

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

## NOTE SUR LA 5<sup>EME</sup> VOIE AU NORD A LA BLANCARDE

VERSION 01 DU 03 février 2020 - RÉF. :xxxxx

DIFFUSION RESTREINTE

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



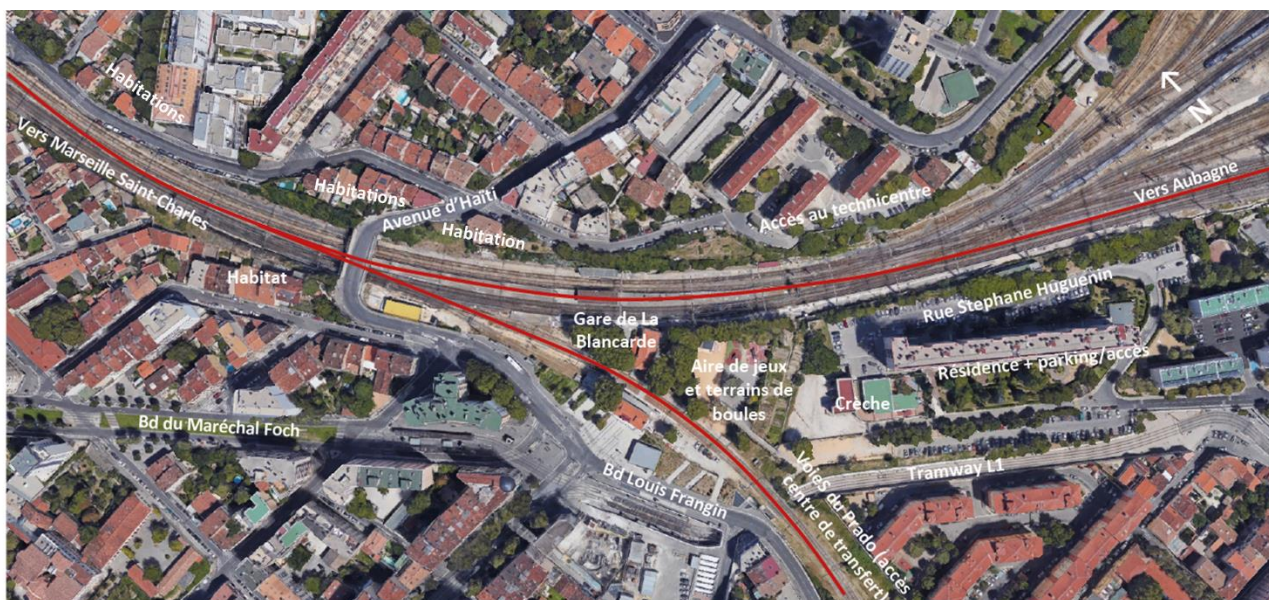
# SOMMAIRE

<b>1. SITUATION EXISTANTE</b>	<b>3</b>
<b>2. CREATION D'UNE 5EME VOIE EN GARE DE BLANCARDE : VARIANTES PRESENTES EN CONCERTATION</b>	<b>4</b>
<b>3. ANALYSE D'UNE VARIANTE DE 5<sup>EME</sup> VOIE EN GARE DE BLANCARDE AU NORD</b>	<b>5</b>

# 1. SITUATION EXISTANTE

Le site de la gare de La Blancarde se caractérise par :

- l'accès au technicentre,
- le pont route de l'avenue Haïti,
- du bâti proche de la voie ferrée de part et d'autre,
- un HLM à proximité immédiate et les stationnements associés,
- le débranchement vers les voies ferrées du Prado.



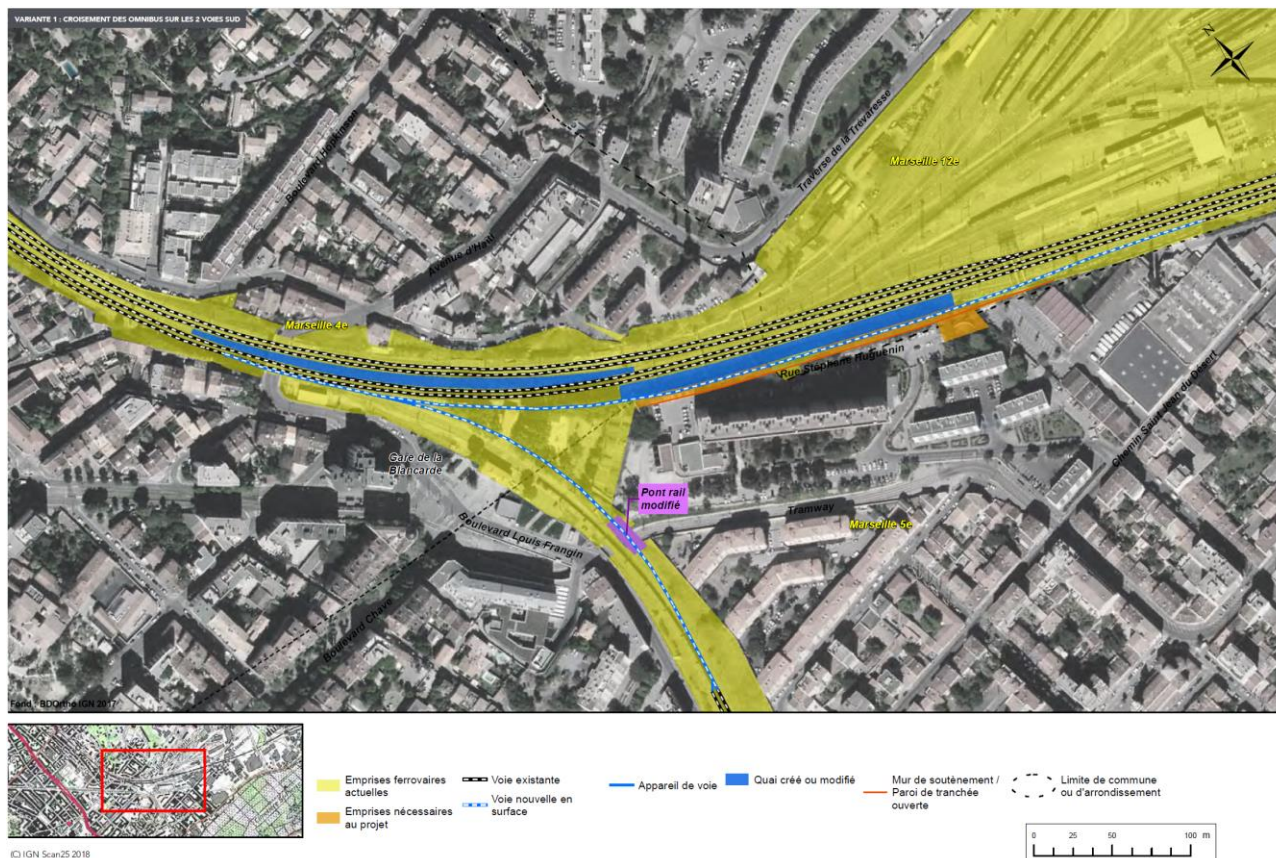
## 2. CREATION D'UNE 5EME VOIE EN GARE DE BLANCARDE : VARIANTES PRESENTEES EN CONCERTATION

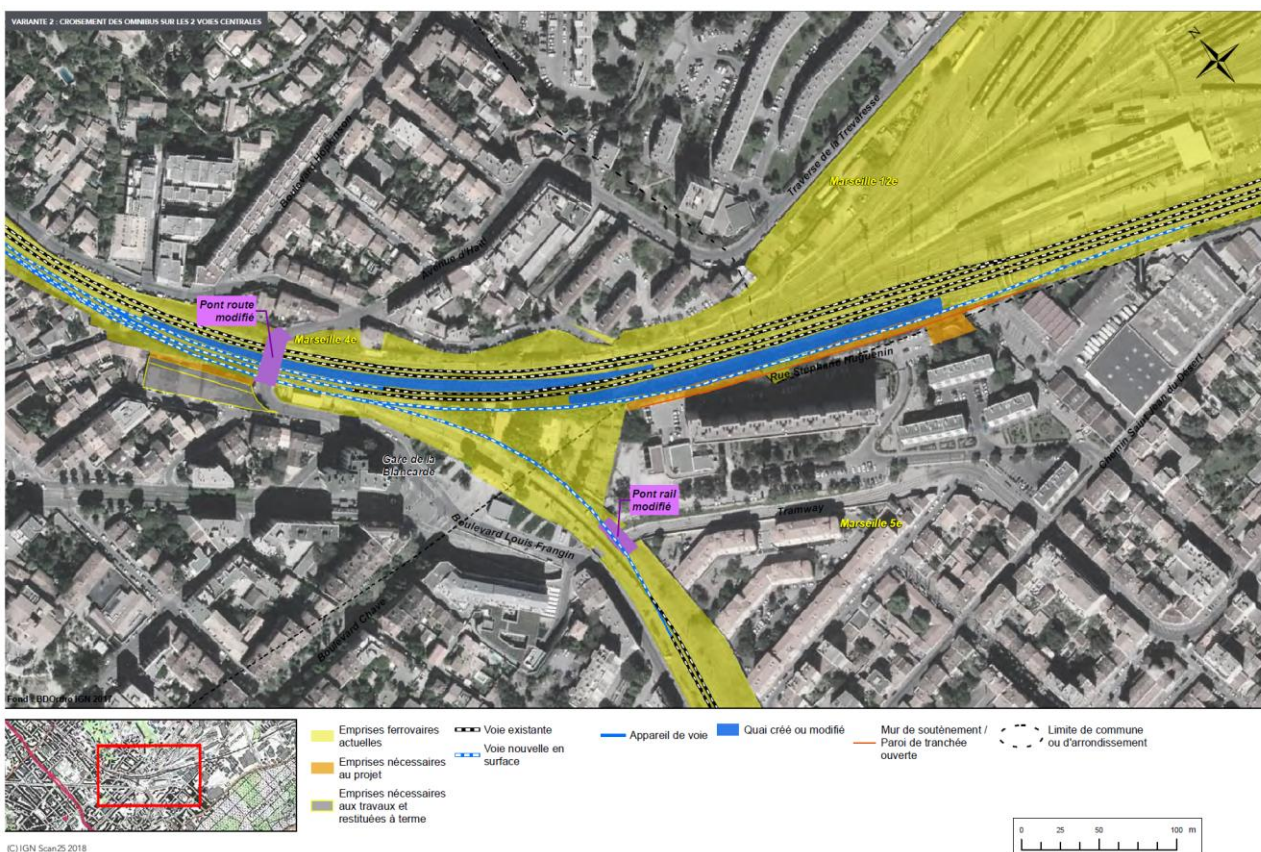
Le projet de 5<sup>ème</sup> voie à La Blancarde fait partie des opérations de phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Les aménagements présentés en concertation consistent à réaliser une 5<sup>ème</sup> voie à quai au sud, afin de dédier la voie existante au Nord (VMV1) aux entrées-sorties du technicentre de La Blancarde.

2 variantes ont été proposées à la concertation, avec des impacts contrastés (cf. plans ci-dessous) :

- l'une qui consiste à organiser le croisement des trains de la navette Marseille-Aubagne au sud, dans une optique de maintenir dans la vallée de l'Huveaune un principe de fonctionnement à 3 voies, tel qu'actuellement,
- l'autre qui permet un croisement des omnibus sur les 2 voies centrales à La Blancarde, dans l'optique de la réalisation en phase 2 d'une 4<sup>ème</sup> voie entre La Blancarde et La Penne sur Huveaune.





Plan des aménagements avec croisement des navettes MRS-AUB au centre

Pour chacune des variantes, la plate-forme ferroviaire était élargie, notamment au droit de la résidence La Blancarde, avec un impact direct sur des stationnements et sur des aménagements paysagers séparatifs entre la résidence et la gare.

La concertation a fait ressortir une opposition forte des riverains de la résidence aux variantes présentées, par crainte d’une dégradation de leur cadre de vie, avec une demande d’étudier une variante nouvelle se développant plutôt au Nord et n’empiétant pas sur les terrains de la résidence.

### 3. ANALYSE D’UNE VARIANTE DE 5<sup>EME</sup> VOIE EN GARE DE BLANCARDE AU NORD

La voie ferrée, au droit de la gare, est bordée au nord par un talus de déblai au-dessus duquel se trouvent des habitations.

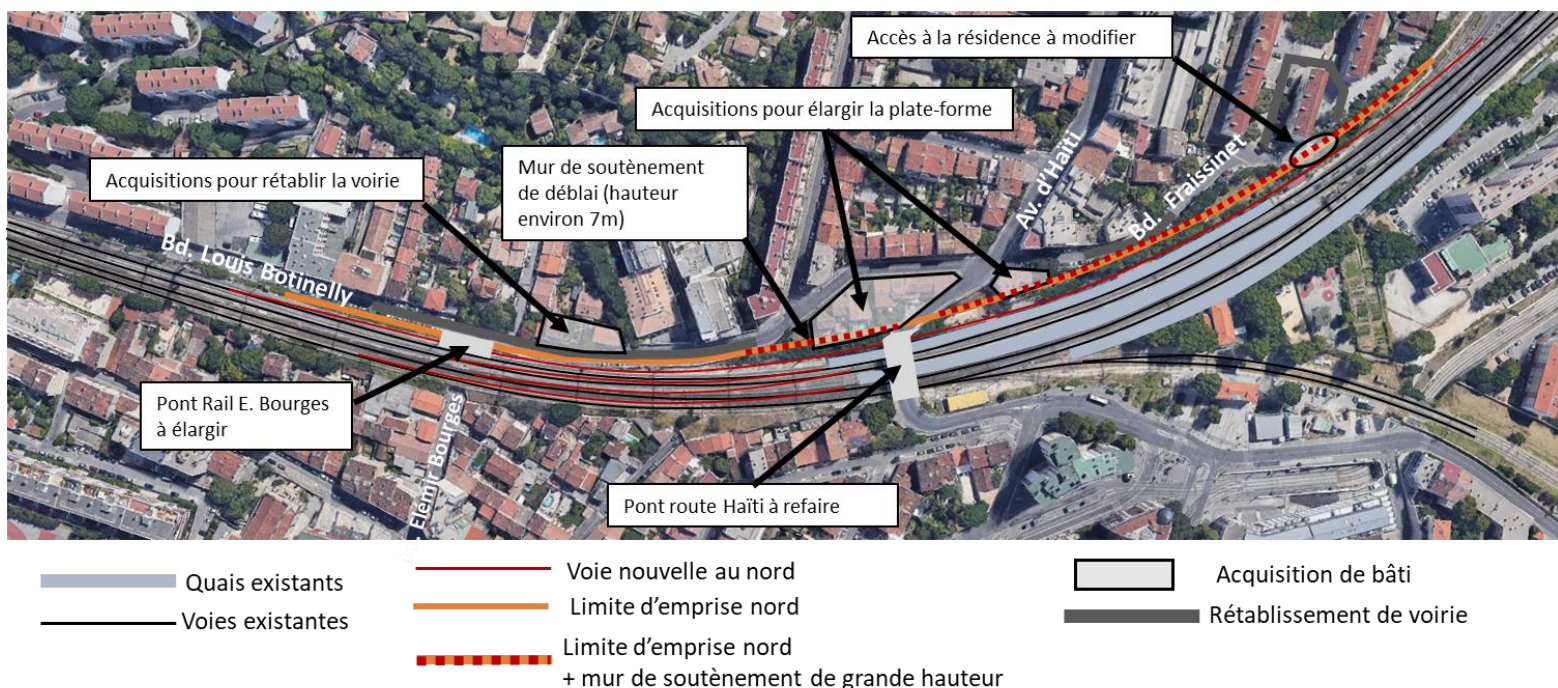
La voie nouvelle au nord serait la voie dédiée à l'accès au technicentre. Elle ne serait pas à quai mais accolée au plus près du quai nord existant.

La zone de courbe ferroviaire et la largeur du quai ne permettent pas de raccorder la nouvelle voie sur la voie existante au plus proche de la gare : la 5<sup>ème</sup> voie commence en amont du pont rail de la rue Elémir Bourges (vers St Charles).

L'élargissement au Nord nécessiterait ainsi, quelle que soit la configuration fonctionnelle retenue (croisement au centre ou au milieu des omnibus) :

- la réalisation de murs de soutènement de grande hauteur le long de la gare (environ 8m),
- la reprise du plan de voie d'accès au technicentre,
- l'acquisition de bâtis au nord, (environ 12 habitations) :
  - pour le rétablissement du boulevard Botinelli décalé par l'élargissement au nord de la plate-forme,
  - pour la réalisation de la 5<sup>ème</sup> voie au nord et la restitution/décalage des murs de soutènements,
  - pour l'implantation des installations de chantier nécessaires à la démolition reconstruction du pont route Haïti et par le rétablissement routier de l'avenue,
- la démolition reconstruction du pont route de l'avenue Haïti,
- l'élargissement au nord du pont rail de l'avenue Elémir Bourges,
- la reprise de l'accès à la résidence à l'extrémité du boulevard Fraissinet

Le plan suivant localise les aménagements et les impacts associés de la solution 5<sup>ème</sup> voie au Nord



L'analyse permet d'identifier que les impacts de cette solution de 5<sup>ème</sup> voie au Nord sont plus importants que ceux des variantes présentées en concertation.

Le tableau suivant montre les incidences des variantes sur les principaux enjeux (voirie, habitations..).

	Variantes 5 <sup>ème</sup> voie au sud		Variante 5 <sup>ème</sup> voie au nord
	<i>pour 3 voies entre Blancarde et La Penne</i>	<i>pour 4 voies entre Blancarde et La Penne</i>	<i>pour 3 et 4 voies entre Blancarde et La Penne</i>
<b>Ouvrages routiers impactés</b>		Pont Route Haïti	Pont route Haïti Pont rail E. Bourges
<b>Voiries à reprendre</b>		avenue d'Haïti	avenue d'Haïti boulevard E. Bourges boulevard L. Botinelly Boulevard Fraissinet
<b>Bâti directement impacté</b>		7 habitations contre la voie ferrée au sud proche du pont route Haïti	12 habitations contre la voie ferrée au Nord
<b>Autres ouvrages</b>	pont rail des voies du Prado passage souterrain piéton	pont rail des voies du Prado passage souterrain piéton	
<b>Stationnement</b>	30 places impactées à restituer	30 places impactées à restituer	15 places environ impactées le long du boulevard Louis Botinelly
<b>Equipements</b>	terrains de boules jardins ouvriers aire de jeux pour enfants impactés (mais dans terrains SNCF) et reconstitués à la fin des travaux	terrains de boules jardins ouvriers aire de jeux pour enfants impactés (mais dans terrains SNCF) et reconstitués à la fin des travaux	

L'analyse ce dessus permet d'identifier que les impacts de cette solution de 5<sup>ème</sup> voie au Nord sont plus importants que ceux des variantes présentées en concertation, notamment sur la thématique du bâti (habitations) et des voiries publiques.