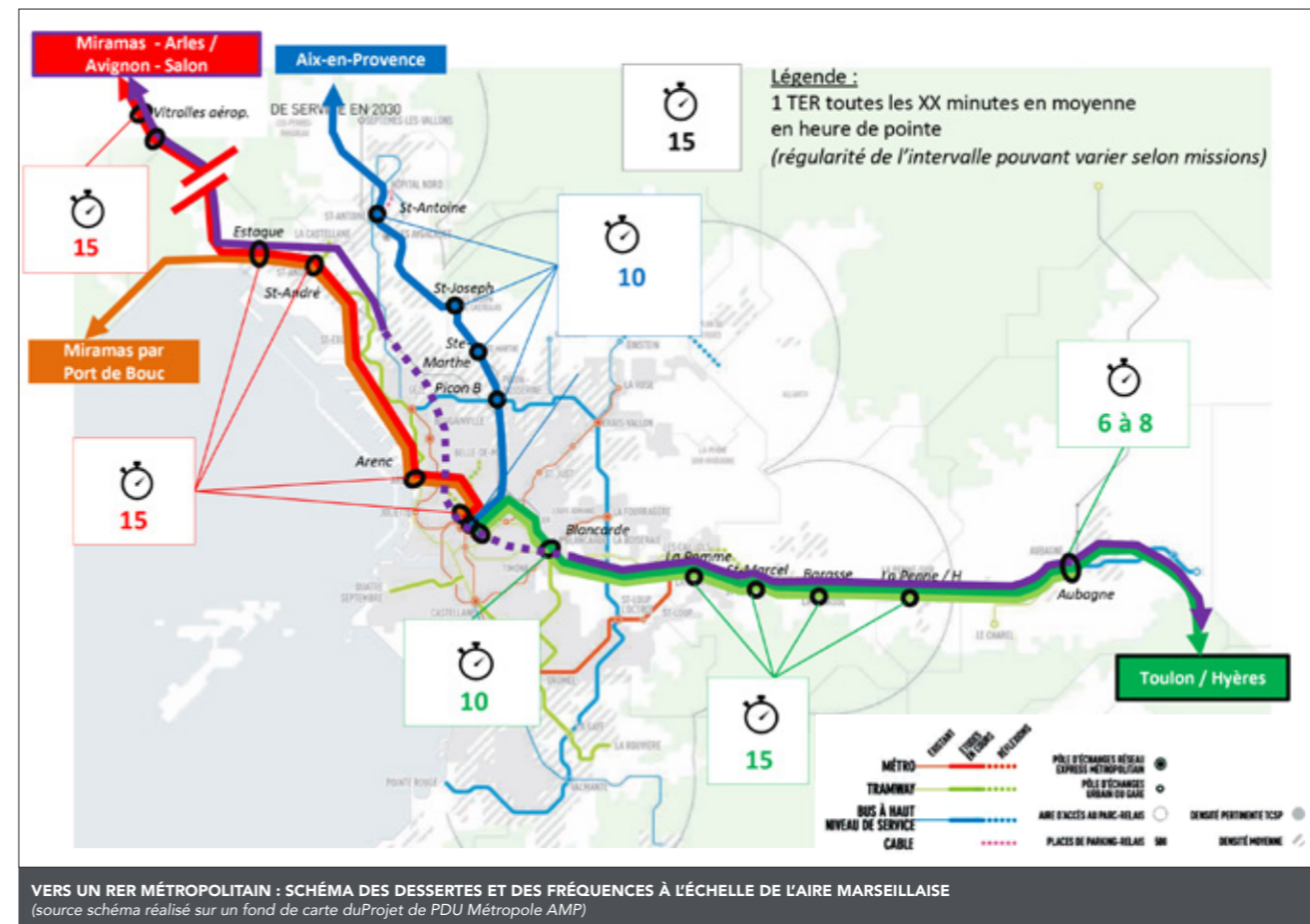
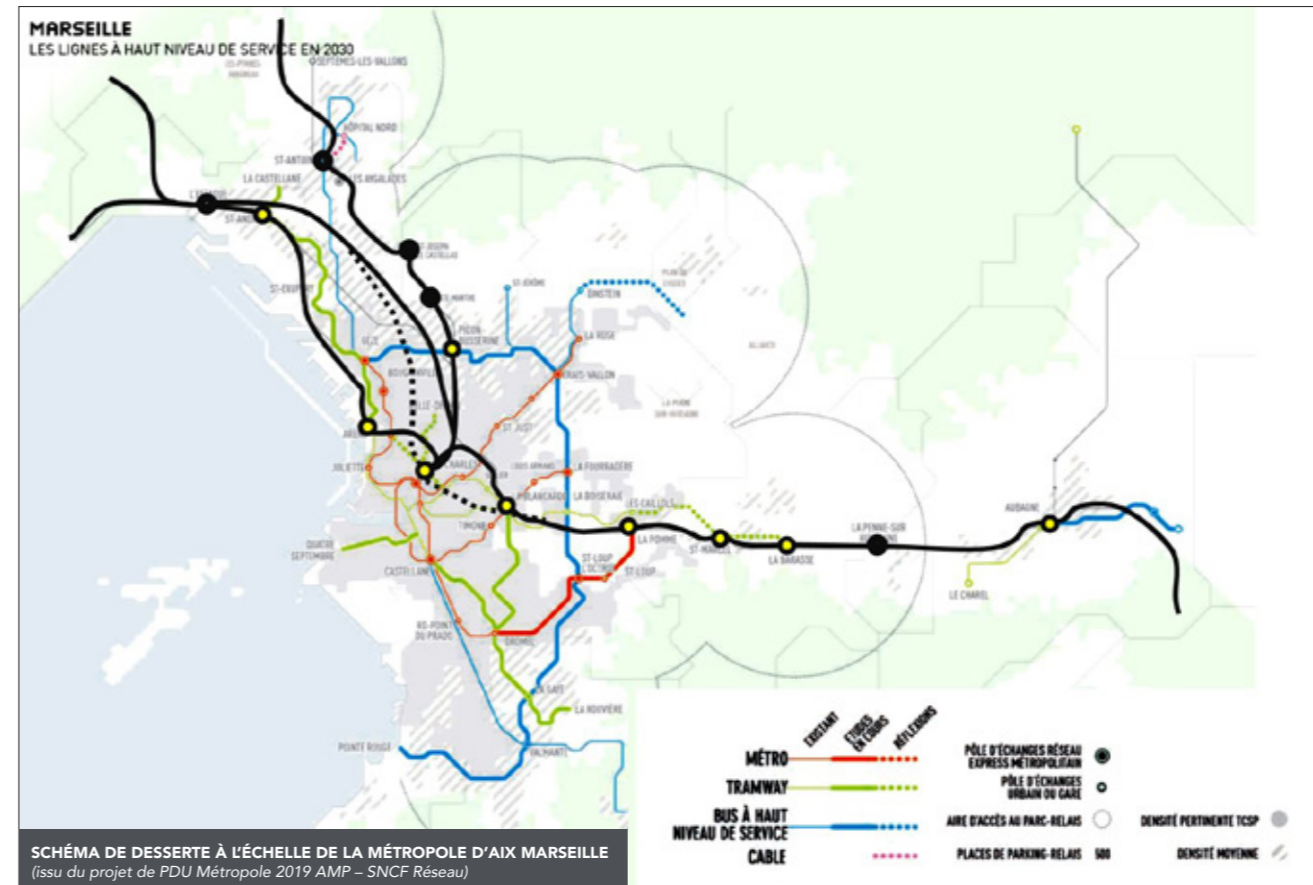
- Des liaisons diamétrales à travers la gare souterraine entre Avignon – Vitrolles-aéroport et Aubagne – Toulon

En outre, le projet LNPCA rendrait possible, en dégageant de la capacité dans le nœud ferroviaire, la réalisation de projets complémentaires :

- 3<sup>e</sup> phase de l'aménagement de la ligne Marseille-Aix, pour atteindre 6 TER/heure
- Boucle complète Marseille – Aix – Rognac – Vitrolles – Marseille (avec 2 TER/h entre Aix et l'étang de Berre, et 6 TER/h entre Rognac et l'Estaque)
- Renforcement de la Côte Bleue avec 4 TER/h de Marseille à Port-de-Bouc
- Prolongement de TER d'Avignon jusqu'à Aubagne, ce qui portera à 4 TER/h les liaisons diamétralisées entre le nord-ouest et l'est de Marseille. Cette liaison conduit à réadapter le plan de voies dans les emprises de la gare d'Aubagne, pour créer une voie à quai supplémentaire au niveau des voies des services, au nord du site.

L'installation de la nouvelle signalisation ERTMS<sup>1</sup> et la réalisation du Bloc est de Marseille Saint-Charles Blancarde (« bloc est » c'est à dire l'ensemble des voies situées à l'est du plateau Saint-Charles, dédiées aux circulations à destination de Toulon et de Nice et aux omnibus Marseille-Aubagne, mis en service dès la phase 1 avec un démarrage des travaux prévu à l'horizon 2024) permettraient de garantir, avec une robustesse acceptable sans 4<sup>e</sup>me voie, 3 TER par heure et par sens pour la navette omnibus Marseille-Aubagne.

<sup>1</sup>ERTMS : Système européen de gestion du trafic ferroviaire



## UNE CROISSANCE ATTENDUE DES USAGERS DU TER

### LES PERSPECTIVES SANS LA 4<sup>E</sup> VOIE ENTRE LA BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

En 2019, avec 2 TER par sens à l'heure de pointe (19 allers-retours en moyenne par jour), la fréquentation annuelle des gares de la Pomme, St Marcel et La Barasse est de l'ordre de 50 000 voyageurs et atteint 100 000 voyageurs à La Penne-sur-Huveaune<sup>2</sup>. Seules les gares de Marseille et d'Aubagne ont des trafics réellement significatifs et représentatifs d'une liaison dense de type RER qui doit être l'objectif de cette ligne.

À l'horizon 2035, sans mise en service de la 4<sup>e</sup> voie, avec une desserte limitée à 3 TER par heure par sens (une trentaine d'allers-retours par jour), une amélioration de l'intermodalité (prolongement de la ligne 2 du métro à la Pomme et de la ligne 1 du tramway à la Barasse – comme envisagé dans le Plan de Déplacement Urbain de la métropole Aix-Marseille-Provence) et une congestion routière qui s'accroît, la fréquentation totale des 4 gares de la vallée de l'Huveaune devrait plus que doubler.

À noter que la fréquentation à Aubagne est également portée par les augmentations de service de TER vers Toulon et Hyères et par la nouvelle desserte transversale Avignon Aubagne.

À cet horizon, les déplacements par le train dans la vallée de l'Huveaune devraient représenter 2,1 millions de déplacements annuels, soit environ 7 300 déplacements par jour (jour ouvrable).

80% des déplacements concerneraient Marseille (St Charles ou Blancarde) – Aubagne, les voyageurs utilisant indifféremment les navettes omnibus ou les TER semi-directs vers Toulon.

20% des déplacements concerneraient les déplacements locaux ayant une origine ou une destination dans les gares intermédiaires, desservies exclusivement par les navettes omnibus.

Ce trafic de 7 300 voyages quotidiens en TER est à mettre en regard du trafic moyen sur l'A50 de l'ordre de 100 000 véhicules par jour.

**Il paraît nécessaire d'aller plus loin et d'améliorer davantage la part modale du ferroviaire. Pour cela, le Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Aix-Marseille-Provence ambitionne de transformer les gares principales en pôles d'échanges et coordonner les dessertes entre TER, métros, tramways, bus à haut niveau de service et cars, afin de constituer un réseau unique parfaitement maillé et lisible pour l'usager.**

**Le projet de 4<sup>e</sup> voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune permettrait en complément de renforcer la desserte ferroviaire omnibus dans la vallée de l'Huveaune afin de disposer dans toutes les gares intermédiaires d'une liaison tous les quarts d'heure dans chaque sens en heure de pointe.**

### UN GAIN DE VOYAGEURS SIGNIFICATIF GRÂCE AUX 4 TER PAR HEURE

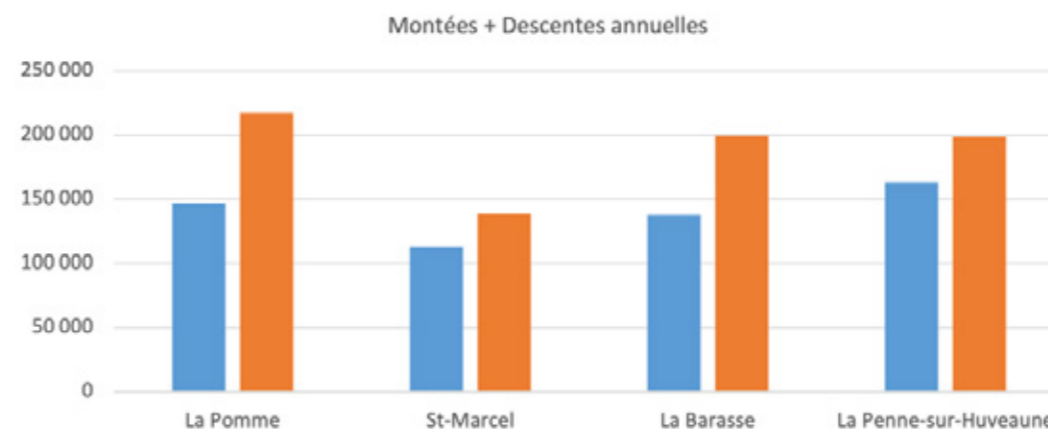
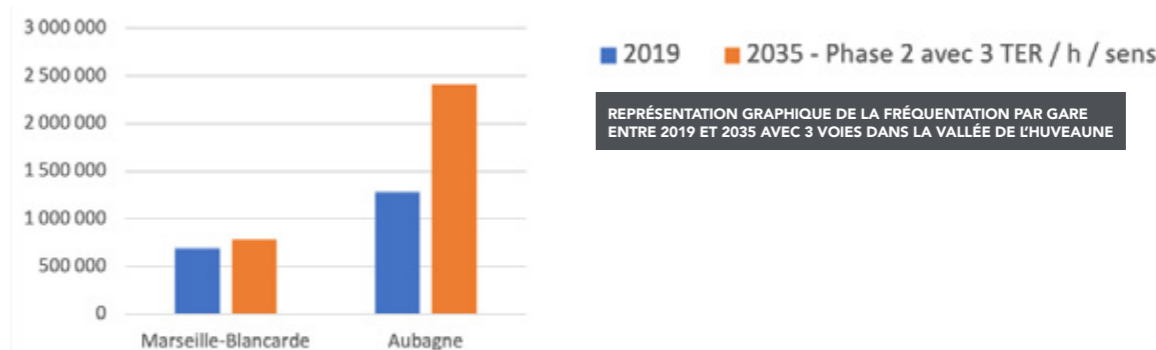
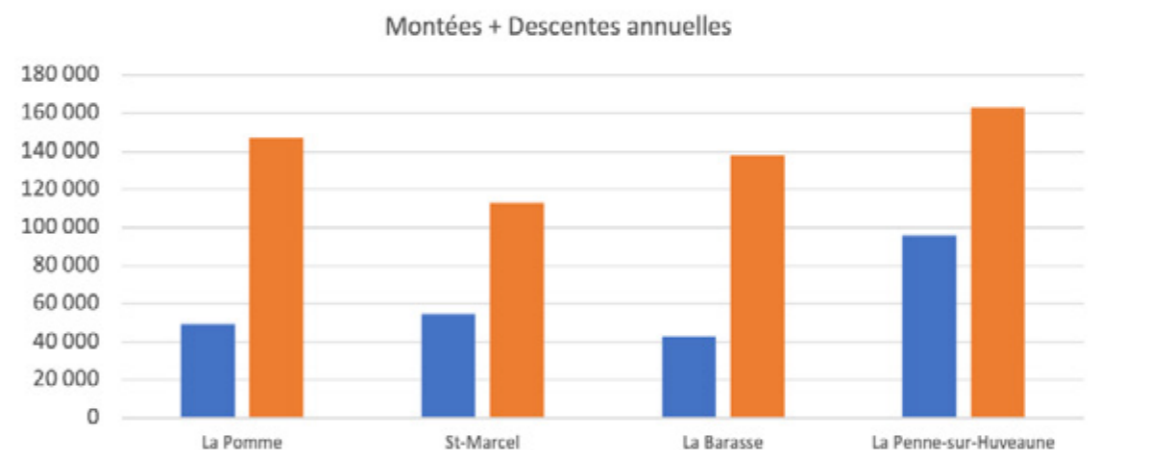
Le renforcement de la desserte à 4 TER par heure et par sens (plus de 40 allers-retours par jour) permettrait une augmentation sensible de trafic : la fréquence au quart d'heure est considérée comme un seuil pour une utilisation de type métro / RER, sans besoin pour les voyageurs de vérifier l'horaire de leur prochain train. Le temps d'attente est réduit en gare et la durée totale ressentie pour le trajet est réduite elle aussi.

Avec un trajet en TER devenu plus souple, mieux adapté aux imprévus éventuels (réunions, rendez-vous, gardes d'enfants, activités personnelles, etc.), cette amélioration conduirait de nombreux voyageurs à préférer le train à la voiture particulière et à ses contraintes (embouteillages, stationnement, coût d'utilisation et de possession).

L'accroissement de fréquence permettrait ainsi de façon directe une augmentation de 450 000 déplacements annuels. Le gain en relatif de voyageurs serait plus fort dans les gares intermédiaires (La Pomme, St Marcel, La Barasse, La Penne-sur-Huveaune).

Ces nouveaux voyageurs seraient :

- Pour 60% reportés de la route (soit de l'ordre de 1 000 déplacements par jour 2 sens confondus)
- Pour 30% des reportés du car
- Pour 10% d'induits, c'est-à-dire de nouveaux voyageurs



<sup>2</sup> Estimations basées sur les données redressées de comptages en gare réalisées en automne 2019 par l'institut BVA pour la Région

## LES BÉNÉFICES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Cette offre au quart d'heure apporterait un gain de temps significatif pour les usagers en diminuant le temps d'attente de leur train.

Pour les gares d'extrémité (Marseille et Aubagne), cet effet de gains de temps dû à l'accroissement de fréquence existe aussi, mais il est plus modeste puisque les TER omnibus dont on augmente la fréquence avec la 4<sup>e</sup> voie ne constituent que la moitié environ de l'offre (les TER allant à Toulon ou Hyères et à Avignon permettant également les liaisons Marseille – Aubagne).

De la même façon, des gains de temps seraient aussi générés grâce aux reports de la route vers le train. En effet, en retirant des voitures sur la route, on réduit le temps perdu dans les embouteillages.

Le projet réduirait également la pollution atmosphérique et améliorerait la sécurité des usagers.

Enfin, le projet permettrait des gains de régularité pour les usagers des omnibus, la 4<sup>e</sup> voie permettant une exploitation très stable, et des améliorations pour les voyageurs à grande distance, dont les correspondances seraient améliorées.

De façon synthétique, la valeur socio-économique de ces gains apportés par un accroissement de la desserte de 3 à 4 TER par heure peut être évaluée, selon les méthodes socio-économiques normalisées, à environ 30 M€ pluri-annuels.

## MISE EN PERSPECTIVE AVEC LES COÛTS DU PROJET

Le coût de la 4<sup>e</sup> voie entre Blancarde à la Penne-sur-Huveaune est estimé à 337 M€ (conditions économiques juillet 2020).

Le coût « socio-économique » de l'opération de 4<sup>e</sup> voie entre la Blancarde et La Penne-sur-Huveaune, selon les mêmes méthodes normalisées, est estimé à environ 430 M€, incluant à la fois les coûts d'investissement, les coûts d'entretien de l'infrastructure créée, et les coûts d'exploitation des TER supplémentaires y compris achat de matériel roulant.

La comparaison des gains et des coûts socio-économiques est un des éléments qui sera pris en compte par l'État pour évaluer la pertinence du projet.

La décision intégrera également l'intérêt global apporté par le projet, au-delà de son évaluation socio-économique stricte : politique globale de changement des comportements et de report de la voiture vers le train, contribution au développement économique, structuration des stratégies d'aménagement de long terme, création d'une armature ferroviaire qui deviendra la colonne vertébrale de l'aménagement et du renouvellement urbain de la vallée de l'Huveaune.

## UN POTENTIEL DE MISE EN VALEUR DE LA VALLÉE DE L'HUVEAUNE

La Métropole et les villes concernées réfléchissent depuis plusieurs années à une mise en valeur globale de la vallée de l'Huveaune.

Marquant l'entrée Est de Marseille, la vallée de l'Huveaune est clairement identifiée dans le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) comme un territoire de projets prioritaire.

La vallée de l'Huveaune se structure d'ouest en est autour des noyaux villageois de La Pomme, Saint-Marcel, La Barasse, La Millière, Saint-Menet, La Bourgade, Saint Mitre, Le Charrel et La Tourtelle. Ces noyaux villageois présentent généralement un habitat groupé et dense, de hauteur réduite (R+3 maximum). Un lacs de rues étroites contribue à donner à l'espace une grande compacité, souvent autour des églises. Ces noyaux sont quasiment tous situés au sud de la D8N et donc de la voie ferrée. Entre l'Huveaune au nord et la D8N, l'espace a souvent été investi par des activités économiques consommatrices d'espace, ainsi que par des équipements de sport et de loisirs.

Cet espace présente des atouts importants (chapelet de noyaux villageois, richesse des activités économiques, multiplicité des infrastructures de transport, potentiel environnemental du fleuve Huveaune, etc.).

Par son ampleur, le projet de la LNPCA offre des opportunités d'aménagement du territoire : des échanges nourris avec la Métropole, la Ville de Marseille et les structures de gestion du secteur (notamment le Syndicat du Bassin Versant de l'Huveaune) ont permis de dégager des perspectives d'aménagement conjointes et partagées au service des habitants et de la qualité de vie.

## UN AXE ESSENTIEL DES MOBILITÉS MÉTROPOLITAINES

Le projet ferroviaire, combiné au développement des transports en commun et des mobilités douces prévu par le Plan de Déplacements Urbains (PDU), permettrait un saut qualitatif dans l'offre de mobilité collective. Il favoriserait la réduction du recours à la voiture individuelle, en lien avec les mesures envisagées de protection de la qualité de l'air restreignant l'accès au centre-ville en voiture.

Le projet de PDU identifie la vallée de l'Huveaune comme un axe majeur de mobilité : le Réseau Express Métropolitain s'appuie là sur une complémentarité entre le TER, les cars sur voies dédiées sur autoroute, le métro, le tramway et les bus et ambitionne :

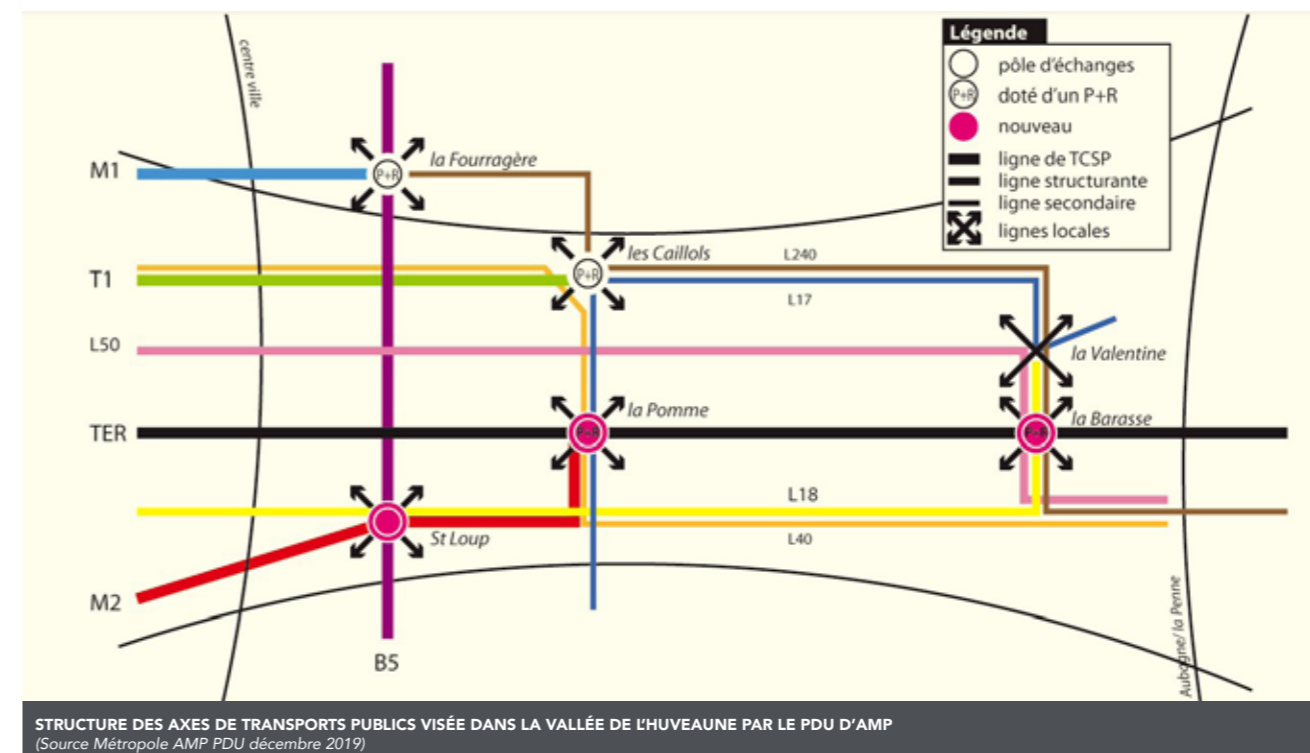
- La transformation de la ligne L18 en ligne structurante des quartiers Est de Marseille
- La valorisation de l'offre TER et des projets de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) sur le secteur à travers le rabattement au plus près des usagers
- L'amélioration du maillage du réseau en développant les points de contact entre les lignes de bus, notamment au travers de pôles d'échanges multimodaux (PEM)
- La réduction des temps de parcours (rabattement sur les TCSP, amélioration du maillage des lignes, simplification des itinéraires)

- La desserte de nouveaux quartiers résidentiels ou économiques
- L'adéquation des moyens aux besoins (limitation des troncs communs)

Concrètement, cela se traduirait dans la Vallée de l'Huveaune par :

- 3 nouveaux Pôle d'Échanges Multimodaux (PEM) pour distribuer les flux (St Loup, La Pomme, la Barasse)
- Plusieurs lignes de TCSP concentriques pour massifier les flux (M1, M2, T1)
- Deux lignes express pour les relations rapides entre le centre-ville et la Valentine (L50 et TER)
- Une ligne structurante L18 prolongée jusqu'à la Valentine (elle s'arrête aujourd'hui au Sud de St-Marcel)
- Des lignes standards (L17, L40, L240) reliant les deux rives de l'Huveaune
- Des lignes locales diffusant les flux dans les quartiers depuis les PEM

On peut dès lors schématiser la structure des axes de transport collectifs visée dans la vallée de l'Huveaune comme suit :



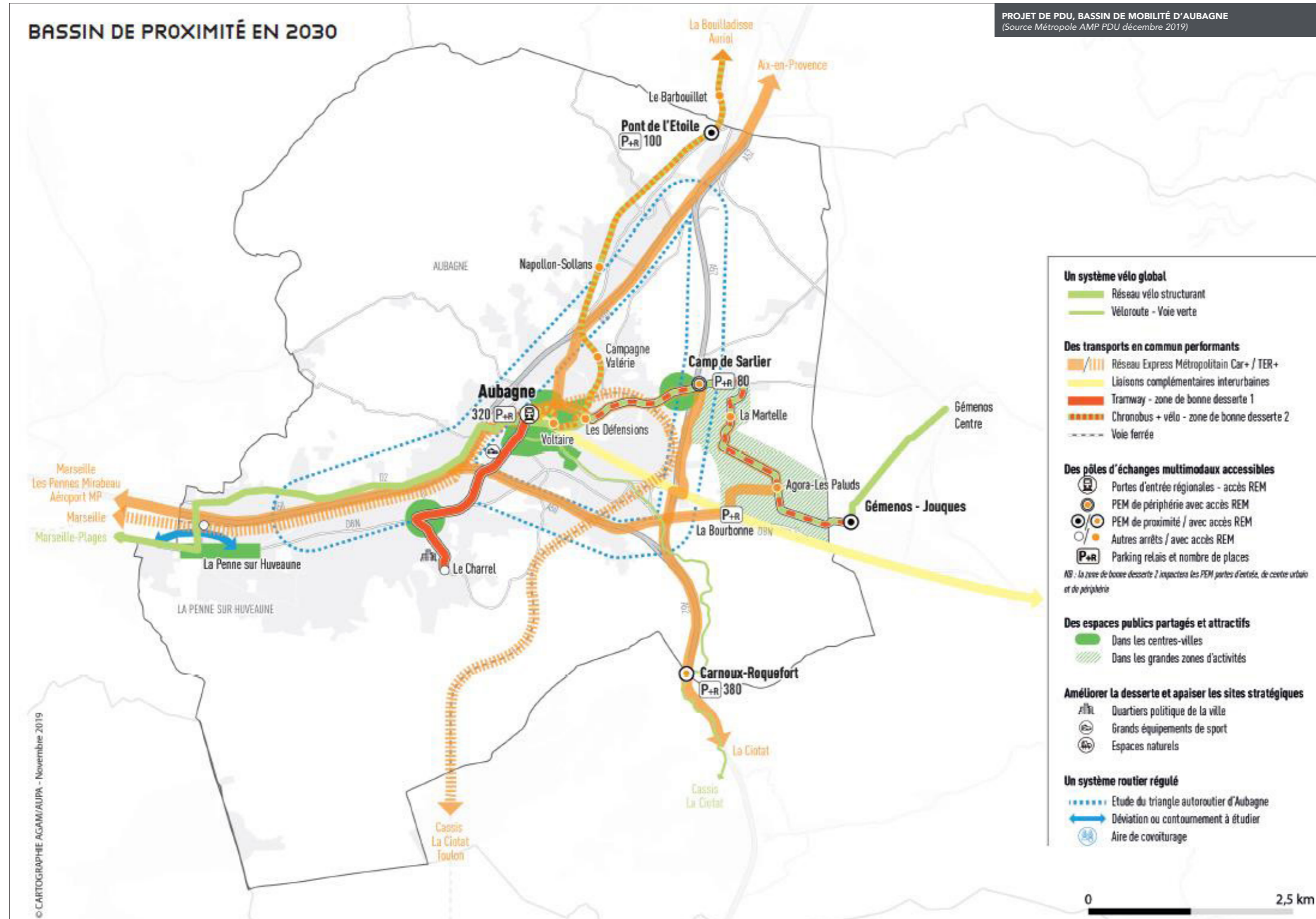
La Blancarde, La Pomme et La Barasse apparaissent comme des pôles d'échanges multimodaux majeurs, avec des parcs relais de capacité significative.



Les haltes de Saint-Marcel et de la Penne conservent une fonction de desserte plus locale.

Outre l'intérêt pour les habitants de la vallée de l'Huveaune, cette amélioration des transports en commun

permettra aussi d'attirer de nouvelles entreprises et avec elles de nouveaux emplois potentiels, en leur permettant de s'installer dans de meilleures conditions : les PMI et PME<sup>1</sup> recherchent des opportunités foncières accompagnées d'une desserte efficace.



<sup>1</sup>PMI : Petites et moyennes industries ; PME : Petites et moyennes entreprises



## UNE CONTRIBUTION À LA RECOMPOSITION URBAINE DE LA VALLÉE

La vallée de l'Huveaune a un rayonnement de type régional qui attire des habitants de tous les environs. Les enjeux de renouvellement du tissu productif, de mixité des fonctions et de densification autour des pôles d'échanges et des centres villageois y sont majeurs. Au vu de son potentiel d'accueil résidentiel et de développement, les mutations pourront être encouragées et la mobilité venir conforter les conditions de déplacements offertes.

La restructuration des pôles d'échanges autour des gares de la vallée pourra être un accélérateur des projets de restructuration urbaine en émergence à la Pomme, à Saint-Marcel, à la Barasse ou à la Penne-sur-Huveaune (voir ci-dessous le chapitre consacré aux gares).

Dans la suite du projet LNPCA, et durant ses futures phases d'études détaillées, les projets de gare continueront à être affinés avec la Métropole AMP et les villes concernées. L'objectif étant de tirer le meilleur parti des requalifications des quartiers-gares souhaitées par le territoire.

## LA RESTAURATION ÉCOLOGIQUE DE L'HUVEAUNE

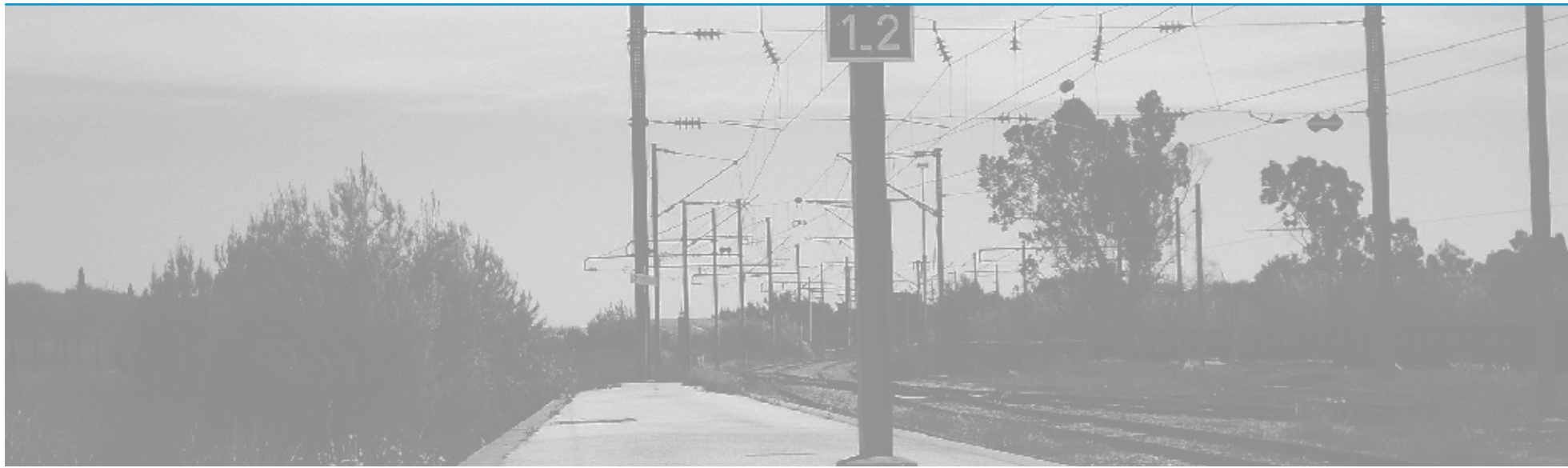
Le Syndicat Intercommunal du Bassin Versant de l'Huveaune (SIBVH) a engagé une vaste réflexion pour la restauration du fleuve, qui répond à un triple objectif : restaurer sa qualité écologique, favoriser les pratiques de promenade et de loisirs et réduire les risques d'inondation.

Des échanges ont été conduits depuis plusieurs années entre le SIBVH et SNCF Réseau pour bien articuler les différents projets et définir les mesures compensatoires du projet LNPCA les plus propices à l'atteinte des objectifs du SIBVH.

En effet, la voie ferrée est inondable dans l'état actuel, et la construction de la 4<sup>e</sup> voie nécessiterait des mesures compensatoires pour garantir l'absence de toute aggravation du risque.

L'ambition est de proposer à l'enquête publique des mesures hydrauliques qui soient également au service du projet général du Syndicat de l'Huveaune.

En parallèle, le SIVBH prévoit la réalisation d'une continuité piétonne et cycliste et d'un corridor écologique le long de l'Huveaune. Il serait ainsi possible aux habitants de passer plus facilement des modes actifs aux transports en commun tout en profitant d'un paysage plus apaisé dans lequel sera aménagé un système de parcs. Le projet de LNPCA s'inscrira dans cette perspective et veillera à favoriser l'émergence des projets portés par les différents acteurs, au bénéfice des habitants de la vallée de l'Huveaune.



## LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ENTRE BLANCARDE ET LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

La création d'une 4<sup>e</sup> voie de La Blancarde jusqu'à la gare de la Penne-sur-Huveaune est utile pour porter le service omnibus entre Saint-Charles et Aubagne de 3 à 4 TER par heure et par sens en période de pointe.

Pour assurer ce service et la réussite de l'opération, les grands principes sont :

- **une bonne fonctionnalité du nouveau système ferroviaire** et de cette 4<sup>e</sup> voie. Fonctionnellement au sud, elle serait principalement située géométriquement au nord des voies existantes, sauf entre le quartier d'Air Bel et la gare de La Pomme (section sur laquelle elle serait positionnée au sud).
- **des gares améliorées**, notamment avec la modification des quais, leur insertion urbaine, l'aménagement de leurs accès
- **des emprises foncières optimisées**
- **une attention particulière sur les enjeux hydrauliques et acoustiques.**

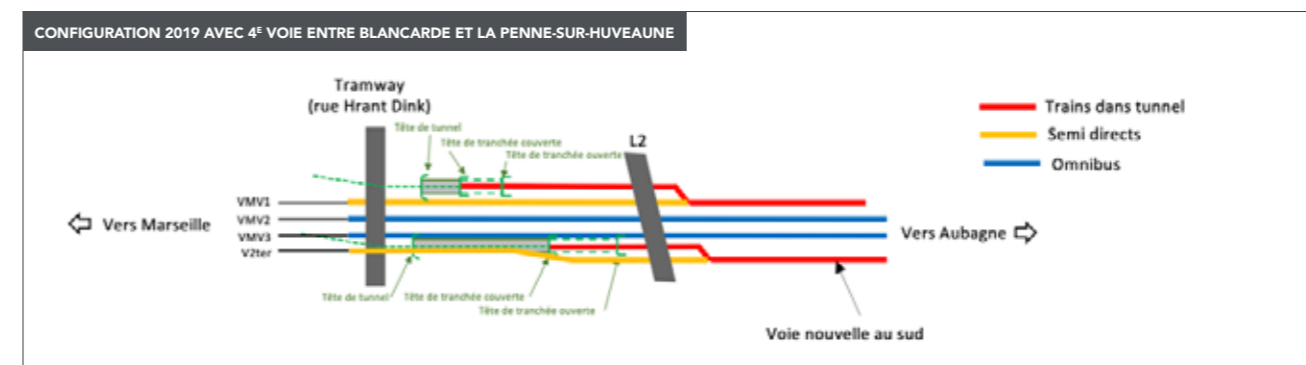
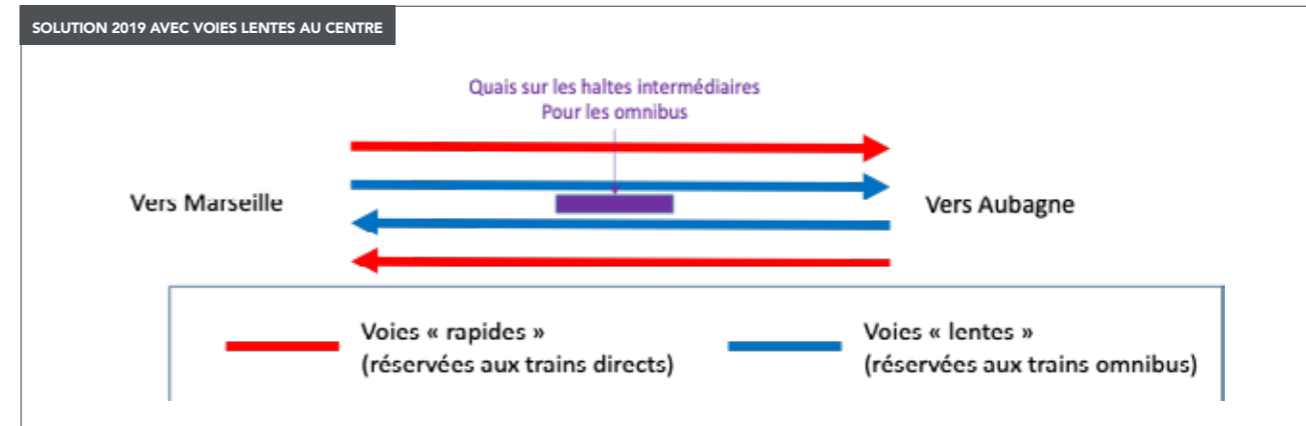
Ces principes ont déjà été présentés lors de la concertation de 2019.

### LE PROJET PRÉSENTÉ EN 2019

Le projet présenté en 2019 reposait sur le principe de mettre les voies dites « lentes » au centre (c'est-à-dire les voies pour les TER omnibus qui s'arrêtent souvent ; les voies « rapides » désignent celles réservées aux trains qui ne s'arrêtent pas entre la Blancarde et Aubagne : TER allant à Toulon ou Hyères, Interville, Thello ou TGV allant à Nice et en Italie).

Cette organisation présentait l'avantage de la juxtaposition des voies dirigées dans le même sens. Cela ouvrait donc une possibilité de mutualisation entre voies rapides et voies lentes, soit pour des hypothèses alternatives d'évolutions du service à long terme, comme la desserte renforcée de la Barasse par des TER semi-directs, soit pour la gestion de situations exceptionnelles où le passage de trains rapides sur les voies lentes serait utile.

Pour atteindre cette organisation, la sortie du tunnel de Marseille à la Parette prévoyait un raccordement des tunnels de part et d'autres des voies existantes.



## LES ENSEIGNEMENTS DES ETUDES DU NŒUD FERROVIAIRE MARSEILLAIS (2020)

Les études sur le nœud ferroviaire marseillais menées en 2020 ont conduit, dans le cadre de la structuration de l'outil remisage et maintenance par axe développée par la SNCF et le Conseil Régional pour l'amélioration des services TER, à limiter les besoins de remisages à Blancarde en :

- Prévoyant le remisage des TER de la ligne d'Aix à Pautrier (à proximité de la gare Saint-Charles) et non plus à Blancarde,
- Concentrant le remisage des TGV au Nord du plateau Saint-Charles (Guibal) pour éviter des cisaillements entre les lignes depuis / vers Blancarde
- Évaluant plus exactement le volume des trains à remiser et à entretenir à Blancarde en fonction des services quotidiens et des types de matériel envisagés.

Ces choix entraînent une diminution des flux de mouvements techniques depuis / vers Blancarde, et permettent une réorganisation des accès au technicentre. Parallèlement, ces études ont montré qu'ainsi organisés, les cisaillements entre circulations rapides encadrantes et circulations lentes au centre étaient extrêmement difficiles à gérer en arrivée sur la gare Saint-Charles.

**Il a donc été décidé d'opter pour une organisation à 2 voies rapides au Nord et 2 voies lentes au Sud dans la vallée de l'Huveaune.**

Cette logique d'exploitation a été confortée par les orientations stratégiques nationales privilégiant ce type de gestion « par tube » pour réduire la propagation de l'irrégularité entre tubes distincts, surtout lorsqu'ils portent des types de services contrastés (omnibus et périurbains vs interurbains et longs parcours).

## INCIDENCES FONCIÈRES

Les modalités d'insertion de la 4<sup>e</sup> voie restent identiques à celles présentées dans le livret de 2019, sauf à proximité des gares, où la modification de l'organisation des voies lentes et des voies rapides, avec les adaptations des quais qu'elle implique, a conduit à ajuster le tracé des voies.

Ces dernières modifications, à proximité des gares, sont légèrement favorables en termes d'impacts en général.

Ceux sur le bâti sont comparables à ceux annoncés lors de la concertation de 2019 : soit environ 18 maisons et 9 bâtis économiques (qui représenteraient environ 60 emplois).

[Le lecteur pourra consulter l'ensemble des planches des emprises foncières en annexe du présent document](#)

**Elle crée ainsi un système isolé, sans risque de perturbation venant de l'extérieur : la fiabilité de fonctionnement des omnibus sera alors optimale.**

Pour atteindre cette organisation, la sortie du tunnel de Marseille à la Parette prévoirait un raccordement des tunnels au nord des voies existantes

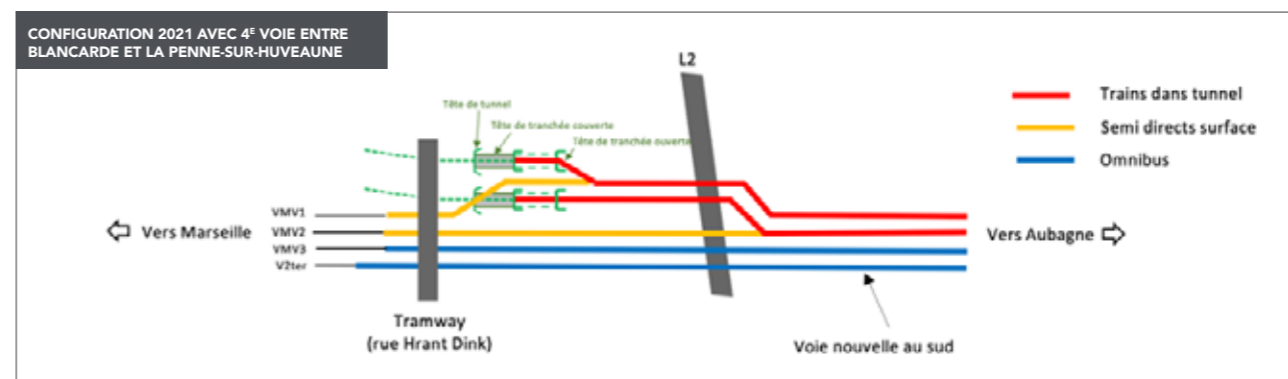
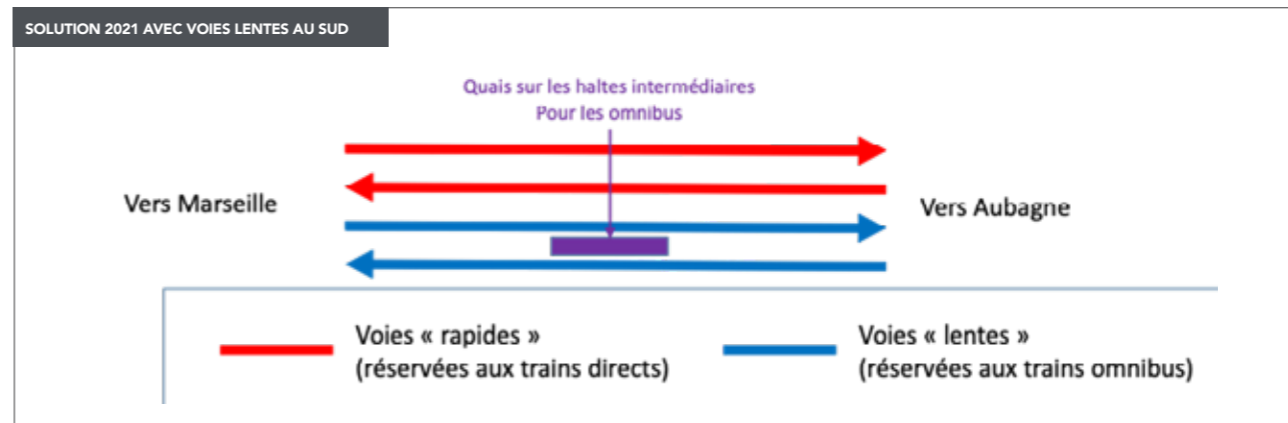
Les quais nécessaires pour la desserte des haltes intermédiaires (de la Pomme à la Penne-sur-Huveaune) par les omnibus ne sont alors plus placés dans la même configuration que dans le projet présenté en 2019, et doivent désormais permettre l'accès aux deux voies lentes au sud : les impacts sur le territoire s'en trouvent globalement réduits (cf. analyse par gare ci-dessous).

### Les principes de l'opération

Cette 4<sup>e</sup> voie serait réalisée sur un linéaire de 7,8 km depuis la sortie du tunnel de Marseille à la Parette jusqu'à la gare de la Penne-sur-Huveaune (inclusive).

Elle serait positionnée :

- Au sud des voies actuelles entre la gare de la Blancarde, le raccordement à La Parette et la halte de la Pomme (exclue)
- Au nord des voies actuelles entre la halte de la Pomme et la Penne-sur-Huveaune.





## LES GARES DE LA VALLEE DE L'HUVEAUNE

Cette partie présente des propositions d'aménagement spécifiques aux quatre gares de la Pomme, St Marcel, La Barasse et la Penne-sur-Huveaune dans le cadre de la création de la 4<sup>e</sup> voie.

L'aménagement des gares est cohérent avec les intentions du Plan de Déplacements Urbains. Celui-ci prévoit de faire des deux gares de la Pomme et de la Barasse de véritables pôles d'échanges multimodaux.

Lors des concertations précédentes, certaines contributions avaient attiré l'attention du maître d'ouvrage sur le besoin en capacités de stationnement supplémentaires dans les gares de la vallée de l'Huveaune.

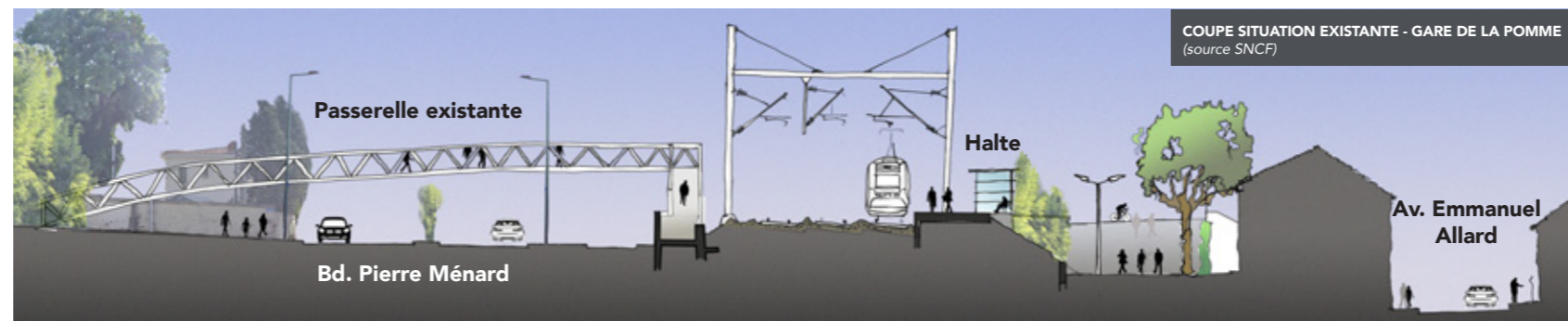
### GARE DE LA POMME

#### LA CONFIGURATION DE LA GARE ACTUELLE

La gare de la Pomme, établie à 45 mètres d'altitude et située entre les gares de Marseille-Blancarde et de Saint-Marcel, est une halte sans bâtiment voyageur depuis la mise en service de la 3<sup>e</sup> voie en 2014. Elle comprend un quai unique desservant une seule voie au sud pour les deux sens de circulation.

En termes d'intermodalité, elle est desservie par le réseau des bus de Marseille (lignes : 12, 12B, 12S, 40, 91 et 540) et est située à proximité du pôle d'échanges des Caillols avec la Ligne 1 du Tramway et la ligne départementale 240.

Un parking d'une cinquantaine de places est aménagé le long du Bd Pierre Ménard au nord des voies ferrées.



## LA CONFIGURATION DE LA GARE PROJÉTÉE

### Principes d'aménagement de la halte

Le fonctionnement de l'axe avec les deux voies lentes au sud, desservies par les TER omnibus, nécessiterait la création d'un quai entre les deux voies sud. L'accès au quai central nécessiterait la création d'un passage supérieur ou inférieur.

Par ailleurs, la création de la 4<sup>e</sup> voie au nord imposerait de supprimer la passerelle piétonne qui franchit le Bd Pierre Ménard (Bd de la Pomme). Cette passerelle ne pourra pas être reconstruite à l'identique : la place disponible entre la voie ferrée et le boulevard sera insuffisante.

Il en découle deux options d'organisation de la gare qui sont proposées à la concertation :

- Soit la passerelle serait reconstruite et allongée pour franchir les voies : elle assurerait alors aussi la fonction d'accès au quai.
- Soit la passerelle serait abandonnée : l'accès au quai serait assuré par un passage souterrain, et le franchissement du boulevard assuré à niveau avec un passage sécurisé.

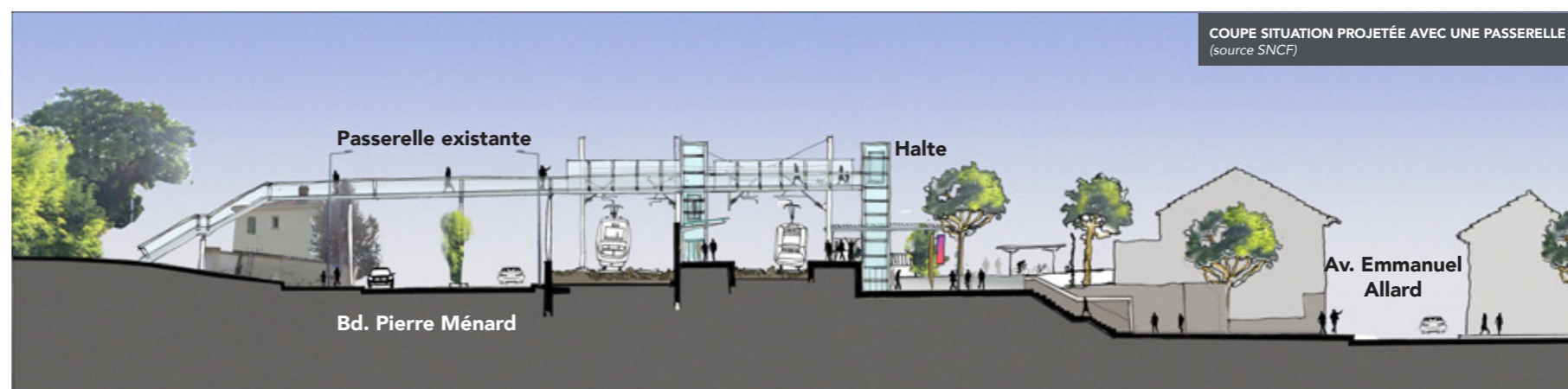
### SOLUTION PASSERELLE ALLONGÉE

Cette option consisterait à aménager une passerelle ville – ville franchissant les voies en remplacement de la passerelle qui franchit aujourd'hui le boulevard Pierre Ménard (ou de la Pomme).

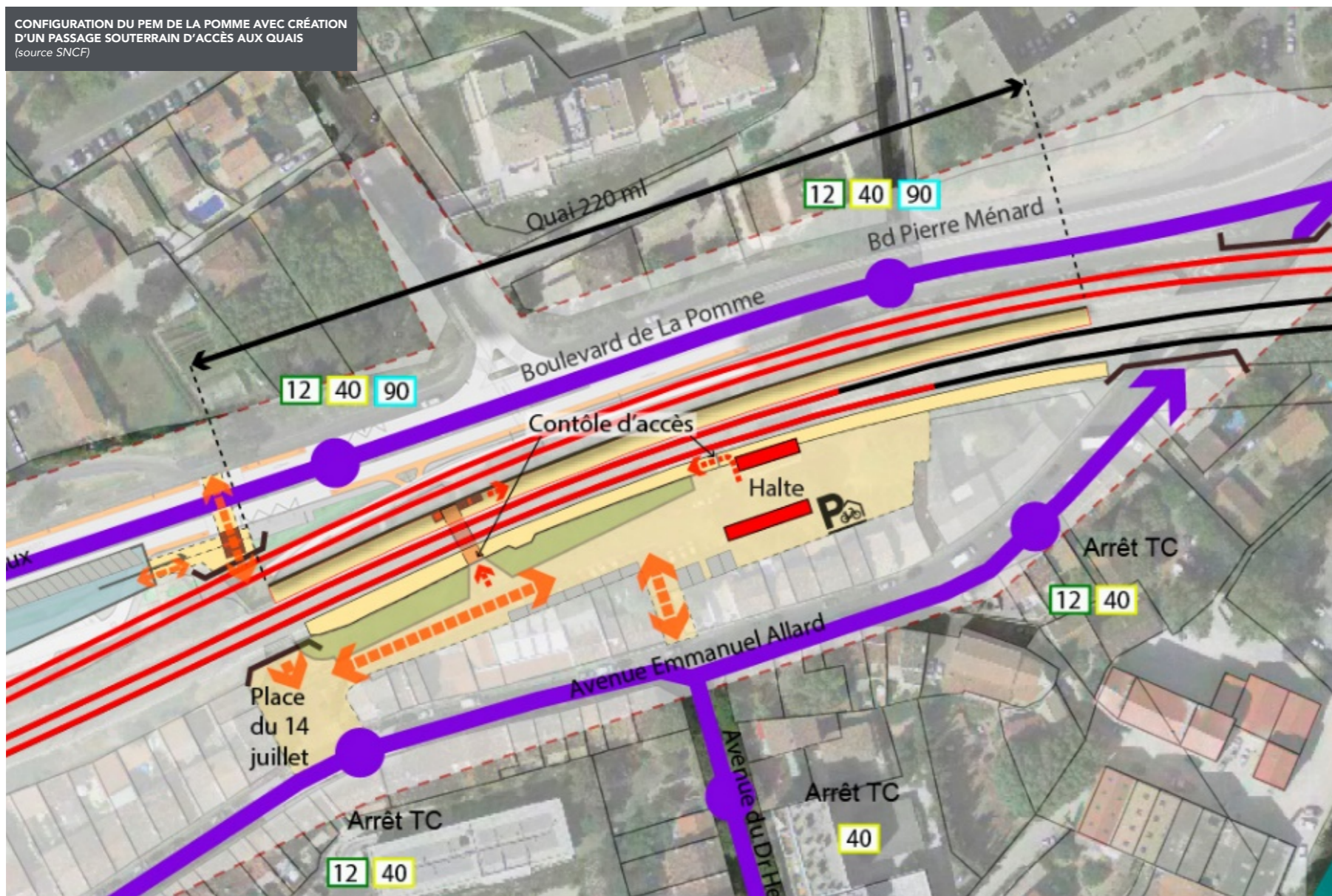
Elle permettrait d'ouvrir la halte directement vers le nord.

Cependant pour passer au-dessus des voies ferrées, cette passerelle serait plus haute que l'actuelle de 3 à 4 mètres.

Il en résulterait un impact plus fort sur le milieu urbain (vision dominante sur les jardins et des balcons).



CONFIGURATION DU PEM DE LA POMME AVEC CRÉATION D'UN PASSAGE SOUTERRAIN D'ACCÈS AUX QUAIS  
(source SNCF)



#### SOLUTION PASSAGE SOUTERRAIN

Un passage souterrain débouchant côté sud, permettrait un accès confortable à la gare, avec des dénivelés à franchir moindres pour accéder aux quais.

La passerelle ville-ville existante ne serait pas reconstituée. Le cheminement piéton venant du nord et notamment la traversée piétonne du boulevard Pierre Ménard (ou de la Pomme) serait réaménagé, afin d'accéder en toute sécurité au passage souterrain, y compris pour les personnes à mobilité réduite. Cet aménagement serait cohérent avec le projet de modification du profil et d'apaisement du boulevard de la Pomme envisagé par la collectivité.

#### Réaménagement des parkings

La réflexion sur le stationnement prend en compte la perspective du prolongement du métro 2 et du parc relais de grande capacité (1 000 places) qui l'accompagnera, selon les orientations du Plan de Déplacement Urbain.

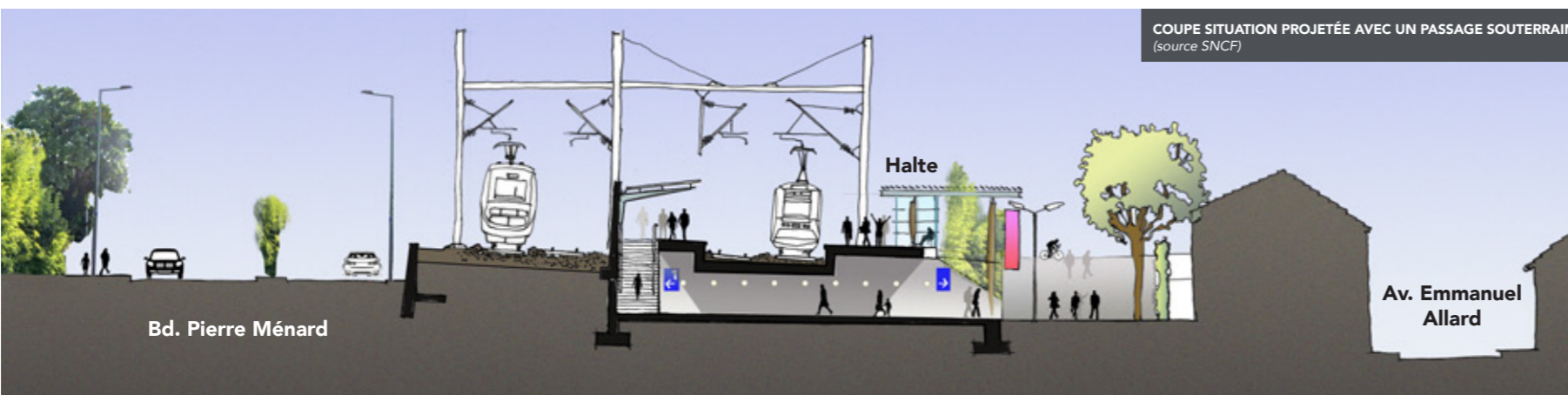
Dans l'hypothèse où ces aménagements ne seraient pas réalisés à l'horizon du projet LNPCA, le maître d'ouvrage propose plusieurs options qui permettraient d'accroître les capacités de stationnement.

#### SOLUTION DE BASE

Le stationnement existant côté nord-ouest est impacté par l'élargissement du talus ferroviaire nécessaire à l'insertion de la 4<sup>e</sup> voie : le parking voit sa surface diminuée de moitié.

Pour rétablir ces stationnements, un parking à étage pourrait être réalisé sur l'emprise restant du parking actuel.

Il permettrait de rétablir 80 places, avec un ouvrage assez contraint et coûteux au regard de la capacité créée.



COUPE SITUATION PROJÉTÉE AVEC UN PASSAGE SOUTERRAIN  
(source SNCF)

### SOLUTIONS VARIANTES

Les 44 places résiduelles du parking actuel seraient conservées.

En complément, un parking pourrait être aménagé sur le terrain des transports Suma.

Deux variantes sont proposées :

- Un parking à étage de 120 places sur 2 niveaux, avec un besoin d'emprises de l'ordre de 2 500 m<sup>2</sup> (environ un tiers de la parcelle, ce qui devrait permettre la poursuite de l'activité).
- 170 places en utilisant l'emprise en totalité, avec un parking au sol.

Ces variantes nécessiteraient l'acquisition d'emprises foncières hors des emprises ferroviaires actuelles.

L'accès au parking sud nécessiterait pour les voyageurs et les riverains :

- Pour les véhicules, un fonctionnement en boucle : entrée depuis l'avenue Emmanuel Allard le long de la voie ferrée et sortie par l'impasse Gay.
- Pour les piétons, une passerelle en encorbellement sur l'ouvrage ferroviaire franchissant l'avenue Emmanuel Allard, afin d'accéder directement et aisément au quai depuis le parking.

Même si ce parking n'est pas considéré comme fortement inondable au sens du PPRI, sa proximité avec l'Huveaune nécessiterait d'affiner les conditions de sa réalisation lors des études ultérieures.

### Emprises foncières

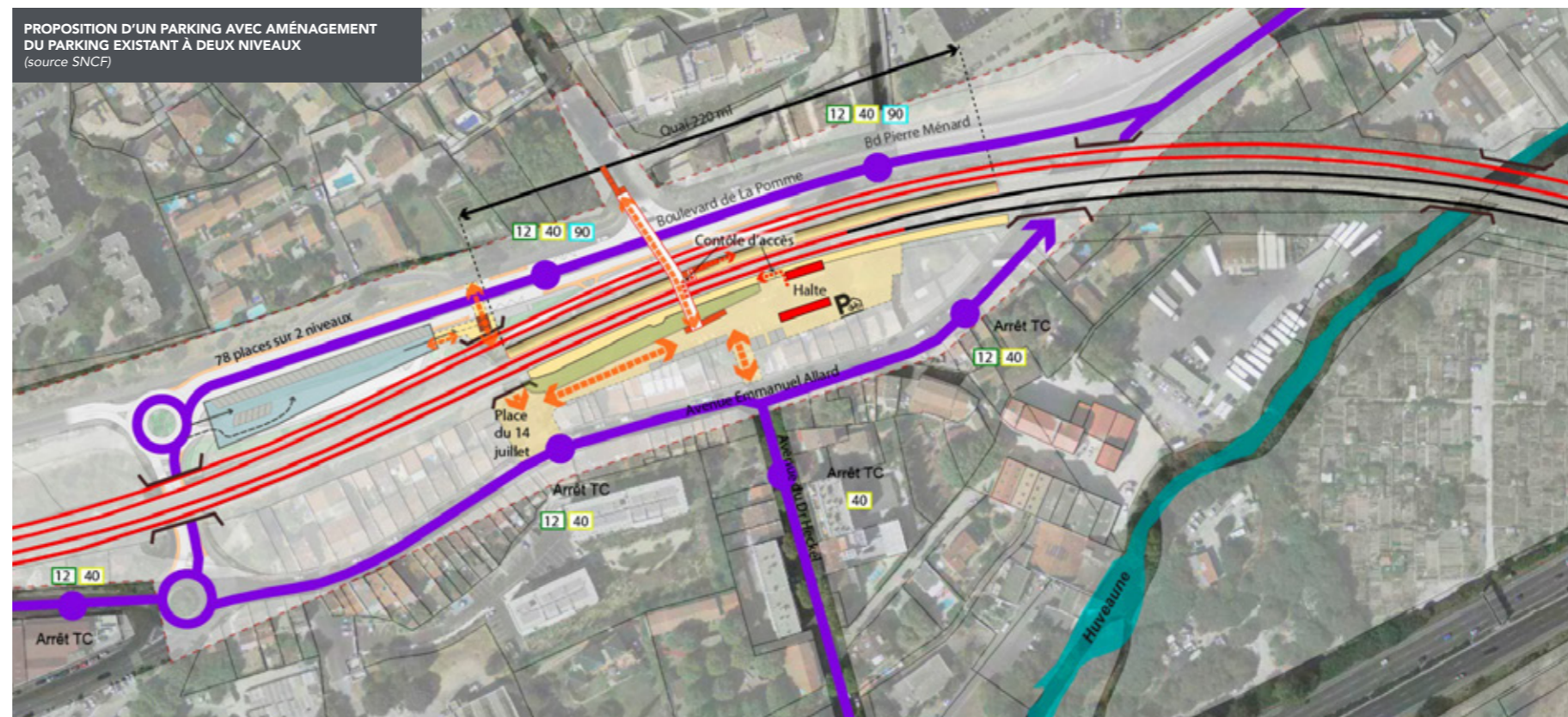
La réalisation de la 4<sup>e</sup> voie au nord nécessiterait peu d'emprises foncières supplémentaires : essentiellement à l'ouest de la gare entre les deux premiers ponts-rails modifiés, puis le long de la gare et des nouveaux quais.

Une parcelle au sud-est pourrait être envisagée pour du stationnement.

### La desserte de la gare

La création de la 4<sup>e</sup> voie nécessiterait l'adaptation des passages souterrains (pont rail) et de la passerelle ville-ville existante sur le boulevard Pierre Ménard. L'accès depuis le nord se fera par les ponts-rails existants de part et d'autre de la halte (place du 14 juillet et avenue Emmanuel Allard).

La desserte bus sera assurée aux deux extrémités du parvis.



## GARE DE SAINT-MARCEL

### LA CONFIGURATION DE LA GARE ACTUELLE

La gare de Saint-Marcel située au bord de l'Huveaune, entre le village de Saint-Marcel au sud et le Petit Saint-Marcel au nord, est établie à 52 mètres d'altitude, entre les gares de la Pomme et de la Barasse.

Cette halte comprend 3 voies réparties sur un quai central et 2 latéraux.

La réalisation d'une 3<sup>e</sup> voie de circulation en 2014, côté sud, a repris le tracé d'une ancienne voie de desserte locale inutilisée, qui longeait l'ancien bâtiment voyageur (BV). Cette voie est destinée à recevoir les navettes omnibus desservant les gares comprises entre Marseille et Aubagne. Les trains sans arrêt circulent sur les deux voies principales déjà existantes. Les travaux d'aménagement en gare ont conduit à une simple requalification de ce quai et la construction d'un abri léger pour l'accueil des voyageurs. Le bâtiment voyageur désaffecté est utilisé comme habitation.

L'accès aux trains est direct pour les voyageurs venant de Saint-Marcel sud, et se fait par la passerelle pour ceux venant du Petit-Saint-Marcel.

La gare est desservie :

- Au sud (sur la RN8), par les lignes RTM 15 / 15S (Métro Sainte-Marguerite-Dromel - Les Escourtines ou La Valentelle) et la ligne 40 (La Timone - La Solitude);
- Au nord (côté «Petit Saint-Marcel», sur la RD2) par les lignes RTM 12/12B/12S (la Timone - Les Camoins/Éoures/La Treille).

Elle permettrait d'ouvrir la halte directement vers le nord. Cependant pour passer au-dessus des voies ferrées, cette passerelle serait plus haute que l'actuelle de 3 à 4 mètres.

En termes de stationnement, la gare dispose de 15 places au nord dans une impasse et 20 au sud sur le parvis de la gare. Leurs accès sont assez confidentiels. L'essentiel du potentiel de chalandise est « à portée de pieds » : résidentiel environnant, établissements scolaires avoisinants (notamment 2 lycées techniques), zone d'activité de St-Marcel.





## LA CONFIGURATION DE LA GARE PROJÉTÉE

### Contexte d'aménagement autour de la gare

L'Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) prévoit un parc urbain dans la zone fortement inondable au nord de la gare. L'OAP envisage également une passerelle continue du boulevard Saint-Marcel à l'avenue de la Valentine : la reconstruction de la passerelle existante liée à la 4<sup>e</sup> voie sera conçue pour permettre cette extension ultérieure éventuelle.

### OAP – Orientation d'aménagement et de programmation de Saint Marcel

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sont des dispositifs d'urbanisme opérationnel s'inscrivant dans une logique de complément au règlement du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi). Les projets d'urbanisme ou de construction doivent être compatibles avec l'ensemble des dispositions mentionnées dans les OAP sectorielles. À chaque échelle, les OAP définissent les orientations ou prescriptions à prendre en compte dans les futurs projets de développement.

Afin d'améliorer l'existant, l'OAP de Saint Marcel prévoit un ensemble d'opérations qui impacterait le « Petit Saint-Marcel », à savoir :

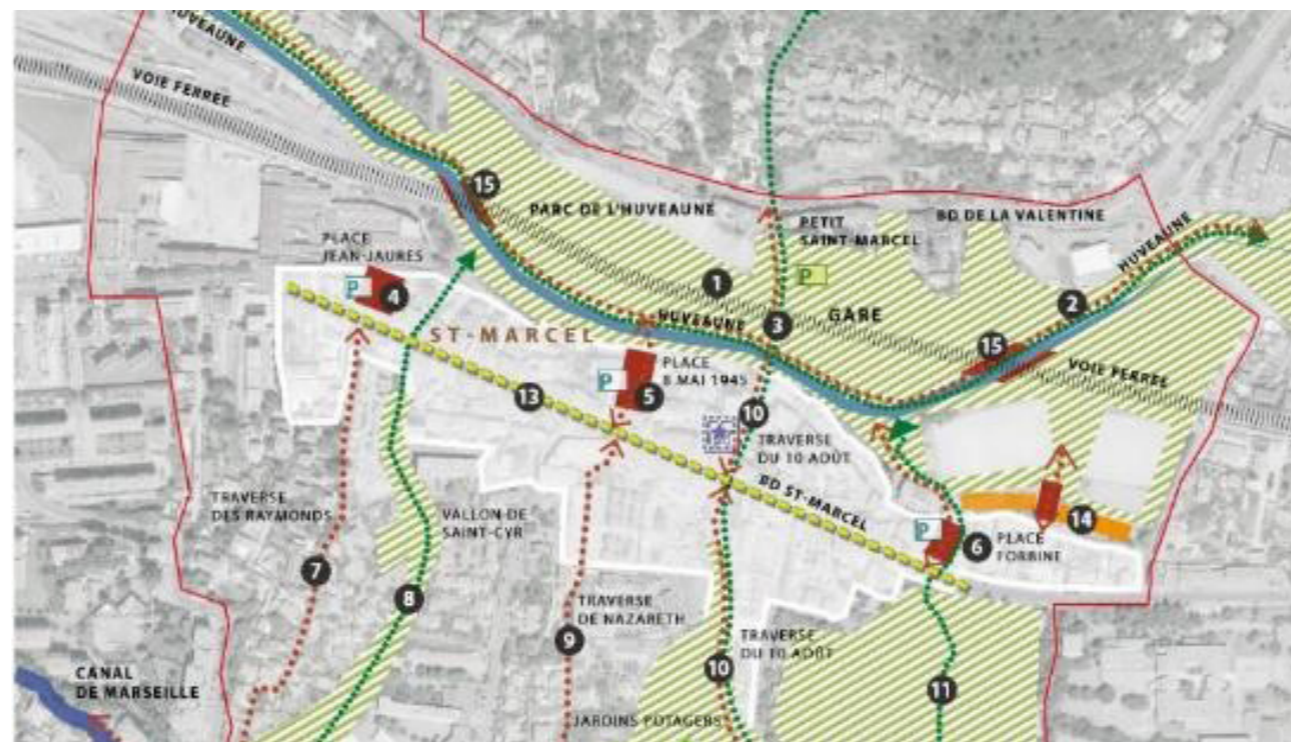
- L'aménagement du parc fluvial de l'Huveaune, incluant notamment la restauration des fonctionnalités écologiques des berges de l'Huveaune et du parc.

La réalisation d'une continuité piétonne et cycliste et d'un corridor écologique le long de l'Huveaune

- La création d'un lien direct (passerelle piétonne & cycliste) entre le boulevard Saint-Marcel et la route de la Valentine, avec un accès à la gare ;
- L'amélioration des passages sous la voie ferrée.

Ainsi, la réalisation d'un projet urbain pourrait être articulée avec le projet de ligne nouvelle et ses impacts potentiels sur le bâti qui permettraient la réalisation du parc.

L'urbanisation et les démolitions / reconstructions éventuelles seront étudiées dans le cadre de la réglementation Espace Stratégique de Requalification au regard des études de vulnérabilité et de la réduction du risque global sur la zone.

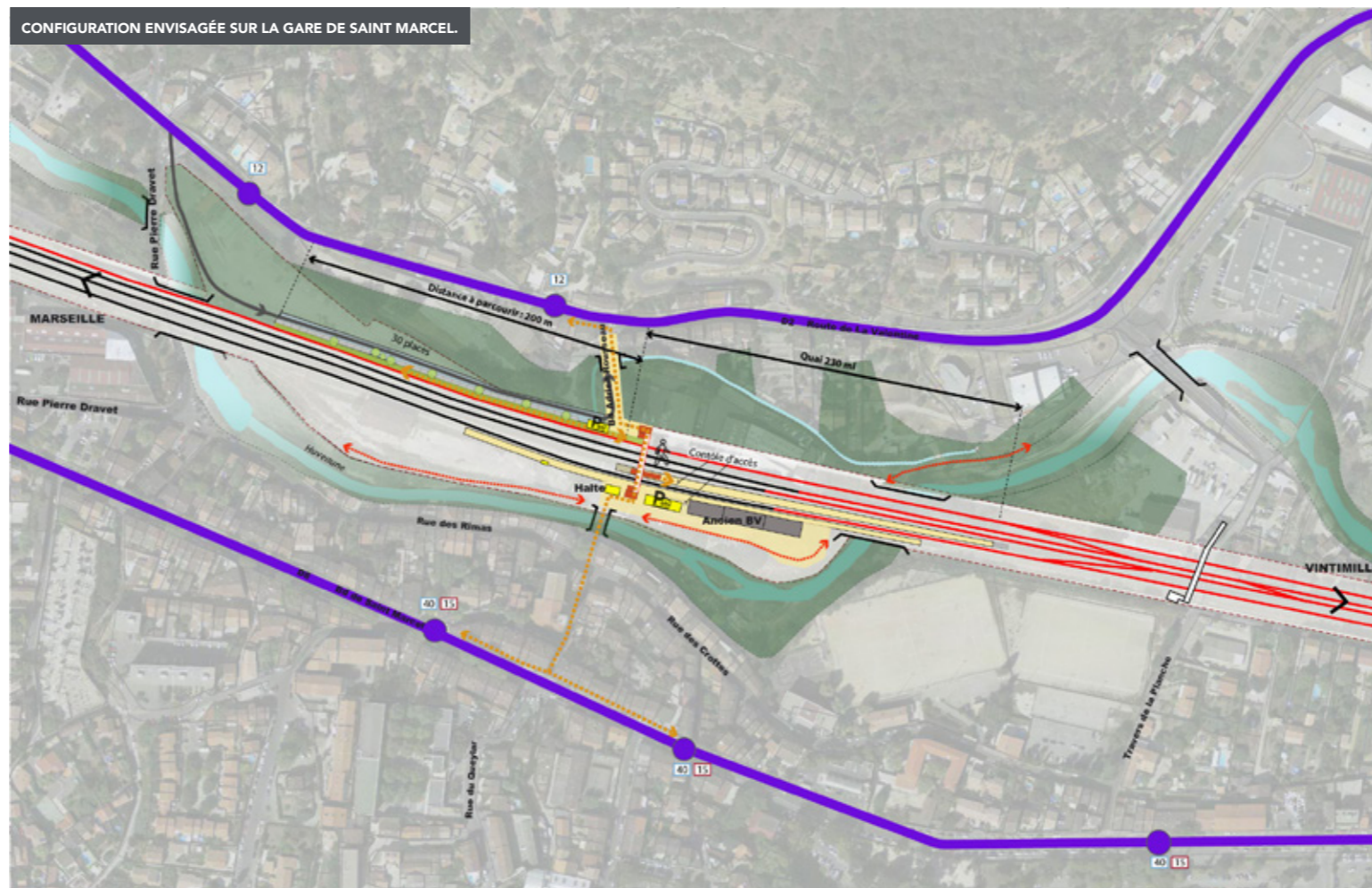


### OPA DE SAINT-MARCEL

(source PLUi Marseille)

- 1 Aménagement du Parc de l'Huveaune
- 2 Établissement d'une continuité piétonne et cyclistes + corridor écologique le long de l'Huveaune
- 3 Création d'un lien direct (passerelle piétonne et cycliste) entre boulevard Saint-Marcel et la route de la Valentine, avec un accès à la Gare
- 4 Aménagement de la Place Jean Jaurès
- 5 Aménagement de la Place du 8 Mai 1945
- 6 Aménagement de la Place de la Forbine
- 7 Valorisation de la traverse des Raymonds
- 8 Valorisation de la traverse vallon de Saint-Cyr
- 9 Valorisation de la traverse de Nathareth
- 10 Valorisation de la traverse du 10 Août
- 11 Continuité écologique de la Forbine
- 12 Continuité écologique + piétonne et cyclistes le long du Canal de Marseille
- 13 Aménagement du boulevard Saint-Marcel
- 14 Construction de logements rue des Crottes
- 15 Amélioration des passages sous voie ferrée

### CONFIGURATION ENVISAGÉE SUR LA GARE DE SAINT MARCEL.

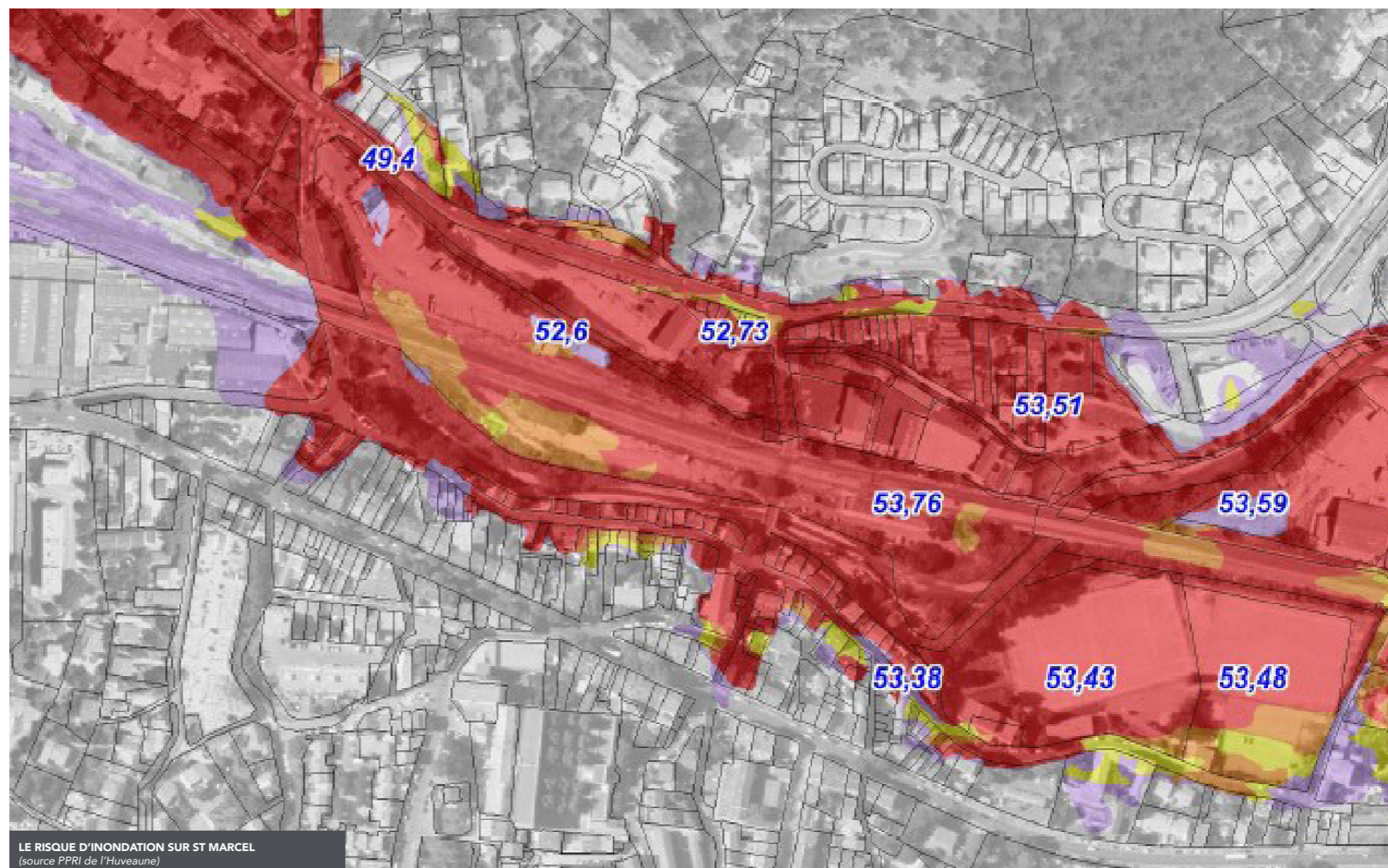


### Risque inondation

Le noyau villageois de Saint-Marcel se trouve dans un des lieux géographiques singuliers de la vallée de l'Huveaune, un resserrement de l'espace liée à la proximité des collines, facilitant la traversée du cours d'eau. Le « Petit Saint-Marcel » est implanté en bordure nord de l'Huveaune, il est peu accessible depuis le noyau villageois et, fortement exposé aux risques naturels d'inondation.

Le plan de prévention des risques inondation (PPRI) montre des risques d'inondation majeurs sur cette halte : une submersion de la gare pour la crue centennale de l'Huveaune, avec comme facteur aggravant l'isolement de la gare entre le lit principal de l'Huveaune au sud et un axe majeur de débordement au nord où les hauteurs d'eau peuvent dépasser 3 mètres. Dans ces conditions, il ne paraît pas opportun de chercher à développer l'accès à la gare en voiture.

En outre, la zone de chalandise de la gare est essentiellement locale : la halte est identifiée dans le PDU comme point d'arrêt de desserte locale. Le service TER s'adresse principalement aux habitants du noyau villageois environnant, aux élèves et étudiants des établissements scolaires voisins et éventuellement aux entreprises de la zone d'activité de St-Marcel. Dès qu'on dépasse ce périmètre, le rabattement se fait naturellement sur l'une des deux gares de la Pomme ou de la Barasse, chacune étant d'ailleurs dotée d'un parc-relais à cet effet.



### Emprises foncières

La réalisation de la 4<sup>e</sup> voie au nord de la gare de St Marcel nécessiterait l'acquisition d'emprises foncières au nord des voies sur des parcelles d'activités industrielles. Des contacts ont été pris avec les entreprises afin de réfléchir aux meilleures conditions possibles de mise en œuvre.

### Les accès routiers

La création de la 4<sup>e</sup> voie nécessiterait la modification de deux passages souterrains (pont rail/PRA) et le rétablissement de deux passerelles. L'accès depuis le nord sera maintenu par ces ponts rail existants de part et d'autre de la gare. L'accès en véhicule particulier à la halte, plutôt confidentiel ne serait pas développé significativement pour les raisons évoquées ci-dessus. Les haltes de La Pomme et de la Barasse, proches, assureront cette fonctionnalité.

### Accès aux quais

Le fonctionnement de l'axe avec les deux voies lentes au sud nécessiterait la construction d'un quai entre les deux voies sud.

La passerelle ville-ville existante serait modifiée, et sa fonction de lien urbain et d'itinéraire d'évacuation en cas d'inondation sera maintenue.

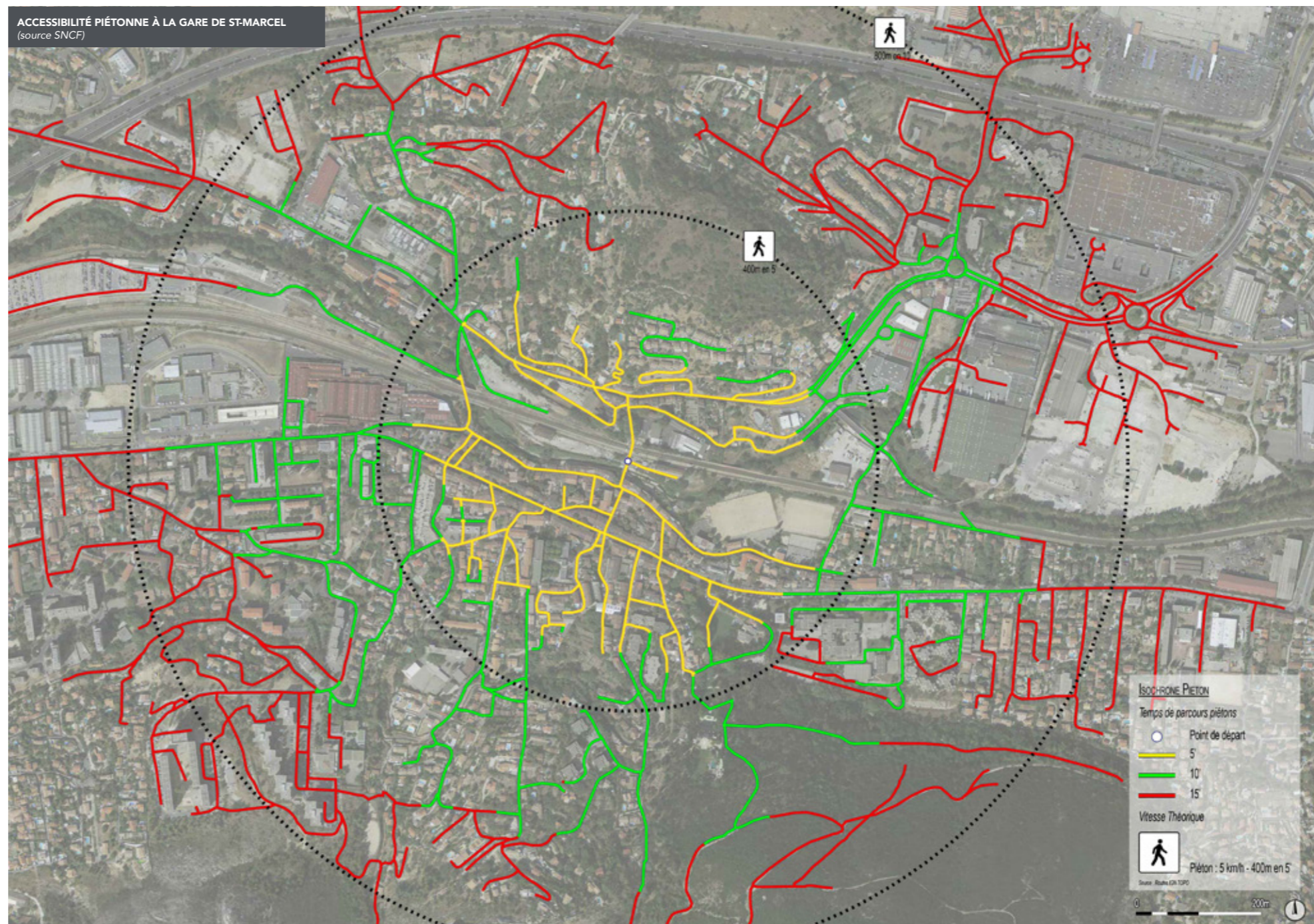
### Parkings

Il n'existe pas aujourd'hui de stationnement dédié à la gare. Les quelques usagers qui y arrivent en voiture se garent donc au nord sur le boulevard Adrien Rousseau ou au sud sur l'esplanade de la gare.

L'objectif est de maintenir le volume de stationnement actuel, sans chercher à l'accroître ni à rendre plus aisé l'accès en voiture du fait, de l'inondabilité du site d'une part et de l'exiguïté des accès d'autre part.

En fonction des aménagements qui pourraient être envisagés sur le secteur de St-Marcel dans le cadre de l'OAP rappelée plus haut (p.17), le stationnement pourrait être adapté à cette occasion.

Le schéma ci-contre, représente la zone de chalandise piétonne de la gare.



## GARE DE LA BARASSE

### LA CONFIGURATION DE LA GARE ACTUELLE

La gare de la Barasse, située entre les gares de Saint-Marcel et de La Penne-sur-Huveaune, a été mise en service en 2014, en même temps que la 3<sup>e</sup> voie Marseille - Aubagne. La ligne, qui comporte 3 voies entre Marseille et Aubagne, en compte 4 en gare de la Barasse :

- la voie sud, sur laquelle circulent en navette les omnibus Marseille-Aubagne, se dédouble en gare pour permettre le croisement des rames,
- un quai central a été créé entre les deux voies sud,
- les voyageurs y ont accès par un passage souterrain.

En termes d'intermodalité, 4 lignes de bus passent sur le boulevard de la Barasse : les lignes de bus de Marseille (RTM) 15 et 40 permettent de rejoindre respectivement le métro 2 à Ste-Marguerite et le métro 1 à la Timone ; la ligne 50 va jusqu'à Castellane par l'autoroute, et la ligne départementale 240 relie Aubagne à la fourragère.

Un parking d'une centaine de places et un parc à vélos sont disponibles.



## LA CONFIGURATION DE LA GARE PROJÉTÉE

Les optimisations du projet étudié depuis 2019, en bénéficiant de la réorganisation des voies (voies omnibus désormais au sud), permettent de conserver quasiment l'ensemble de l'infrastructure dans le secteur de la gare, sans notamment avoir à reconstruire l'ouvrage sur la rue Léon Bancal qui mène à la Valentine. Seul un léger ripage des voies rapides s'avérerait nécessaire au nord.

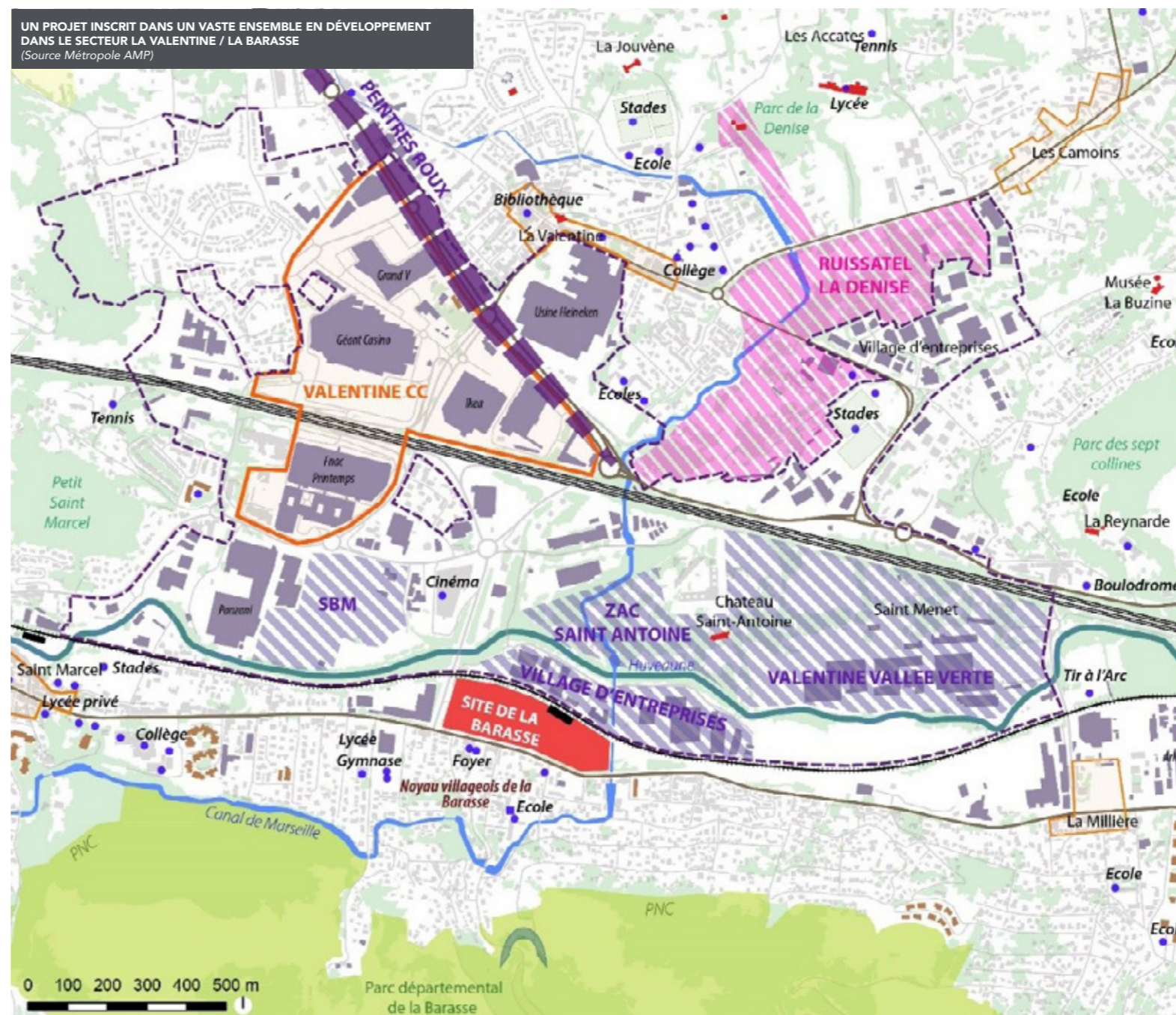
L'accès au quai peut être maintenu à l'identique d'aujourd'hui (depuis le parking au sud par un passage sous les voies), de même que le parking et son accès routier.

C'est donc essentiellement avec le projet de redéploiement des transports publics et l'aménagement urbain alentour que le pôle d'échange se développerait.

### Intermodalité : une halte stratégique dans le plan de développement urbain

Comme précisé plus haut (cf. § « Un axe essentiel des mobilités métropolitaines ») la ligne 1 du tramway de Marseille, en provenance des Caillols, ainsi que la ligne 18 (en terminus au Bosquet aujourd'hui) devraient être prolongées jusqu'à la Barasse.

Ce seraient ainsi 5 lignes de bus et une ligne de tramway qui desserviraient la gare TER, dans la plupart en doublet avec un arrêt dans la zone commerciale de la Valentine.



### Situation de la gare dans le secteur, projet d'aménagement

Le projet urbain et de transport de la Barasse est à considérer dans un vaste ensemble en plein développement, avec de forts enjeux de cohérence urbaine et territoriale :

- Centralité commerciale à proximité
- Programmation de développement économique engagée à proximité (Valentine vallée verte, friche SBM, Zac du château Saint Antoine)
- Noyau villageois de la Barasse
- Un secteur soumis à des flux importants

Les ambitions de projet pourraient être dès lors de

- Créer une centralité urbaine pour la Barasse
- Renforcer l'attractivité du pôle d'échange
- Anticiper l'intensification économique à venir
- Favoriser les transparences et requalifier l'espace public
- Penser un projet à l'échelle du grand secteur (SBM-Valentine Vallée Verte-sud Valentine et noyau villageois) pour structurer et articuler les échanges

La gare se situe dans un secteur en devenir, tant côté nord (développement de la zone Valentine Vallée verte notamment) que côté sud des voies (projet d'aménagement sur les espaces situés entre la voie ferrée et le bd de la Barasse).

Les propriétés de la Métropole Aix Marseille Provence autour de la gare de la Barasse font actuellement l'objet d'une concession à la société SOLEAM, qui a été prorogée en 2019 jusqu'en décembre 2021 en attendant l'avancement du projet LNPCA. Le réaménagement du site pourrait permettre la création d'une centralité urbaine pour le noyau villageois de la Barasse, le développement de l'intermodalité de la gare, en faveur du projet urbain et de la desserte de toute la zone.

L'occasion est donnée, avec les études SNCF depuis 2019, de relancer les études de la Métropole sur le secteur.

Des premières réflexions en ce sens ont été menées par la collectivité en 2017, partant sur une programmation mixte et cherchant à optimiser l'accès de toute la zone au Pôle d'échange, tant pour les piétons que pour les Bus. Il est important de noter que ces aspects relèvent de la Métropole, mais que l'évolution du projet LNPCA permet désormais ces orientations.

### Emprises foncières

L'acquisition d'emprises serait ainsi très limitée autour de la gare de la Barasse. Les impacts fonciers seront quasi nuls sur le bâti et concerneraient principalement des bordures de parcelles classées zone d'activités au nord des voies.



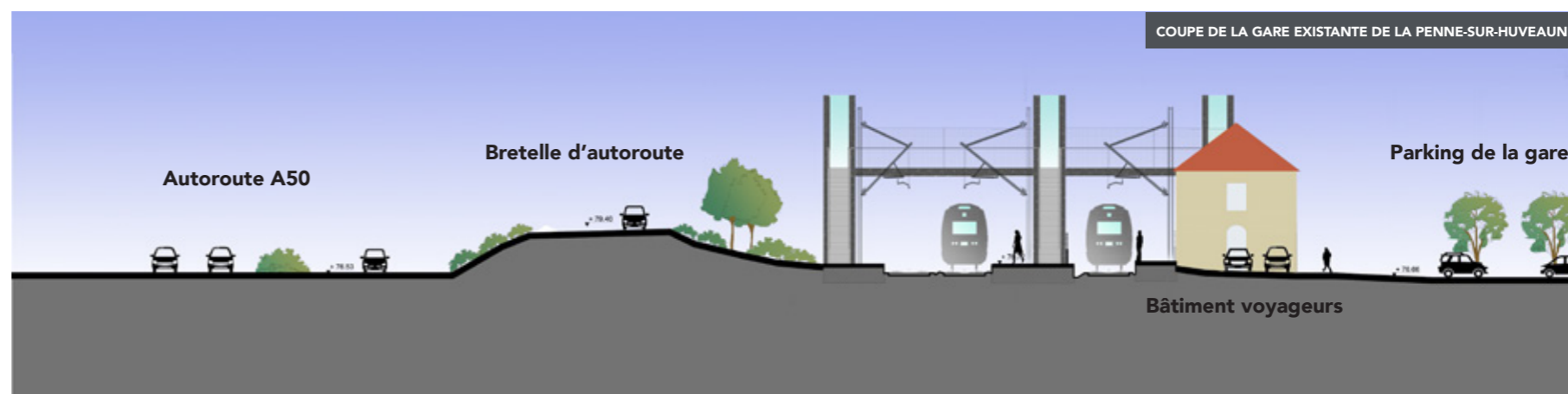
## GARE DE LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

### LA CONFIGURATION DE LA GARE ACTUELLE

La gare de la Penne-sur-Huveaune est située un peu à l'écart du centre de La Penne-sur-Huveaune, près de l'autoroute Marseille – Aubagne, entre la gare de Saint-Marcel et la gare d'Aubagne. Elle dispose de 3 quais dont 2 en service. La gare a fait l'objet de nombreux travaux lors de la création de la 3<sup>e</sup> voie entre Blancarde et Aubagne, avec notamment la création d'une passerelle permettant l'accès aux quais mise en service en 2011, et l'aménagement d'un nouveau quai côté bâtiment voyageur.

Un parking pour les véhicules est disponible. Actuellement la capacité de stationnement est de l'ordre de 90 places. Il est souvent saturé en raison d'une forte proportion d'usagers venant d'Aubagne.

La gare est desservie par le réseau des « bus de l'agglomération » Pays d'Aubagne et de l'Étoile (lignes 4 et 6).



## LA CONFIGURATION DE LA GARE PROJÉTÉE

### Emprises foncières

Les impacts fonciers de la mise en œuvre de la 4<sup>e</sup> voie autour de la gare de la Penne-sur-Huveaune resteront limités au nord dans le no man's land entre la voie ferrée et l'autoroute.

### Accès routiers

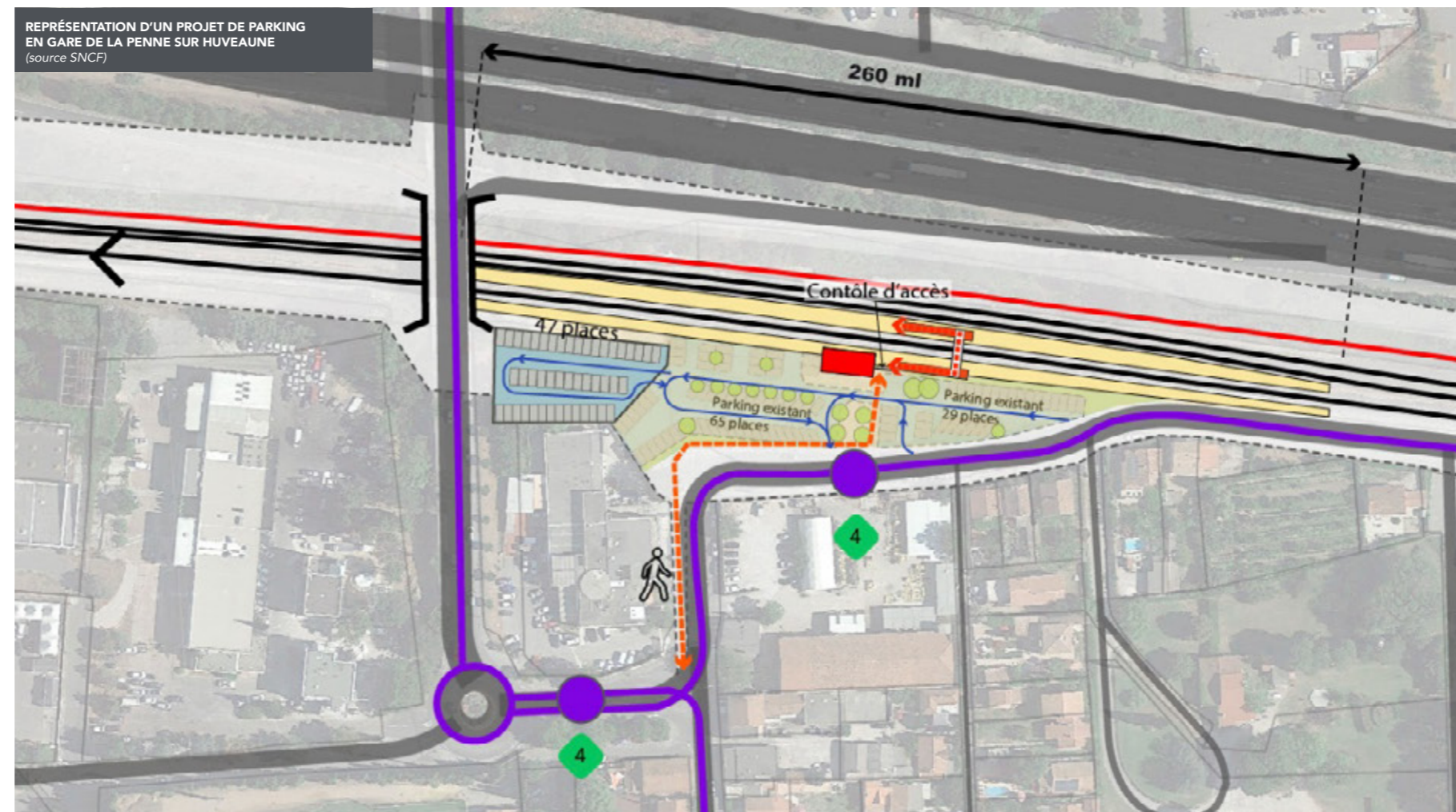
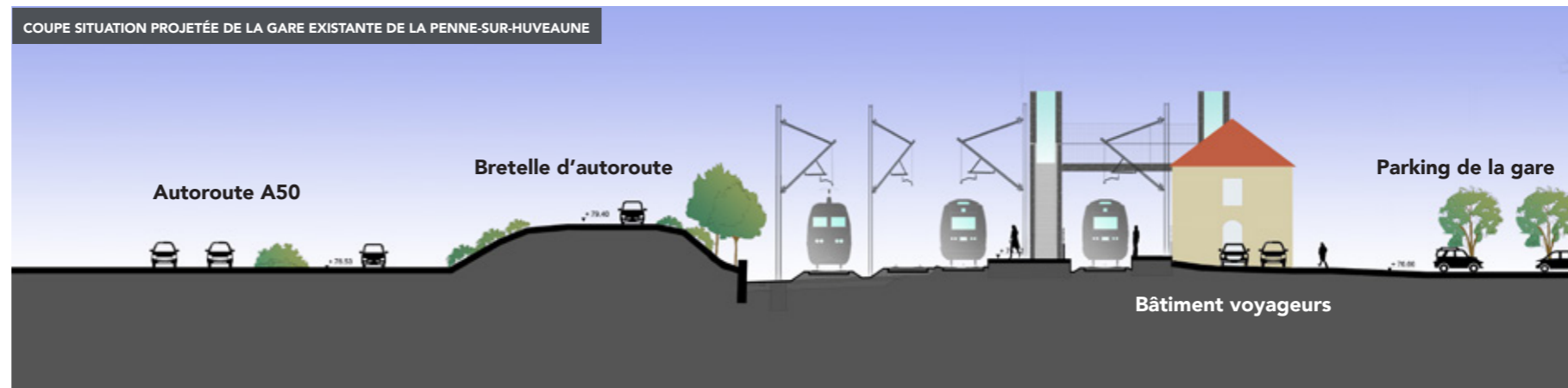
La création de la 4<sup>e</sup> voie impacterait le pont-route existant à l'ouest de la gare (boulevard de la gare) ce qui nécessiterait sa modification, et une adaptation à la marge de l'extrémité de la bretelle de sortie de l'autoroute.

### Accès aux quais

Comme en gare de Saint-Marcel, la solution de base prévoit une 4<sup>e</sup> voie au nord. Elle ne nécessiterait pas de nouveau quai, car il s'agit de la voie dédiée aux trains sans arrêt. Les quais existants sont maintenus pour les 2 voies côté sud.

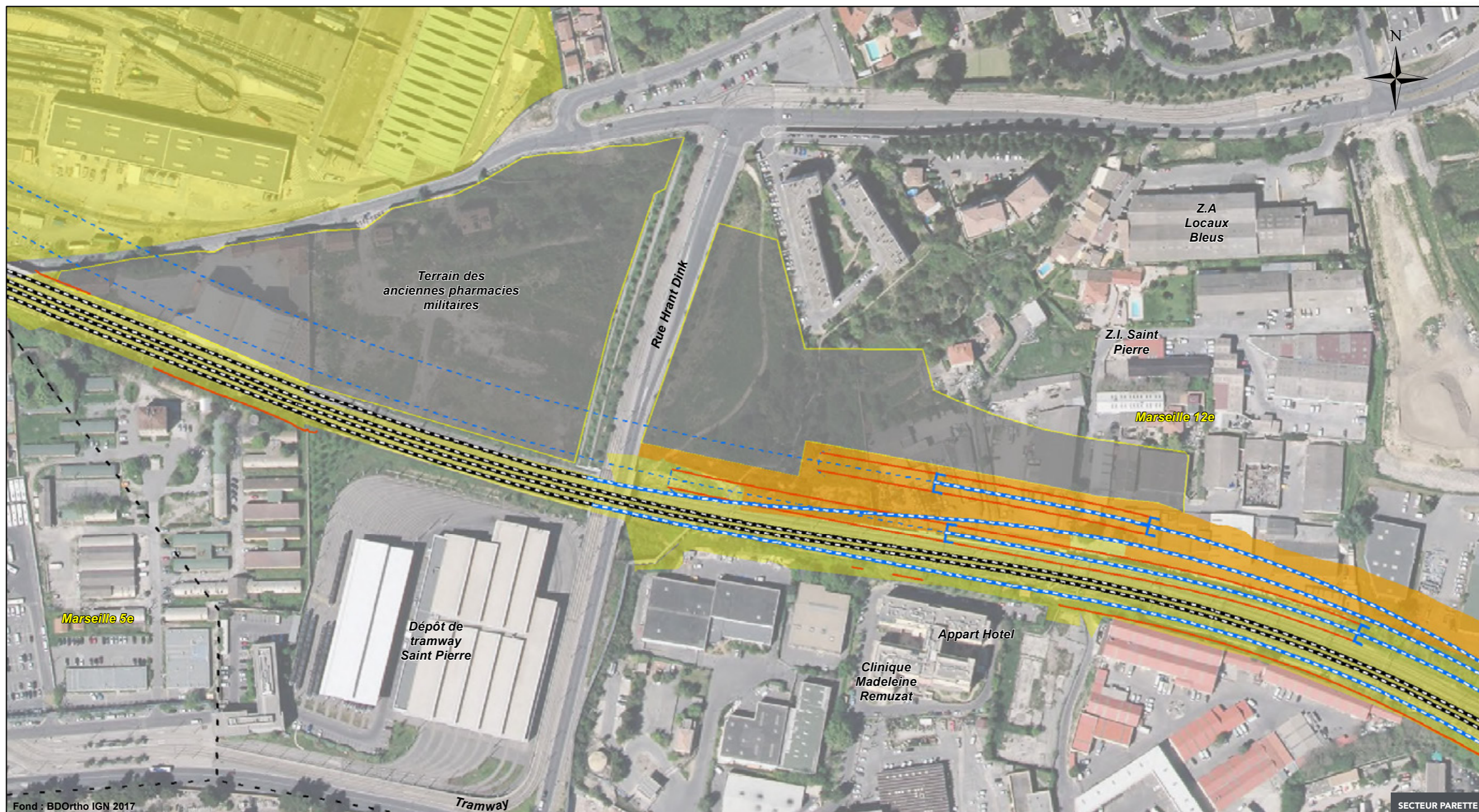
### Parkings

La capacité de stationnement serait étendue de 47 places supplémentaires vers l'ouest, sur le délaissé ferroviaire situé au pied du boulevard de la gare. La capacité totale des parkings de la gare de La Penne sera ainsi portée à 141 places.





# ANNEXE : PLAN EMPRISES FONCIÈRES



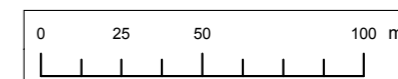
Fond : BDOortho IGN 2017

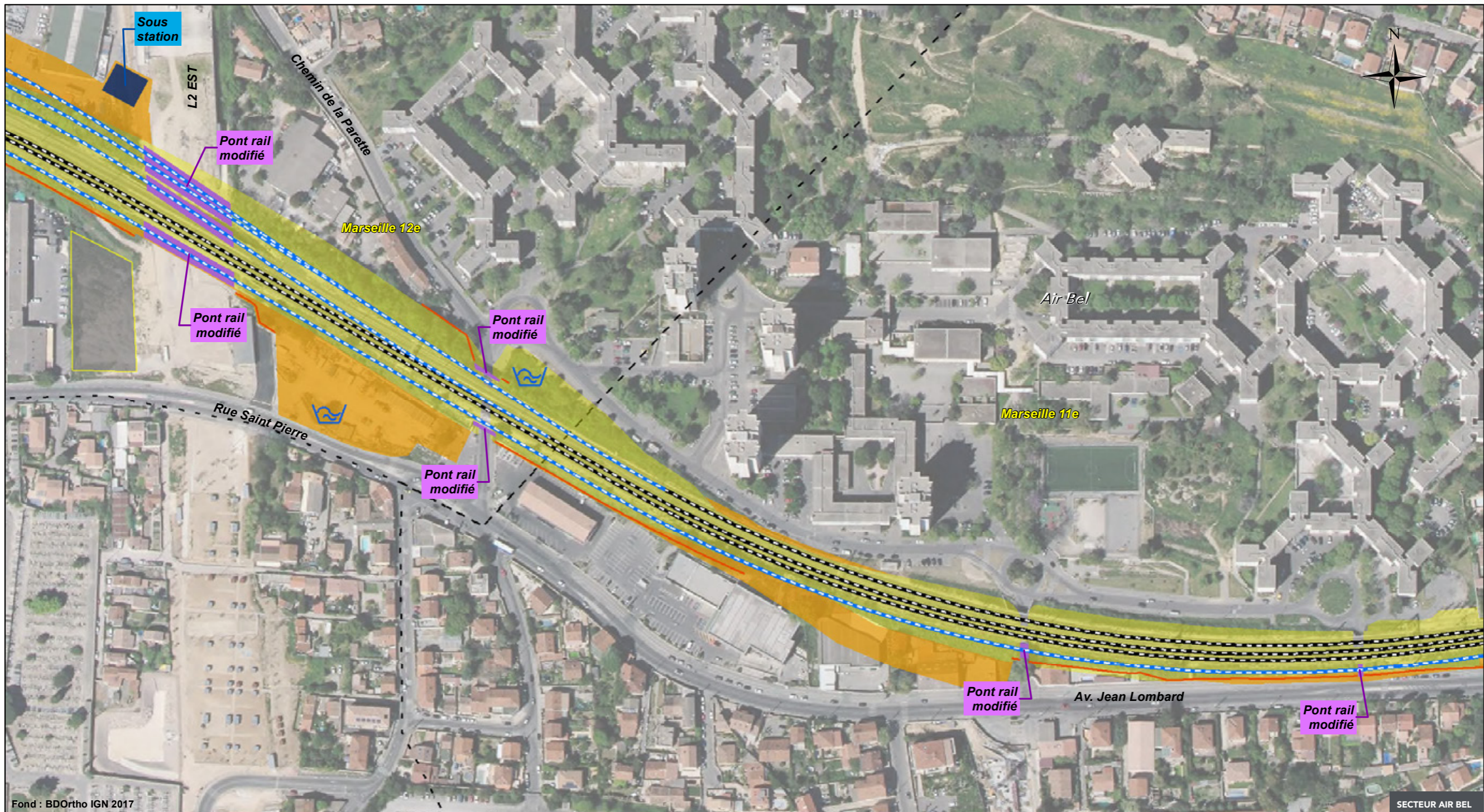
SECTEUR PARETTE



- 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



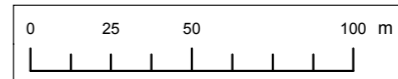


Fond : BDOortho IGN 2017

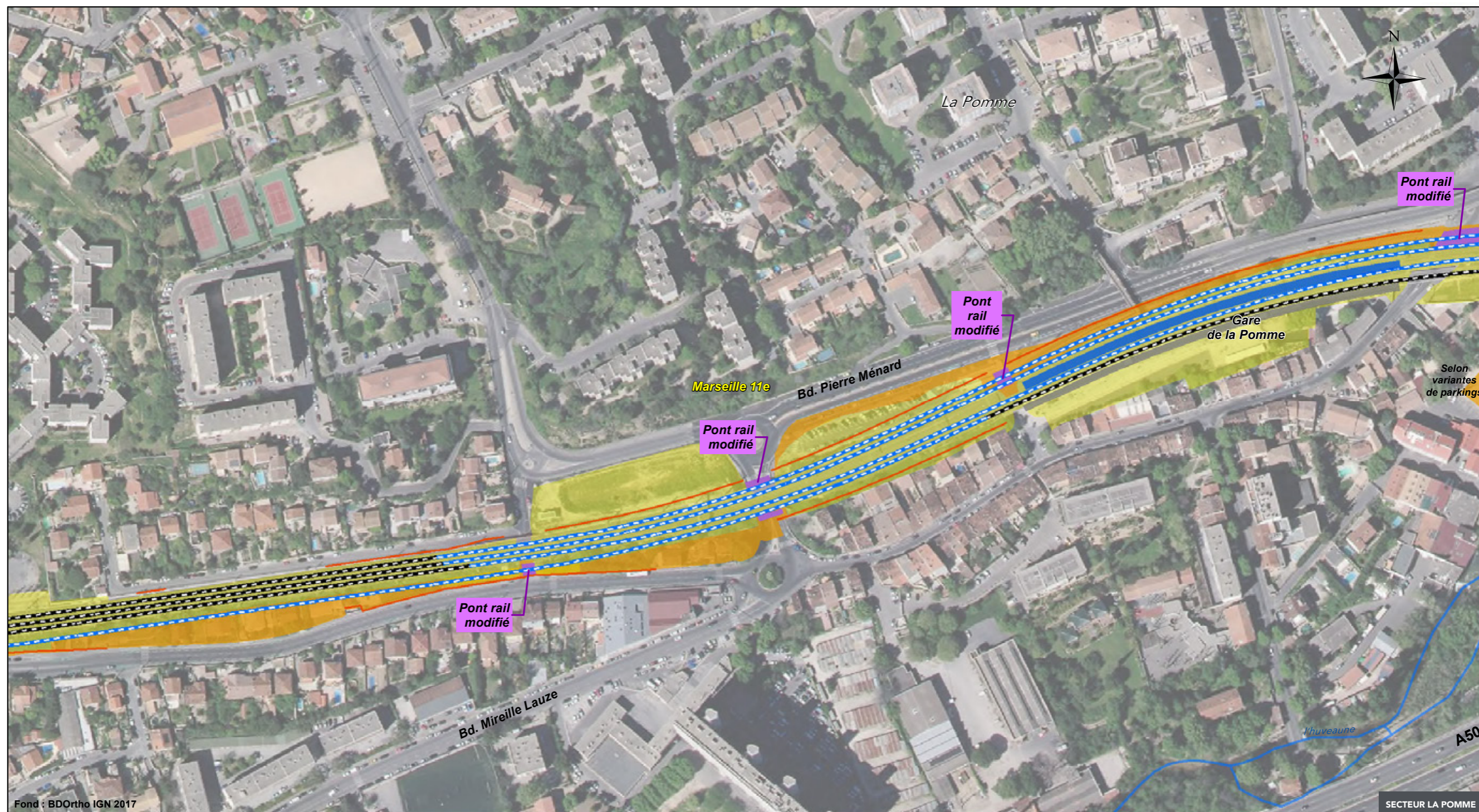
SECTEUR AIR BEL



- 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



(C) IGN Scan25 2018



Fond : BDOrtho IGN 2017

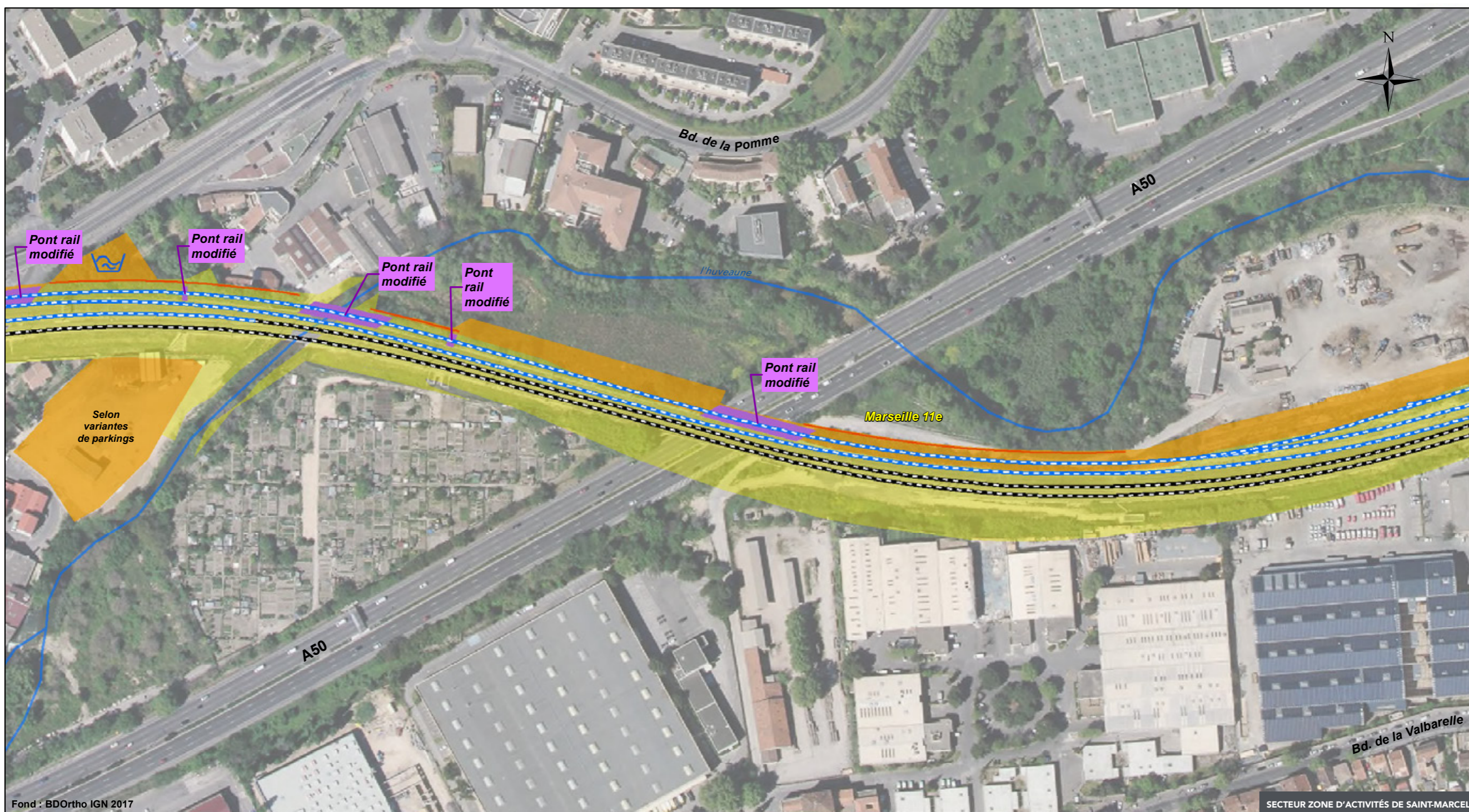


(C) IGN Scan25 2018

- 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



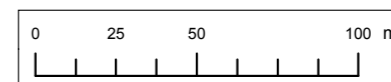


Fond : BDOOrtho IGN 2017

SECTEUR ZONE D'ACTIVITÉS DE SAINT-MARCEL



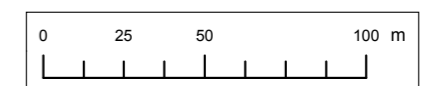
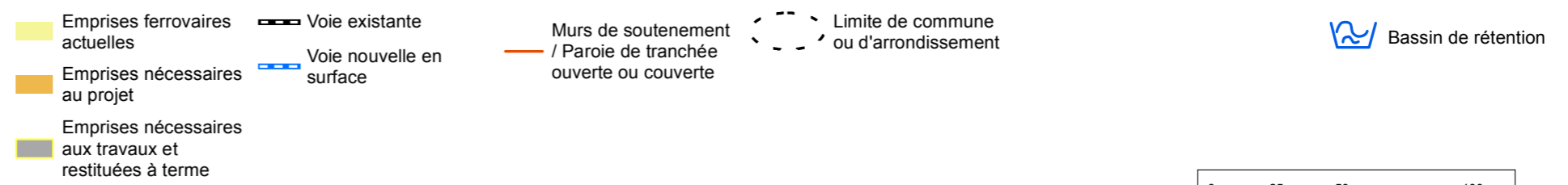
- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Murs de soutènement / Paroi de tranchée ouverte ou couverte
- Limite de commune ou d'arrondissement
- Bassin de rétention

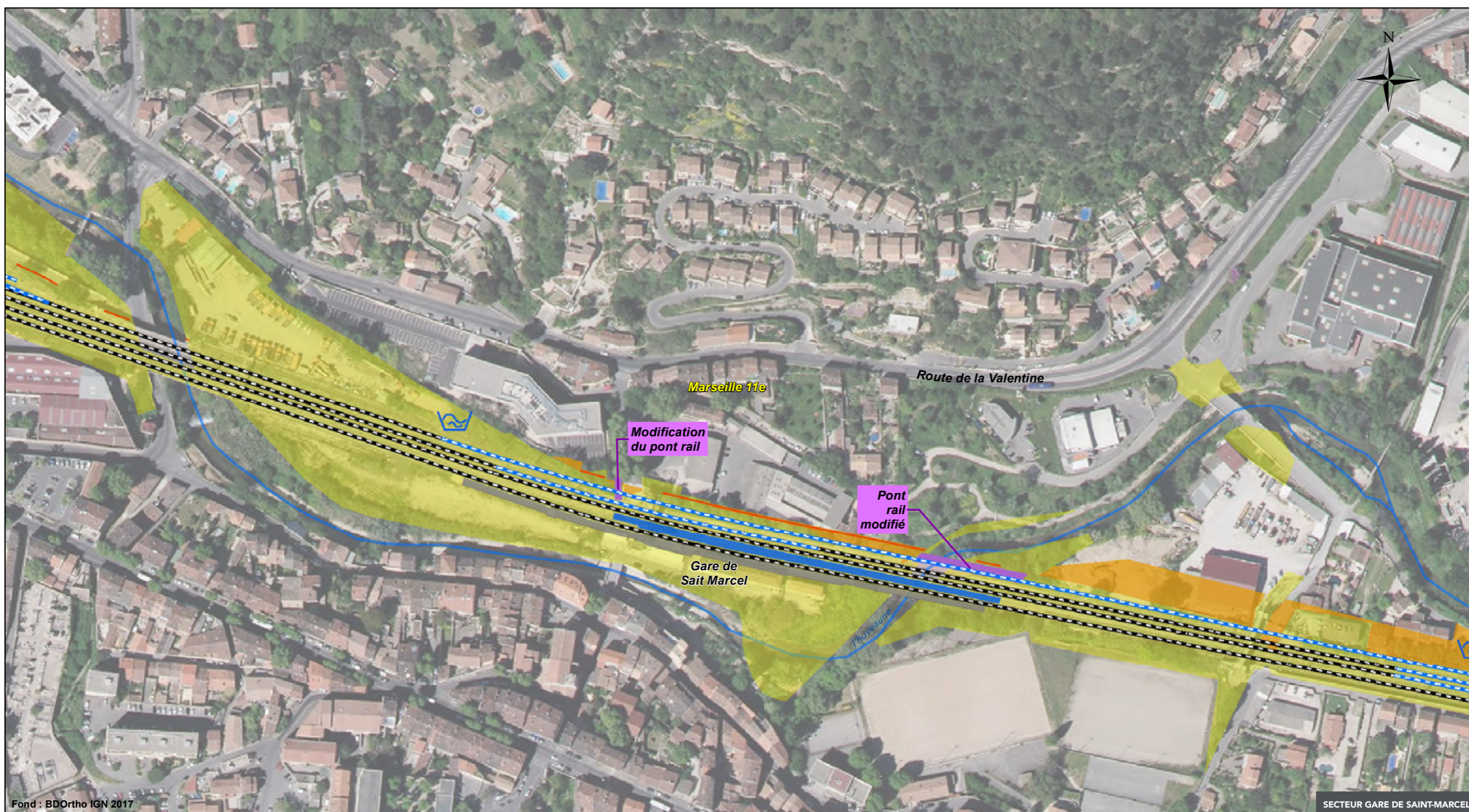


(C) IGN Scan25 2018



(C) IGN Scan25 2018



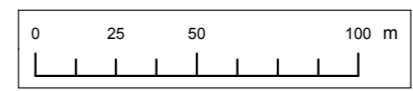


Fond : BDOrtho IGN 2017

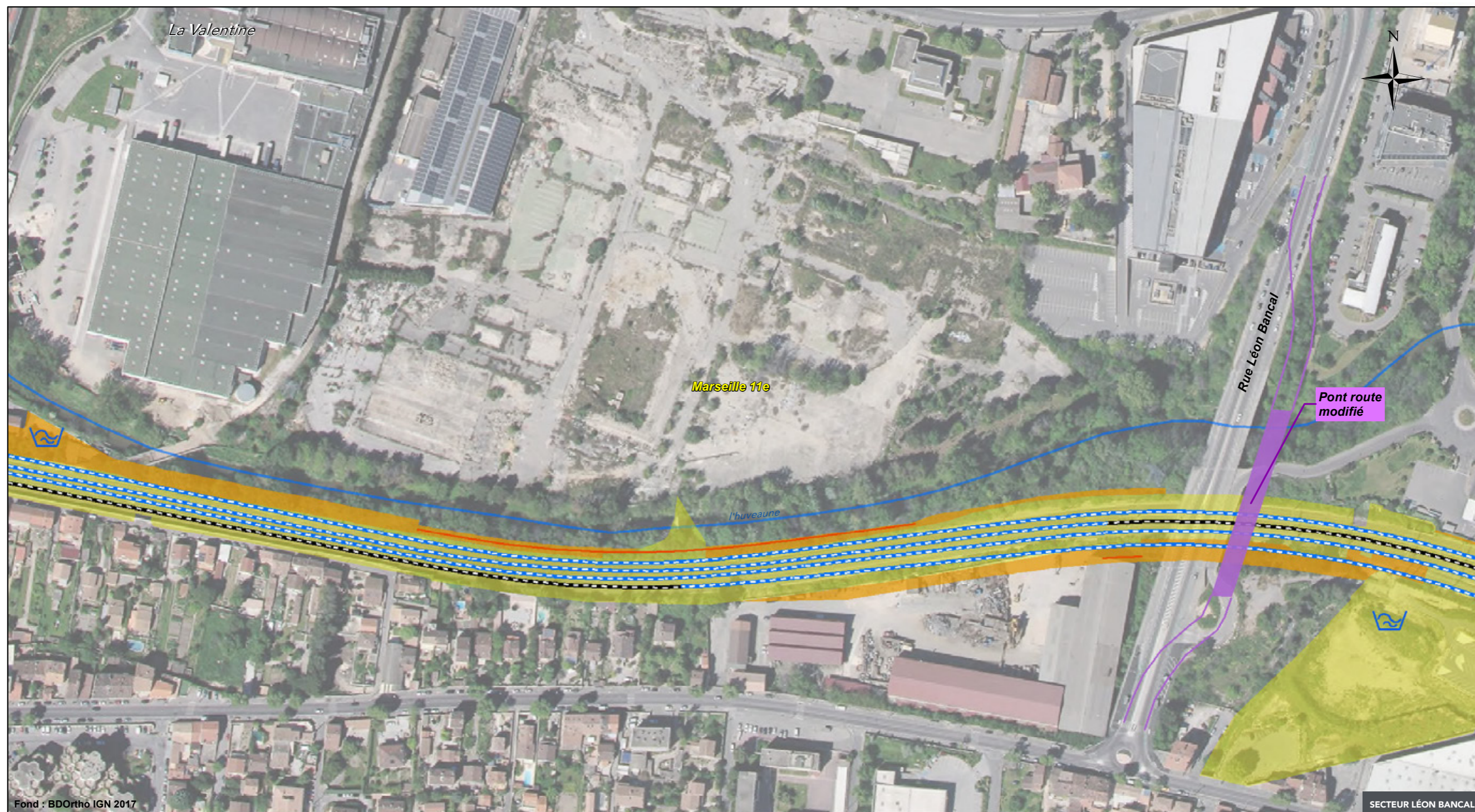
SECTEUR GARE DE SAINT-MARCEL



- 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



(C) IGN Scan25 2018

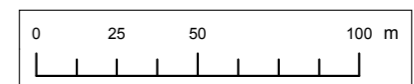


Fond : BDOOrtho IGN 2017

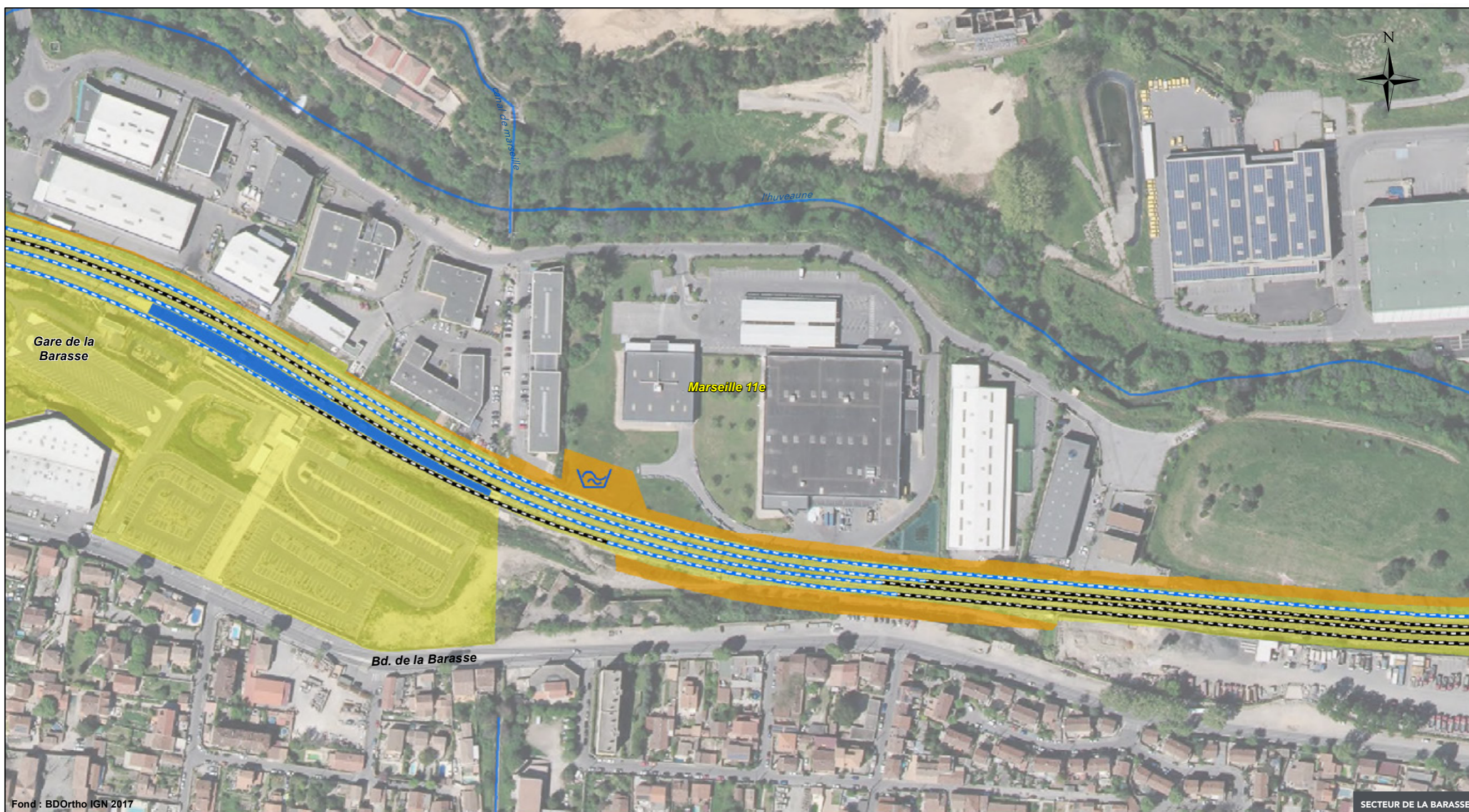
SECTEUR LÉON BANCAL



- 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
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement
- Bassin de rétention



(C) IGN Scan25 2018

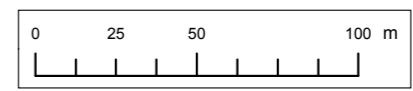


Fond : BDOrtho IGN 2017

SECTEUR DE LA BARASSE

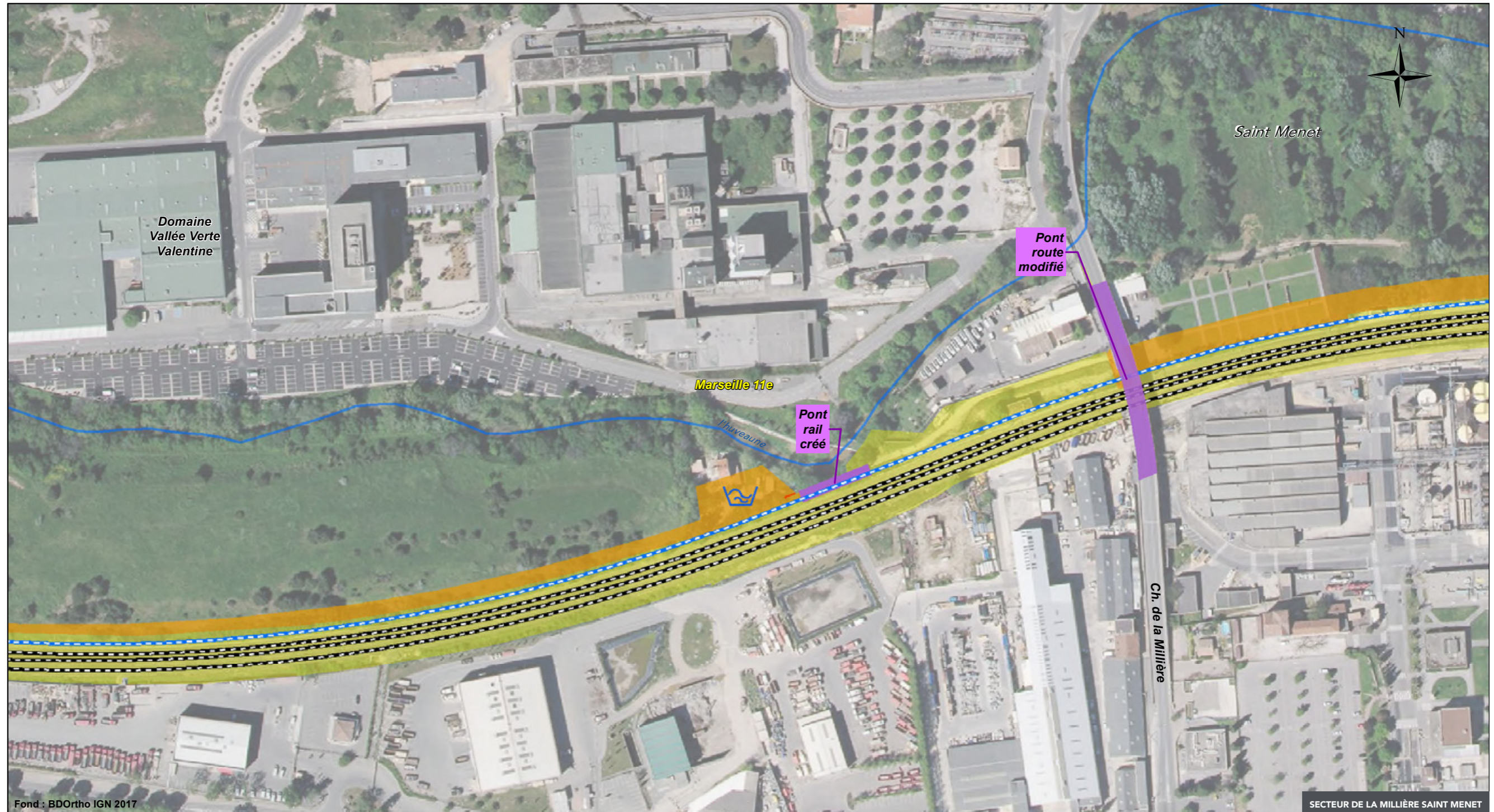


- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Quai créé ou modifié
- Limite de commune ou d'arrondissement
- Bassin de rétention



(C) IGN Scan25 2018



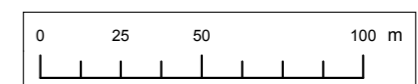


Fond : BDOOrtho IGN 2017

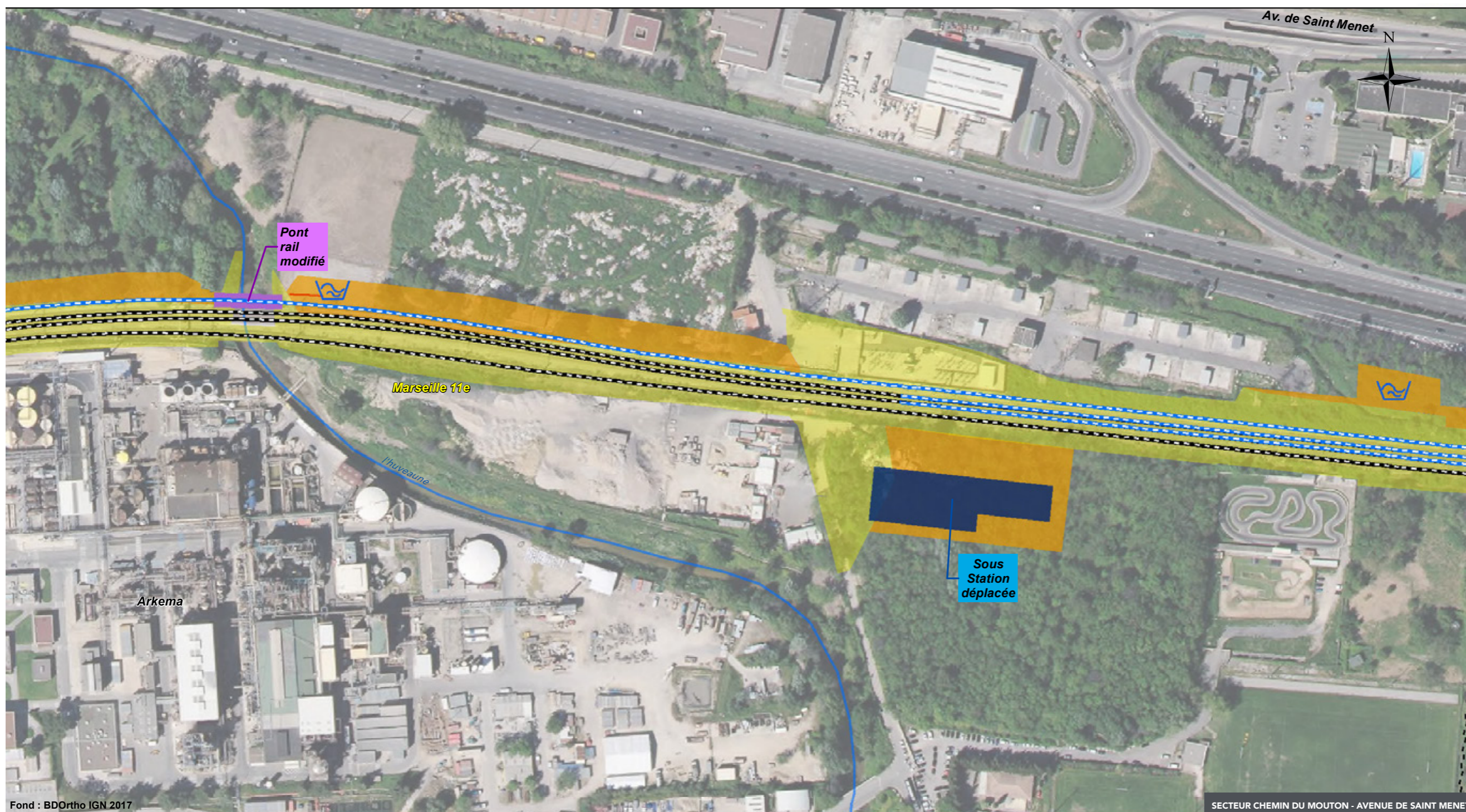
SECTEUR DE LA MILLIÈRE SAINT MENET



- 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

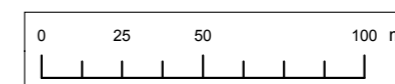
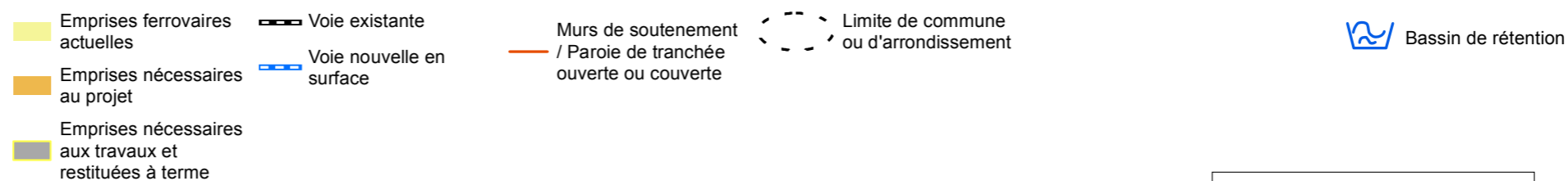


(C) IGN Scan25 2018

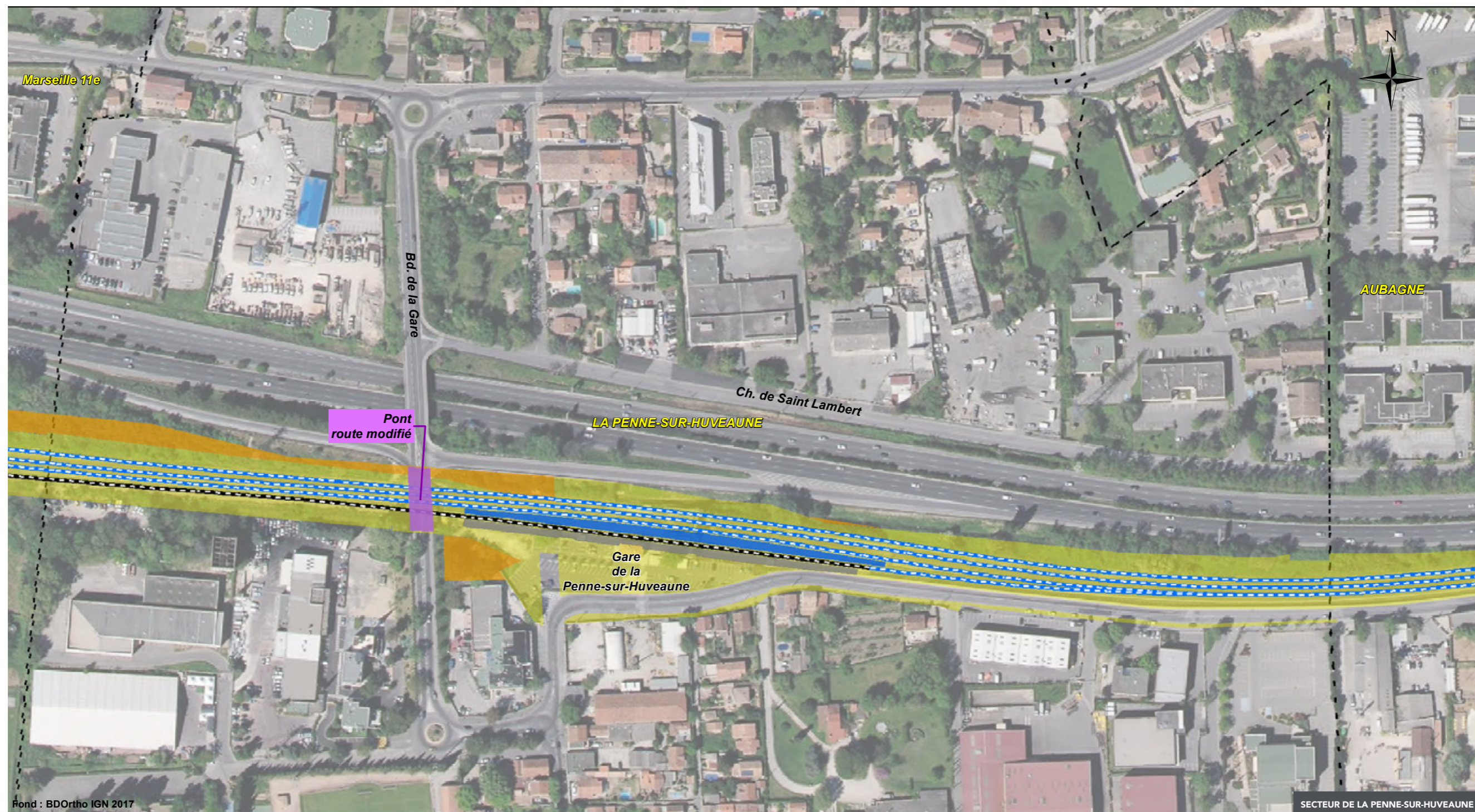


Fond : BDOrtho IGN 2017

SECTEUR CHEMIN DU MOUTON - AVENUE DE SAINT MENET



(C) IGN Scan25 2018



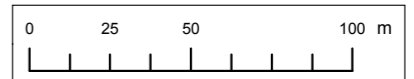
Fond : BDOortho IGN 2017

SECTEUR DE LA PENNE-SUR-HUVEAUNE



- 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
- Limite de commune ou d'arrondissement

Bassin de rétention



(C) IGN Scan25 2018

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE  
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

# Comment participer à la concertation sur le projet de 4<sup>e</sup> voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution sur le site internet LNPCA : [www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/)
- En retournant votre avis par courrier à :  
SNCF Réseau  
Mission LNPCA - 4<sup>e</sup> voie Blancarde/La Penne  
Les Docks - Atrium 10.4  
10, place de la Joliette - BP 85404  
13567 Marseille cedex 02
- En écrivant vos contributions sur des registres mis à disposition dans les lieux publics dont l'adresse vous est précisée sur le site internet du projet [www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/)
- En prenant rendez-vous\* pour un échange suivant différentes modalités avec le maître d'ouvrage, soit par téléphone, au 06 41 17 64 11, soit via le lien suivant <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-Blancarde-Huveaune>

\* : les inscriptions sont destinées à permettre de respecter les mesures sanitaires en vigueur (jauge des salles...) ou permettre de prévenir les inscrits en cas d'adaptation des modalités de la concertation



[www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr)  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :

