

# Avant le début de l'atelier

## Pour s'assurer d'une bonne connexion et se présenter

- **Chaque participant active tour à tour son micro et sa caméra pour se présenter et vérifie en même temps qu'il entend bien les autres participants**
- **Pour faciliter les échanges ultérieurs, assurez-vous que votre nom soit bien renseigné**

Si ce n'est pas le cas, cliquez sur le « ... » de votre écran, sélectionnez « renommer », renseignez vos noms et prénoms et cliquez sur le bouton « Renommer »



**En cas de problème technique, contacter  
Jordan FLEURUS**

Via le chat de ZOOM

Via téléphone :

LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN  
TRANSPORT FERROVIAIRE  
FIABLE ET PERFORMANT  
AU QUOTIDIEN



**Insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette**

**Atelier du 30/03/2021**



# 1. Accueil

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR:



# Quelques informations / consignes pour cet atelier à distance

- Le Garant de la concertation, indépendant de SNCF Réseau, participe à cet atelier et veillera à son bon déroulement



- Les échanges en séance plénière sont enregistrés et filmés



- Vos micros sont coupés pour éviter les interférences

- Durant les séquences d'échanges, chaque participant aura la possibilité de s'exprimer



- Sollicitez la parole en activant la « main »
  - Exprimez-vous quand l'animateur vous donne la parole
  - Si vous formulez vos questions via le chat, elles seront relayées par l'animateur durant la séquence d'échanges
- Les échanges seront privilégiés à l'oral (comme en réunion publique présentielle – pas d'interaction prévue avec le maître d'ouvrage via le chat)
  - En complément, les contributions hors réunion (équivalence registres papier) peuvent être formulées via le formulaire dédié en ligne (lien dans le chat)

# Présentation des intervenants et animateurs

## ANIMATION / FACILITATION *NICAYA CONSEIL*

- Animatrice : Laurence Gontard
- Co-animateurs : Samuel MAZZER ; Jordan FLEURUS



## Garant de la concertation

- Philippe QUEVREMONT - CNDP

## INTERVENANTS

- Jean-Marc ILLES – SNCF Réseau
- Alain PREA – SNCF Réseau
- Damien TOMASI – SNCF Réseau
- Laurent VELU – SNCF Réseau
- Patrick LINSALE – SNCF Réseau
  
- Léo DEPLANCHE – ECTE

## Soutien logistique à contacter en cas de problème technique

Jordan FLEURUS

- Via le chat de ZOOM
- Via téléphone : **07 62 66 06 06**



# Programme de la réunion

Heure	Atelier Parette	Durée
18h00 - 18h10	Consignes pour le bon déroulement	10'
18h10 - 18h20	Accueil et déroulement de l'atelier	10'
18h20 – 18h45	<ul style="list-style-type: none"><li>- Concertation complémentaire</li><li>- Présentation de l'opération</li></ul>	25'
18h45 – 19h55	Échanges	70'
19h55 – 20h00	Clôture de l'atelier	5'

# Charte pour cette réunion

- **Règle de base**

Tout le monde a raison...  
... Partiellement !!!

- Respect
- Pas de jugement
- Écoute
- Bienveillance
- Echanger de façon respectueuse

Autres besoins de votre part ?



# Philippe Quévremont

## Garant de la concertation - CNDP

- Le garant veille à l'information et la participation du public
- Il est indépendant du maître d'ouvrage
- Priorité à la participation du public dans les réunions et par internet
- 20 minutes pour la présentation du projet par SNCF Réseau
- Pour vos interventions, courtoisie, brièveté et respect des personnes → argumentez votre point de vue

## 2. Concertation complémentaire sur l'insertion de la sortie Est du tunnel à la Parette du 1er mars au 15 avril 2021

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



# Historique de la concertation

## Secteur de la Parette

### 2019

- Concertation sur les phases 1 et 2 du projet LNPCA (dont le secteur de la Parette)

### 2020

- Décision ministérielle du 23/06/2020

### 2021

- Concertation complémentaire sur le raccordement des voies du tunnel de la gare de Marseille Saint-Charles aux voies de la ligne Marseille-Vintimille, notamment sur :
  - La stratégie d'évacuation des déblais et des accès routiers ou ferroviaires
  - La concertation avec les entreprises concernées et susceptibles d'être impactées en emprise foncière

# Les objectifs de la concertation complémentaire sur la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette

- Informer le public sur le projet de sortie est du tunnel de Marseille à la Parette :
  - Atelier du 17 mars de 9h à 12h
  - Atelier du 30 mars de 18h à 20h
- Répondre aux questions des participants
- Recueillir les contributions des participants

# Modalités de recueil des contributions du public sur la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette

- Lors des 2 ateliers en visio-conférence organisés par SNCF Réseau
  - Mercredi 17 mars de 9h à 12h
  - Mardi 30 mars de 18h à 20h
- Lors des permanences individuelles avec SNCF Réseau en présentiel (P) et à distance (D)
  - Vendredi 12 mars 2021 : matin (D) et après-midi (P)
  - Mercredi 17 mars 2021 : après-midi (P)
  - Lundi 22 mars 2021 : matin (P) et après-midi (D)
  - Mardi 30 mars 2021 : matin (P)
  - Jeudi 1er avril 2021 : matin (D) et après-midi (P)

# Modalités de recueil des contributions du public sur la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette

- Registres disponibles (horaires d'ouverture)
  - Mairie du 11<sup>ème</sup> et 12<sup>ème</sup> arrondissements de Marseille
- Rubrique pour déposer vos contributions sur le site internet LNPCA : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>
- Par courrier postal
  - SNCF Réseau – Mission LNPCA – Gare souterraine de Marseille Saint-Charles
  - Les docks – Atrium 10.4
  - 10 place de la Joliette - BP 85 404
  - 13 567 Marseille Cedex 02

# 3. Présentation du projet d'insertion de la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



# 01. Rappels



10 min

# Objectifs du projet LNPCA

**Le projet LNPCA** - concerne les trains du quotidien (TER) autant que les TGV

- **1<sup>er</sup> temps : améliorer les conditions de mobilité des métropoles de Marseille, Toulon et Nice** (fortement congestionnées au plan routier)
  - Augmenter la fréquence de TER cadencés autour des 3 métropoles : RER métropolitains
  - Améliorer la régularité de l'ensemble des trains en accord avec la Région
  - Amorcer la réduction des temps de parcours entre Marseille, Toulon et Nice
  - Pour augmenter le nombre de voyageurs transportés par le train : report modal
  - Tout en maintenant la coexistence des trains voyageurs et trains marchandises sur le corridor Marseille - Vintimille
- **2<sup>ème</sup> temps : améliorer la desserte ferroviaire du littoral méditerranéen avec une dimension européenne** (corridor France – Italie)
  - Augmenter le nombre de TGV et le nombre de voyageurs transportés
  - Poursuivre l'amélioration des temps de parcours

# Décision ministérielle du 23 juin 2020

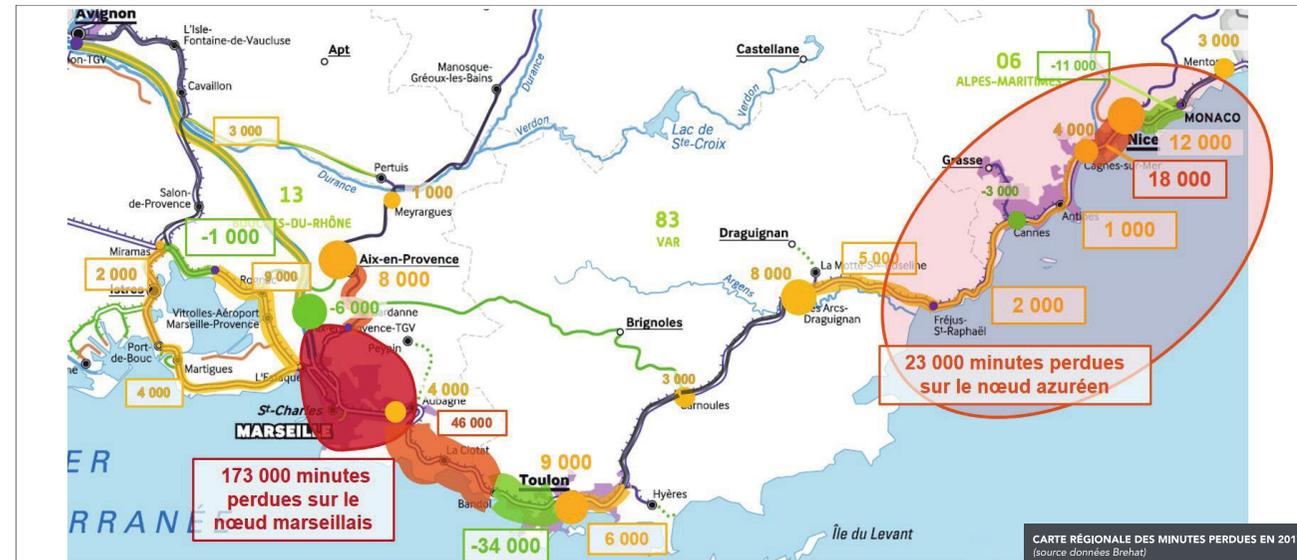
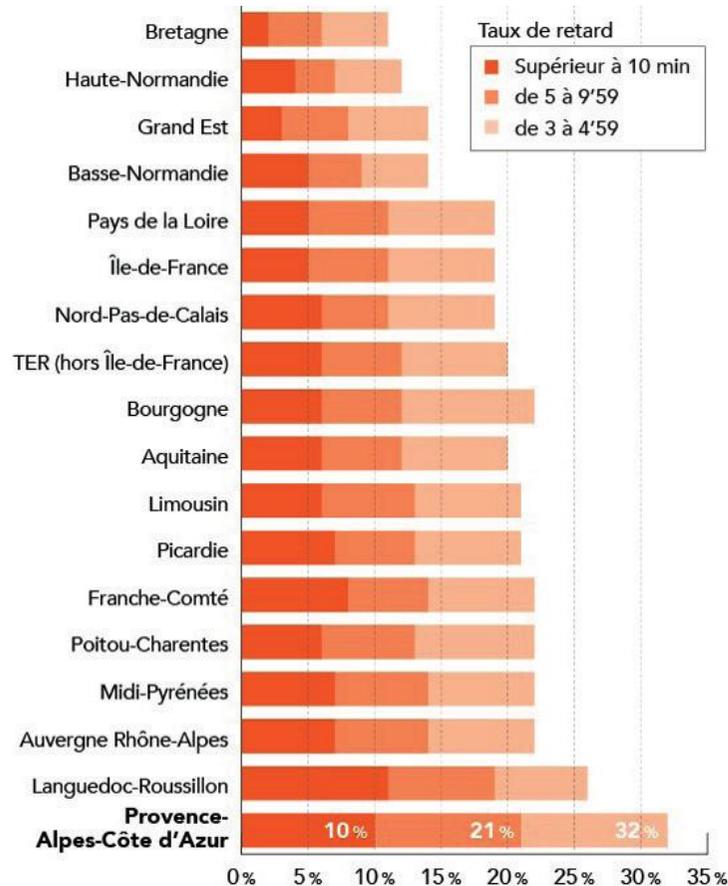
- Confirme les objectifs du projet LNPCA et son phasage
- Prend acte de la concertation riche, fructueuse et utile au projet menée par SNCF R sur les phases 1 et 2 de 2019
- Confirme les fonctionnalités opérationnelles du projet et les aménagements retenus par secteurs géographiques
- Demande à SNCF R de préparer le dossier d'enquête publique sur le périmètre des phases 1 et 2 avec l'objectif de lancement de l'enquête avant fin 2021
- Demande à SNCF R de conduire des concertations complémentaires sur différentes opérations et thématiques

# Planning prévisionnel

Période	Étape du projet
<b>Mars 2021</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Concertations complémentaires sur Marseille (dont l'insertion de la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette)</b></li></ul>
Été 2021	<ul style="list-style-type: none"><li>• Validation du programme LNPCA : phases 1 et 2</li></ul>
Septembre 2021	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dossier d'Enquête publique et étude d'impact</li></ul>
Été 2021 → fin 2021	<ul style="list-style-type: none"><li>• Instructions réglementaires : Autorité Environnementale, Secrétariat Général Pour l'Investissement, Concertation inter-administrative, ...</li><li>• Finalisation du dossier d'enquête publique</li></ul>
Fin 2021	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lancement de l'enquête publique sur les phases 1 et 2 (arrêté inter-préfectoral d'ouverture de l'enquête)</li></ul>
<b>2023</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Déclaration d'Utilité Publique</b></li></ul>
<b>2024</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Début des travaux de la phase 1 (dont gare Saint-Charles)</b></li></ul>
2026 → 2029	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mise en service des premières opérations de la phase 1</li></ul>
<b>2028</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Début des travaux de la phase 2 (dont les travaux sur le site de la Parette d'une durée estimée de 4 ans)</b></li></ul>

# La nécessité d'améliorer le fonctionnement du nœud ferroviaire marseillais

## La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a le plus fort taux de retard et d'annulation de France

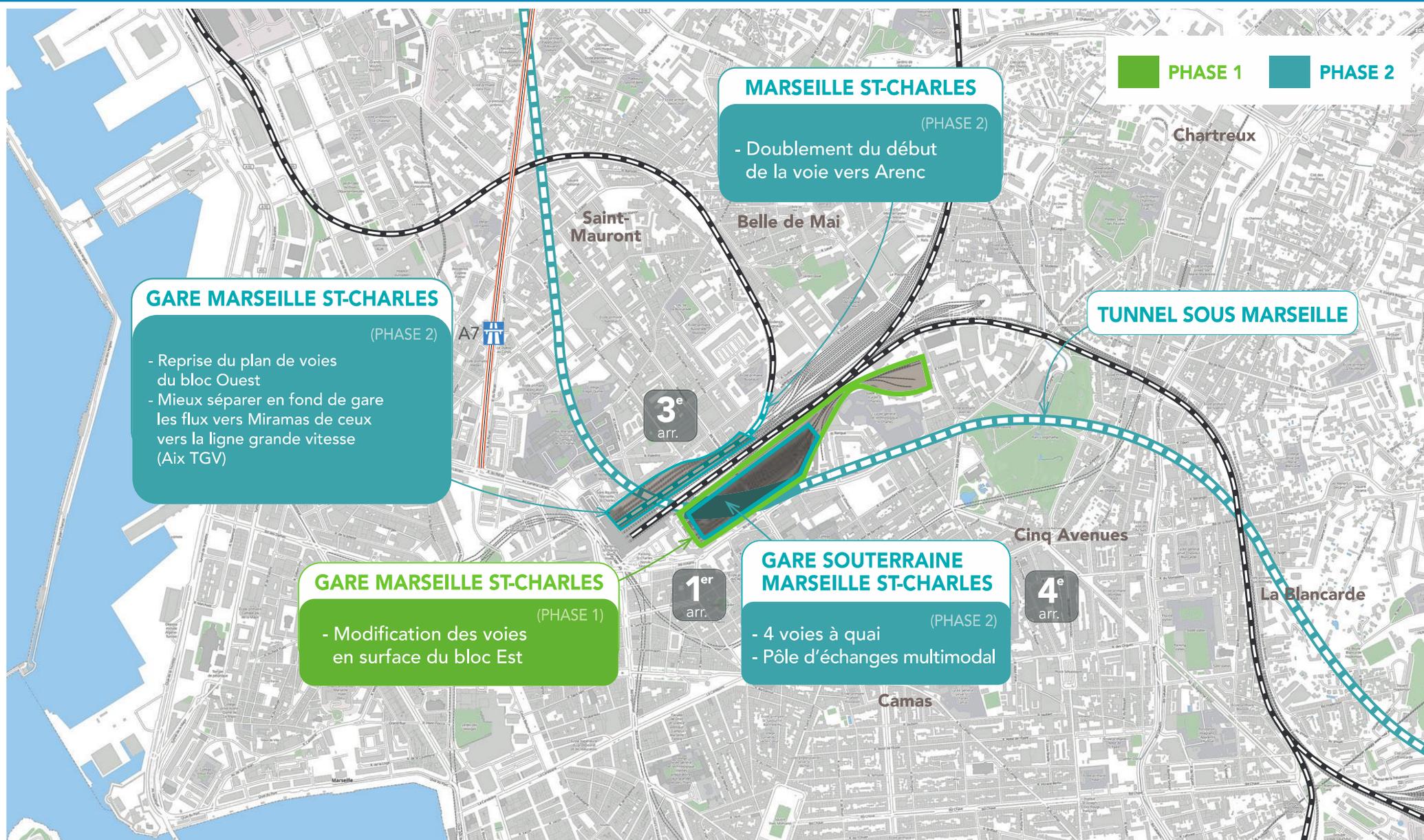


## Le nœud ferroviaire marseillais est le 2<sup>nd</sup> en France en termes d'irrégularité

Ville	Minutes de train perdues / an <sup>1</sup>
Lyon Part Dieu	302 300
Marseille St-Charles	243 000
Strasbourg	102 800
Toulouse Matabiau	71 500
Tours – St-Pierre des Corps	42 100

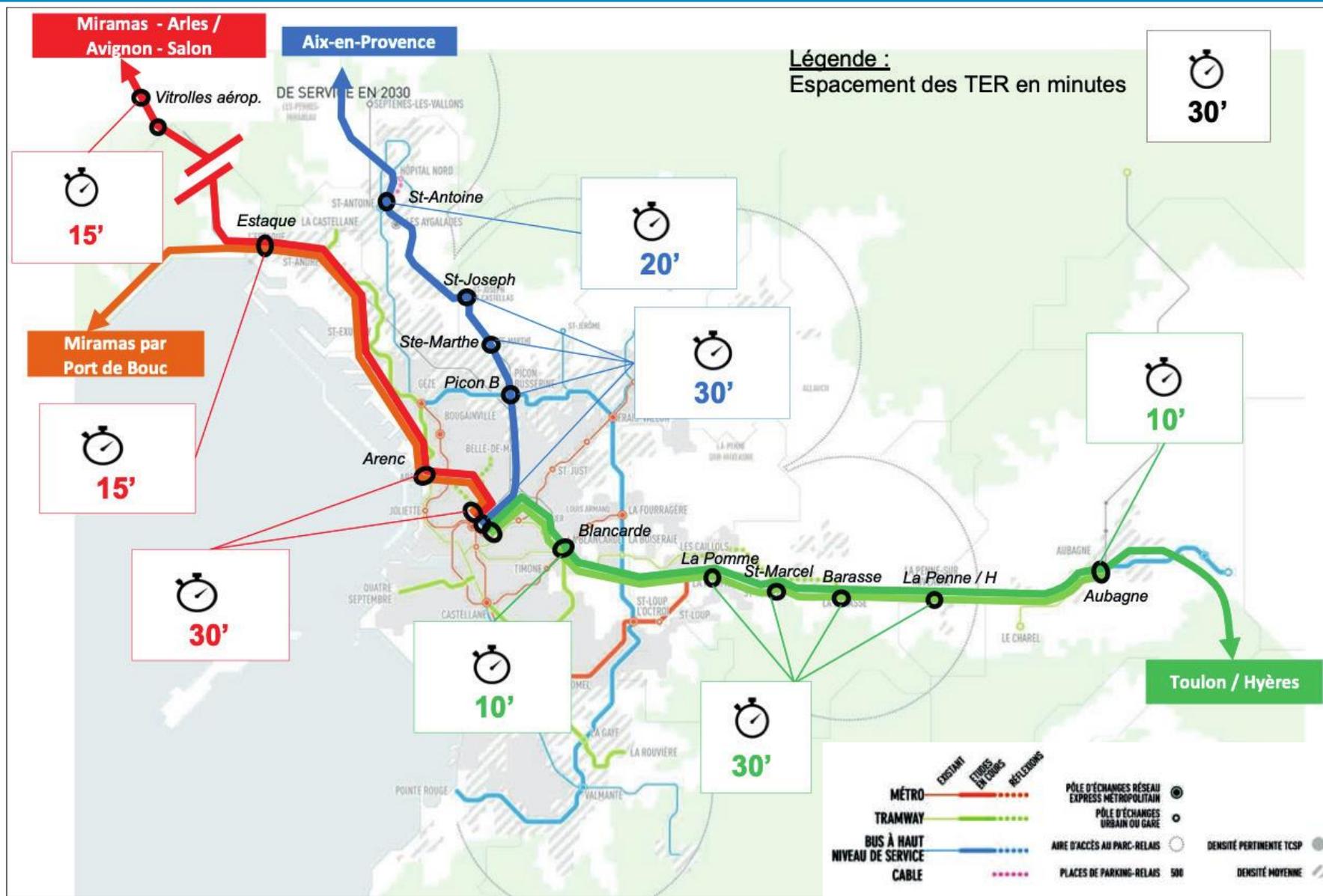
<sup>1</sup> Cumul des retards des circulations commerciales

# Les aménagements prévus sur le secteur de la gare Marseille Saint-Charles



# Les apports du projet LNPCA

## Services ferroviaires actuels



SITUATION ACTUELLE : SCHÉMA DES DESSERTES ET DES FRÉQUENCES À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MARSEILLAISE  
(source schéma réalisé sur un fond de carte du Projet de PDU Métropole AMP)

# Schéma de services avant le projet LNPCA

## Situation actuelle (SA2020)

Marseille	Toulon	Azur
<ul style="list-style-type: none"> <li>2 TER omnibus Mrs-Aubagne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terminus Toulon pour les omnibus venant de Carnoules</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>service TER mixte entre Cannes et Nice = 2 omnibus + 1 semi-direct</li> </ul>



### Légende :

#### Fréquence des trains portée par le type de trait

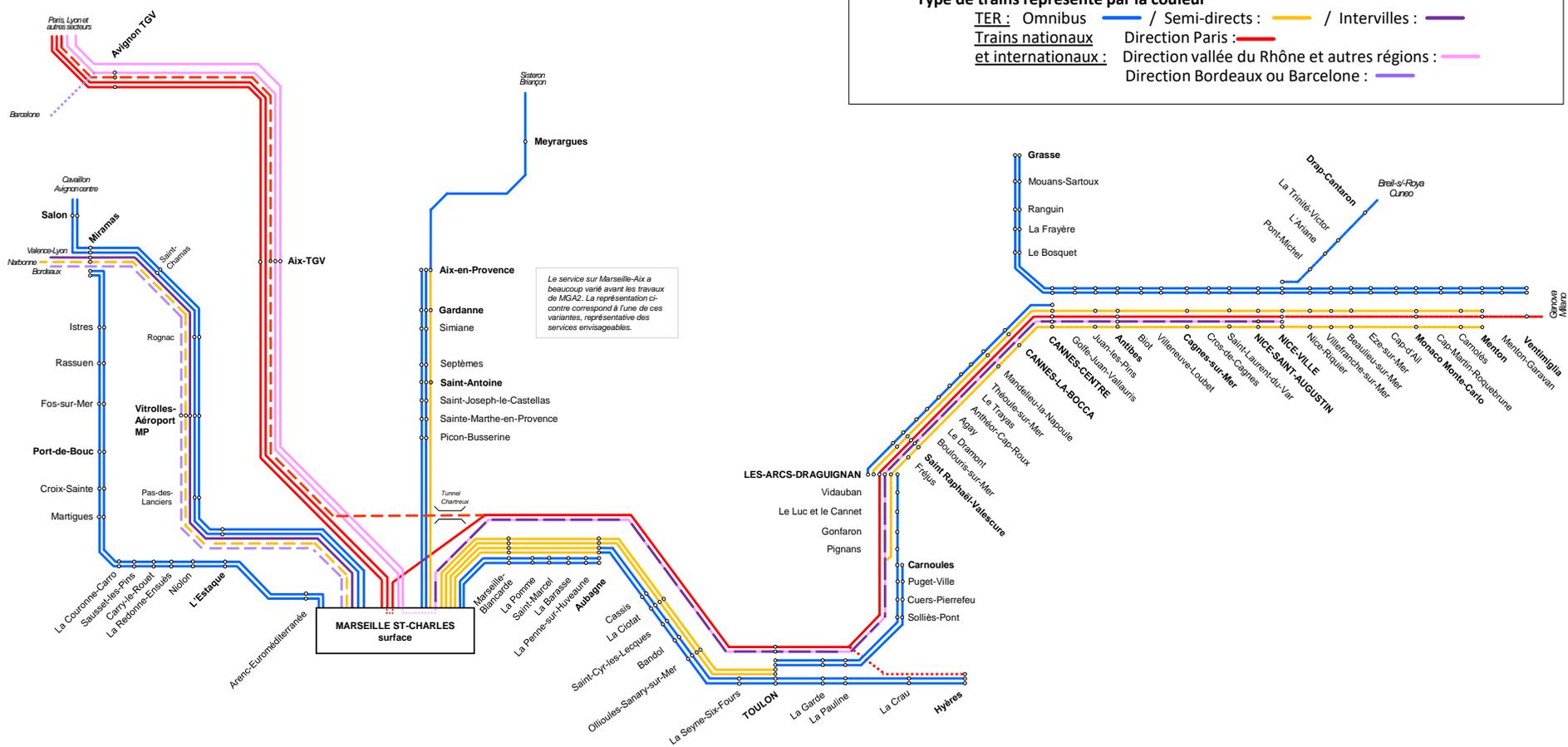
- trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe
- - - trait pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe
- ..... trait pointillé court = train non cadencé

#### Arrêts :

- arrêt systématique
- arrêt non systématique

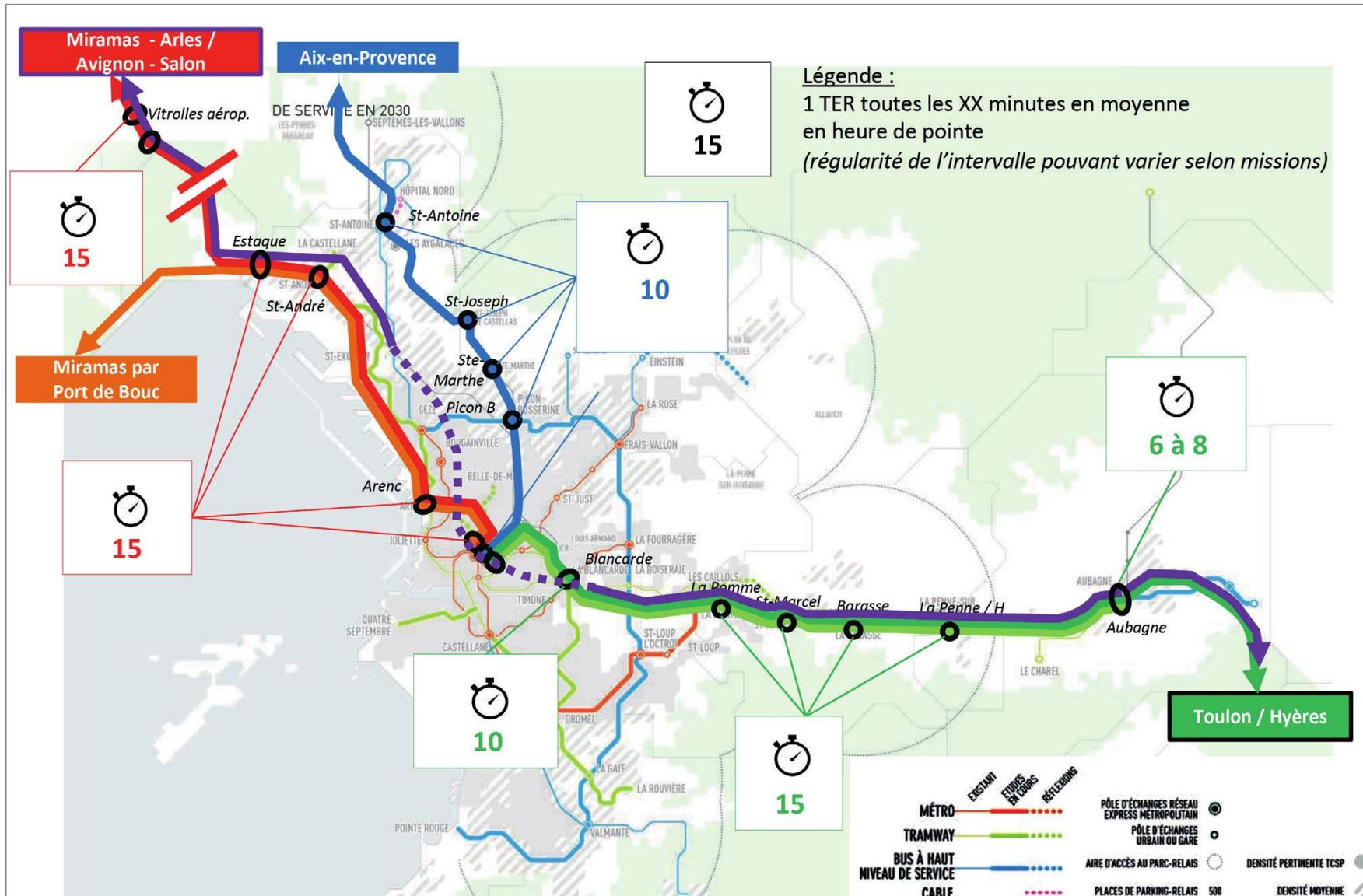
#### Type de trains représenté par la couleur

- TER : Omnibus (bleu) / Semi-directs (jaune) / Intervilles (violet)
- Trains nationaux et internationaux : Direction Paris (rouge) / Direction vallée du Rhône et autres régions (rose) / Direction Bordeaux ou Barcelone (bleu foncé)



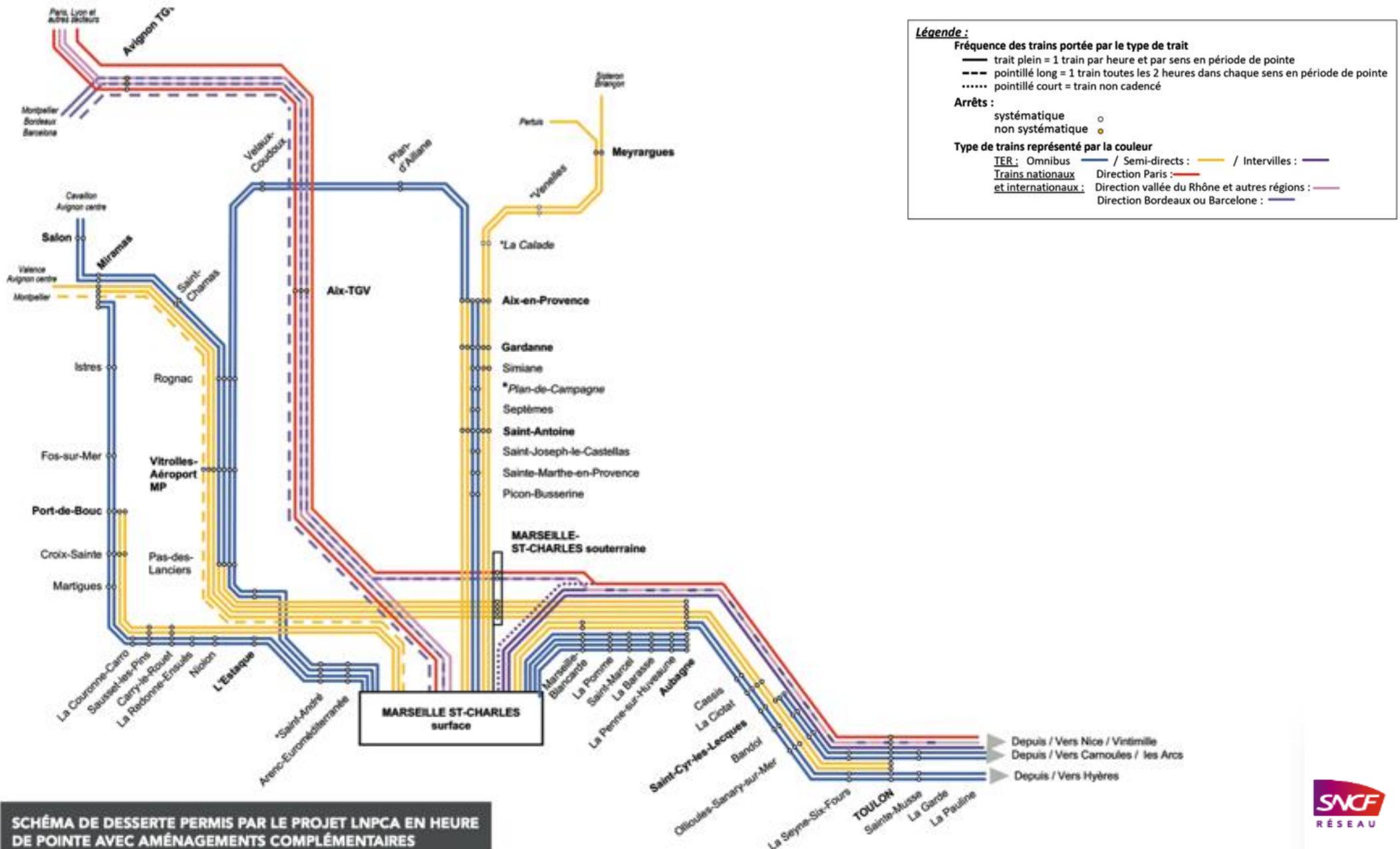
# Les apports du projet LNPCA

## Doublement des services actuels sur les principales branches de l'étoile ferroviaire de Marseille

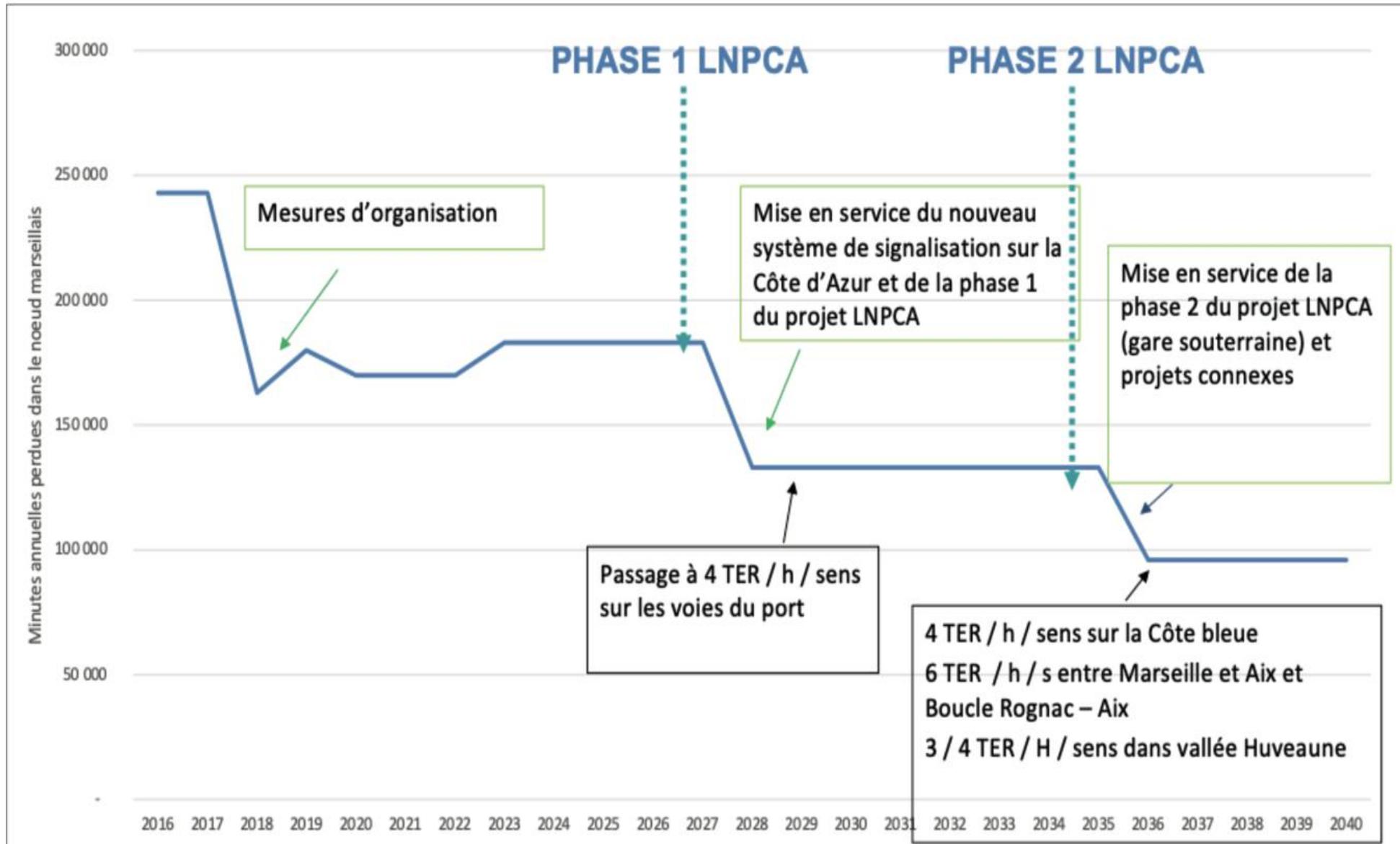


**VERS UN RER MÉTROPOLITAIN : SCHÉMA DES DESSERTES ET DES FRÉQUENCES À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MARSEILLAISE**  
 (source schéma réalisé sur un fond de carte du Projet de PDU Métropole AMP)

# Schéma de services permis par le projet LNPCA avec projets complémentaires



# Objectif d'amélioration de la régularité dans le nœud marseillais (phases 1+2)



# Forte hausse de la fréquentation attendue de la gare de Marseille Saint-Charles

- + 60% de fréquentation soit + 10 millions de voyageurs/an

- Année 2019

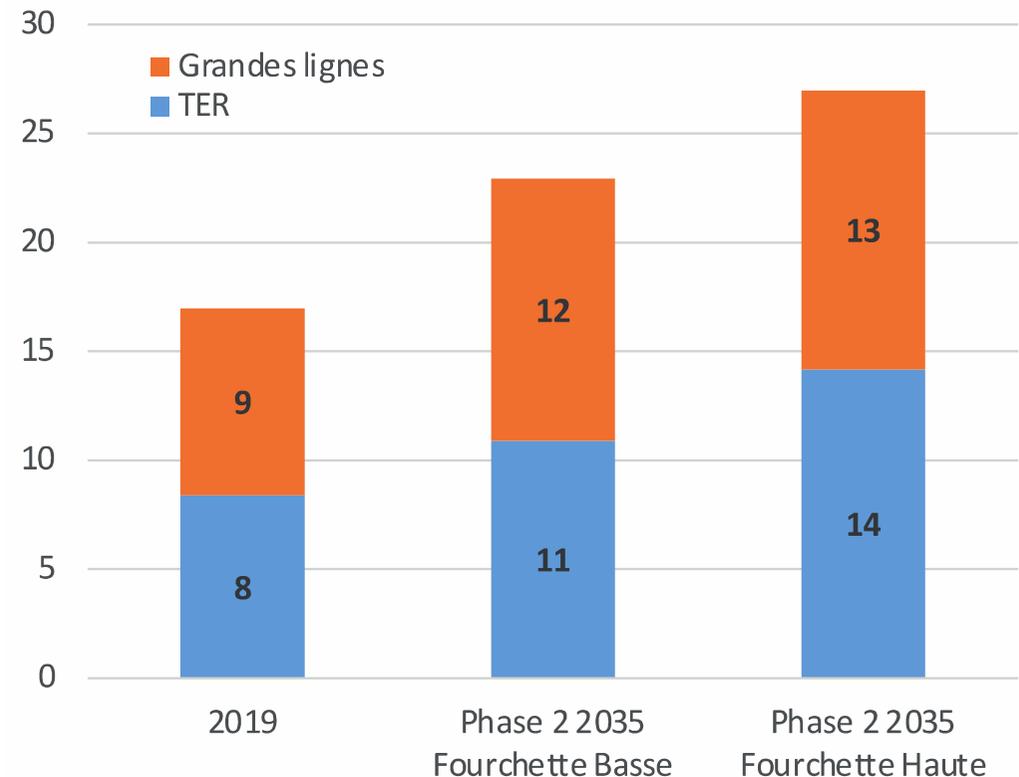
17 millions de voyageurs

- 8 millions pour les TER
- 9 millions pour les grandes lignes

- Année 2035 (avec LNPCA)

27 millions de voyageurs

- 12,5 millions pour les TER
- 11,5 millions pour les grandes lignes



FRÉQUENTATION – VOYAGEURS FERROVIAIRES - DE LA GARE MARSEILLE SAINT-CHARLES AVEC LE PROJET LNPCA - EN MONTÉES ET DESCENTES ANNUELLES ACTUELLES ET PHASE 2 (source Modèle de trafic régional PACA - SNCF Réseau janvier 2021)

# Fort développement des liaisons ferroviaires quotidiennes depuis ou vers Marseille

## ■ Création gare souterraine de Marseille Saint-Charles

15 min de trajet en moins 15 000 trains/an

- Plus de rebroussement en surface
- Meilleures correspondances

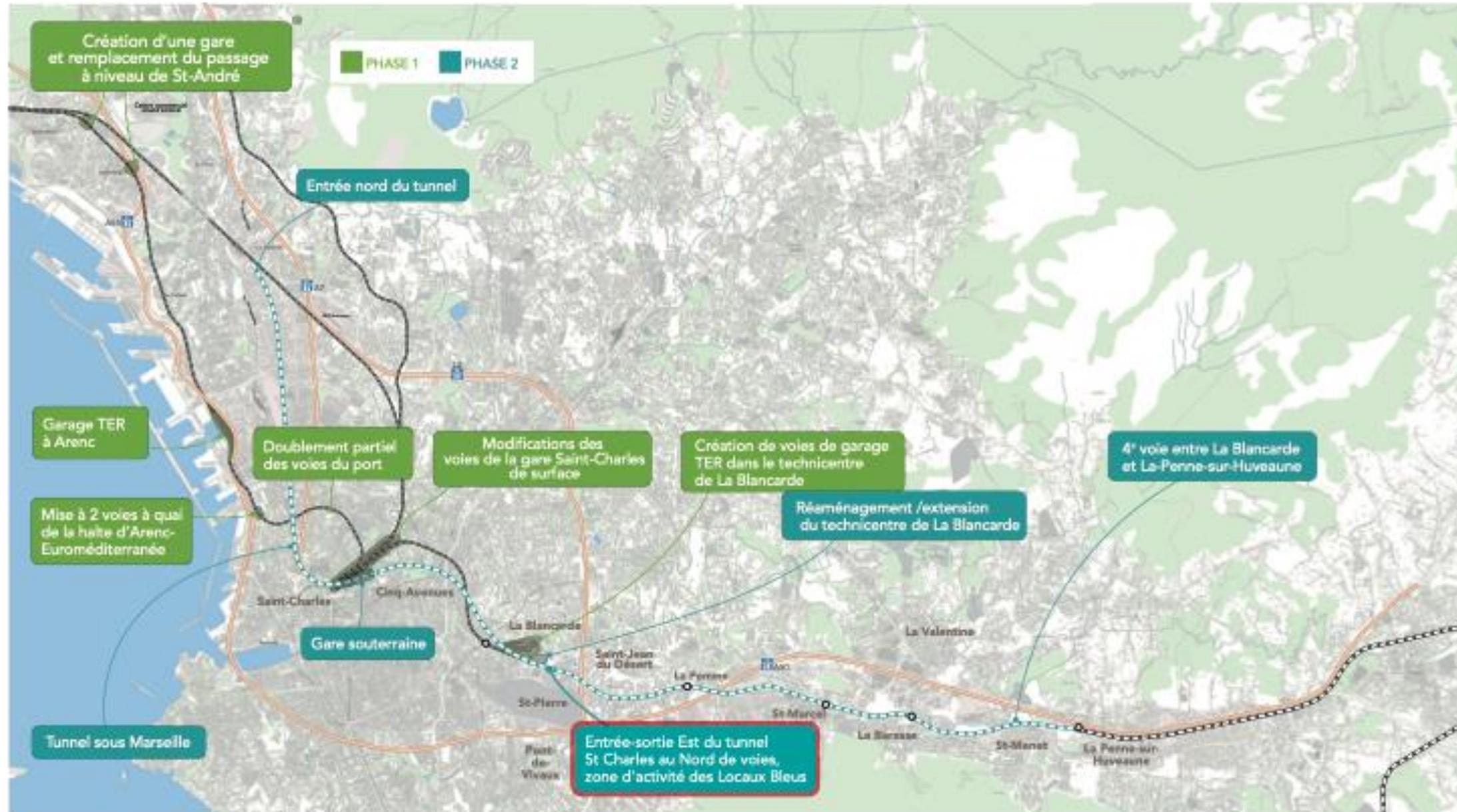
+ 60% de la part modale du train

- 8% actuellement
- 13% avec LNPCA (phases 1 et 2)



AUGMENTATION DE LA FRÉQUENTATION SUR CERTAINES ORIGINES/ DESTINATIONS DEPUIS/VERS SAINT-CHARLES AVEC LE PROJET LNPCA (EN VOYAGEURS ACTUELS 2019 ET EN PHASE 2)

# Raccordement des voies du tunnel de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles aux voies existantes

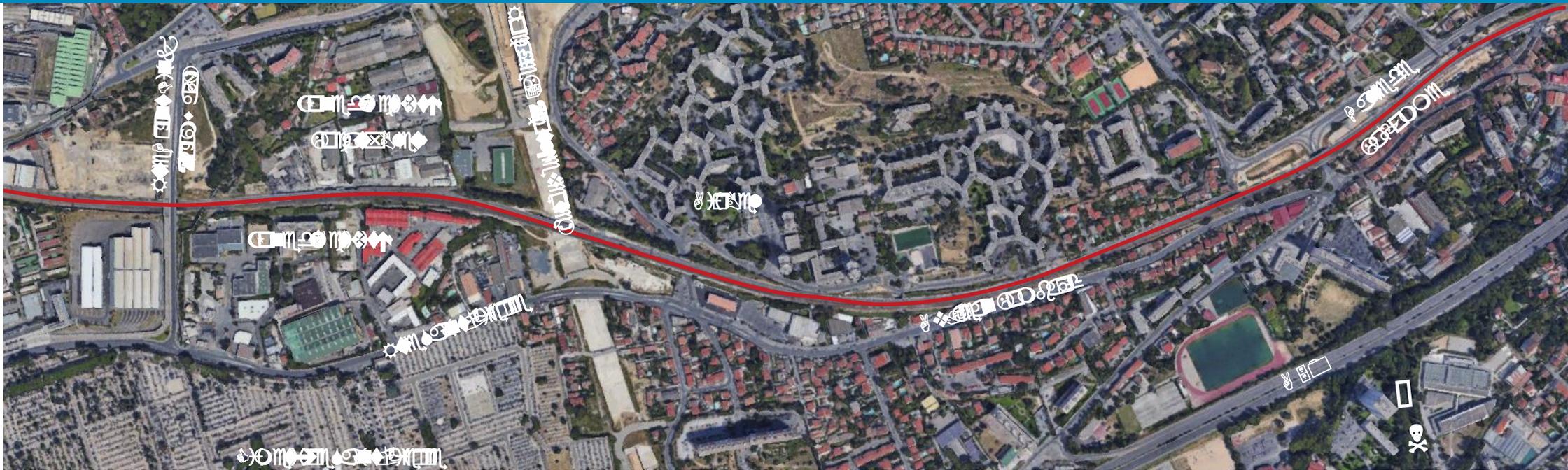


# 02. Le programme de l'opération de la sortie Est du tunnel de Marseille à la Parette



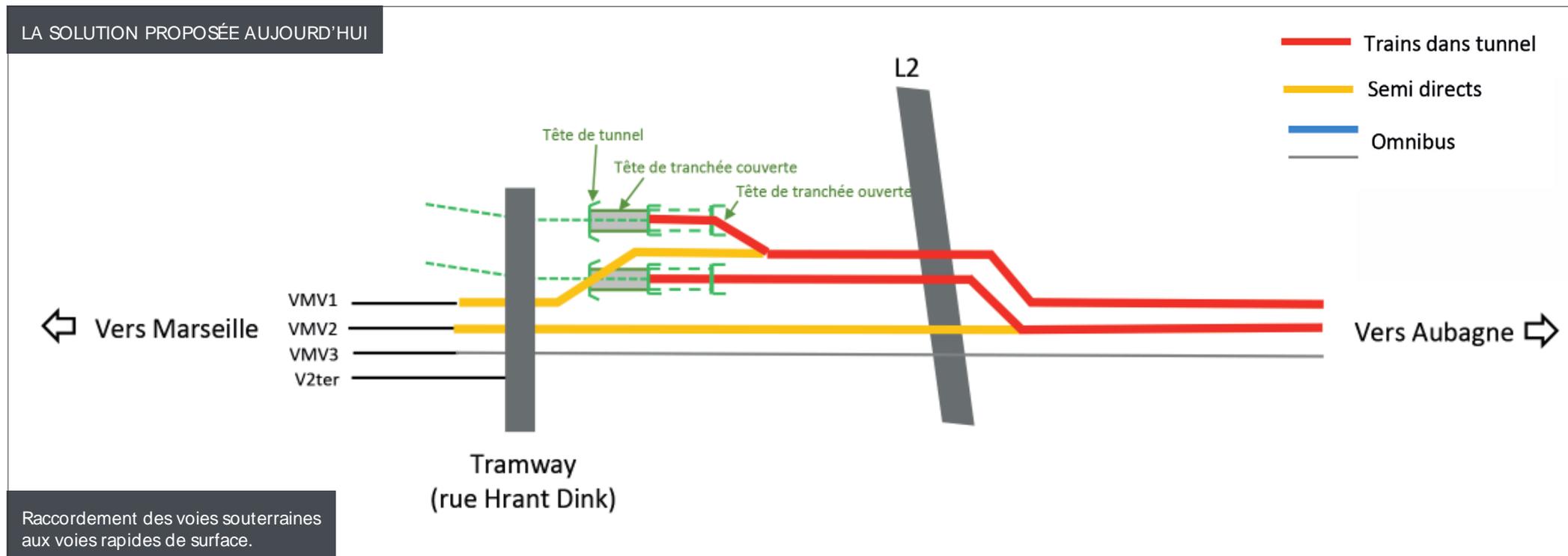
5 min

# Une entrée-sortie Est du tunnel dans un secteur où prédominent les entreprises



- Zone d'activité des « Locaux Bleus » où prédominent installations tertiaires et industrielles
- 841 établissements dans les 300m autour du projet
- 669 établissements privés ou associatifs soit 1720 emplois

# Programme de l'opération



- Raccordement des voies en tunnel au nord sur les deux voies rapides de Marseille-Vintimille

# Les principes de l'opération : voies rapides côté nord

## Les objets travaux de l'opération :

- Aménagement des trémies d'accès au tunnel, au nord de la plateforme existante
- Installations de chantier pour la réalisation des tunnels
- Raccordement sur les voies Marseille-Aubagne
- Ajout de deux tabliers au pont rail de franchissement de la L2

## Coût estimé aux conditions économiques de juillet 2020 :

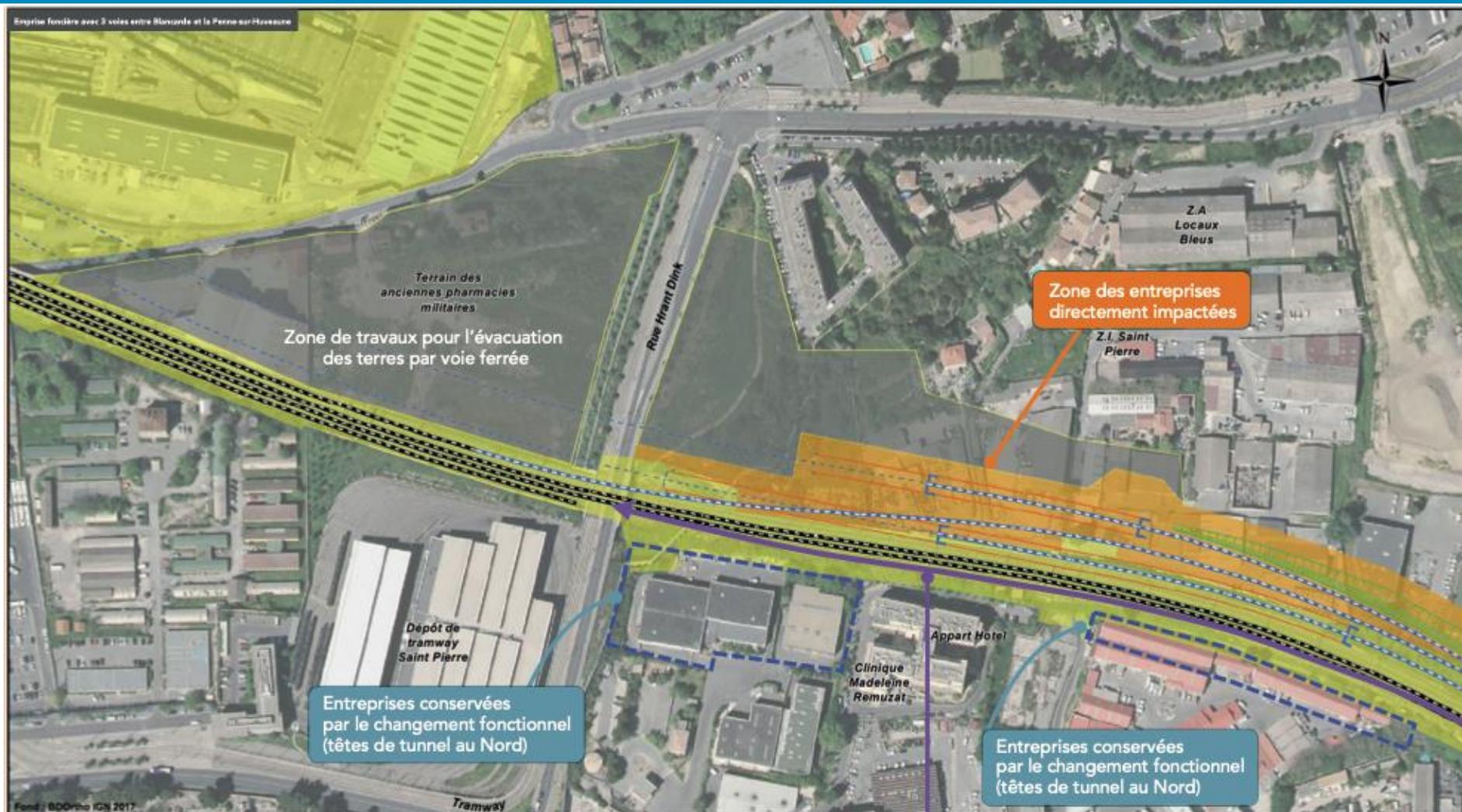
- 113 M€

# 03. Les incidences du raccordement et les mesures proposées pour les limiter



10 min

# Les incidences du projet sur le bâti : réduction de l'impact foncier grâce à l'évolution du programme

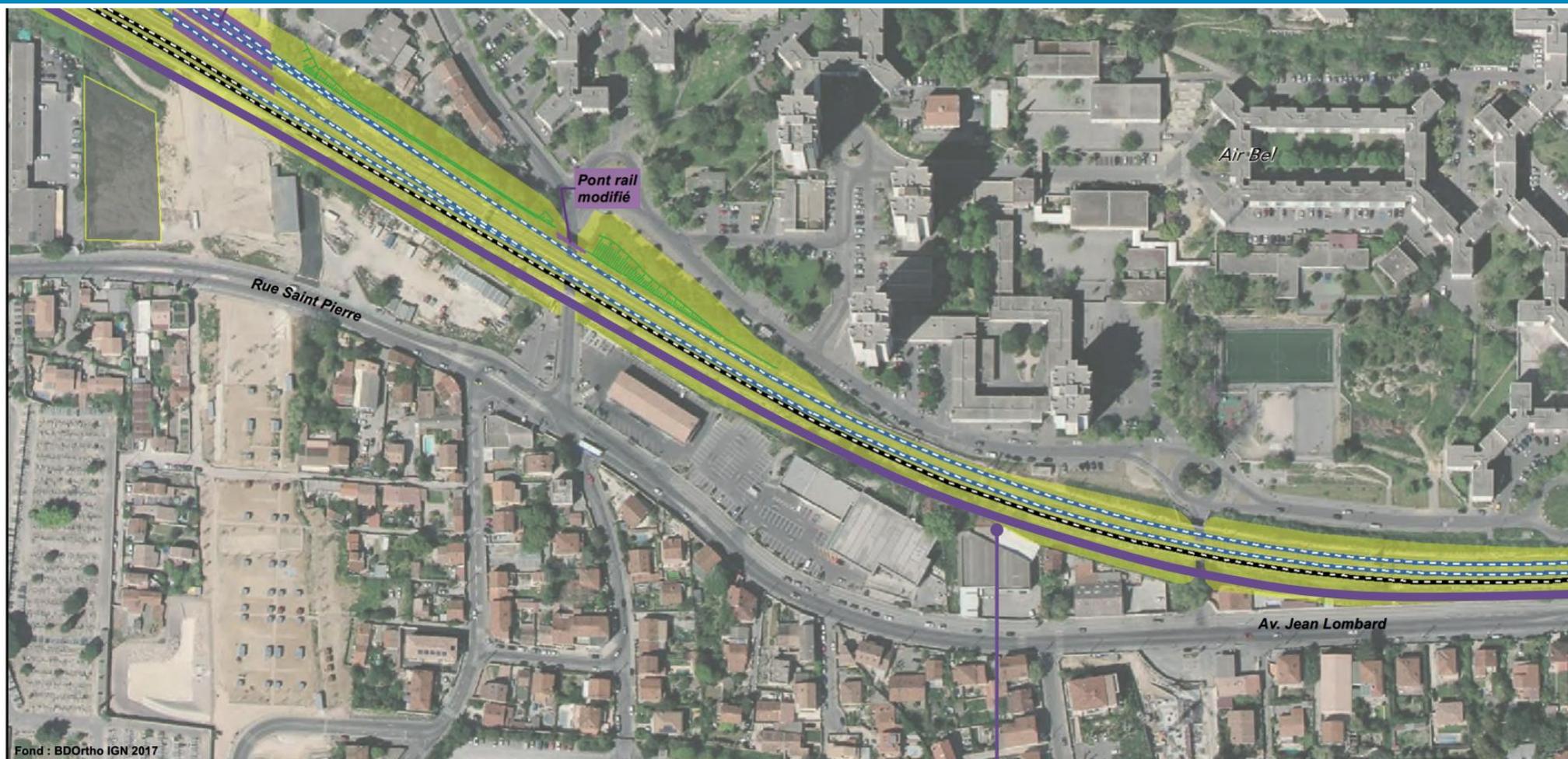


- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle souterraine
- Voie nouvelle en surface
- Talus
- Murs de soutènement

Implantation de la 4<sup>e</sup> voie présentée dans le livret correspondant

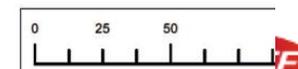


# Les incidences du projet sur le bâti : réduction de l'impact foncier grâce à l'évolution du programme



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Emprises nécessaires aux travaux et restituées à terme
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Talus

Implantation de la 4<sup>e</sup> voie présentée dans le livret correspondant



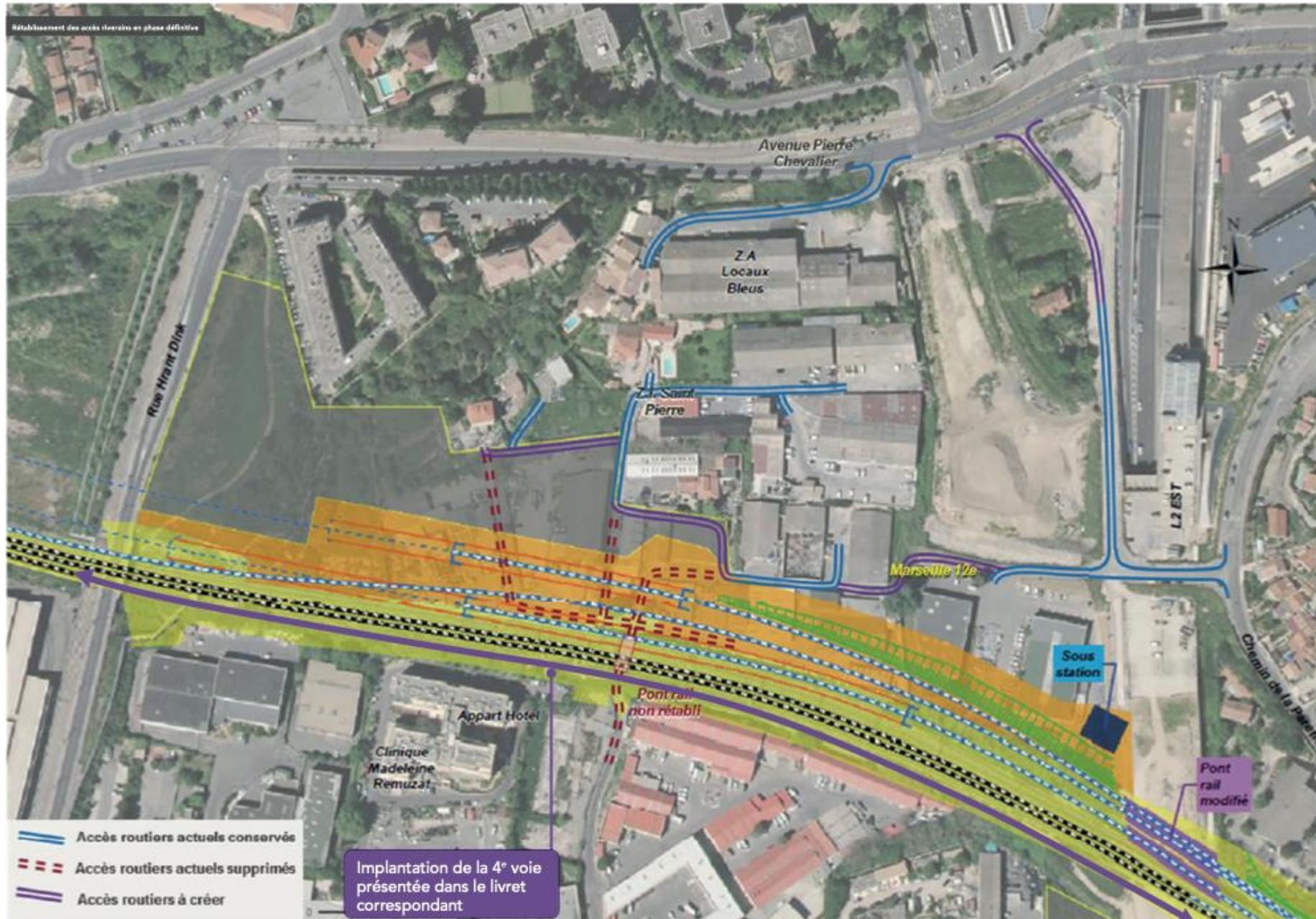
# Un accompagnement des entreprises impactées

**Objectif :** accompagner les entreprises qui seront relocalisées de façon à trouver des solutions avec l'aide de la CCIMP pour préserver l'activité

## **Entreprises concernées :**

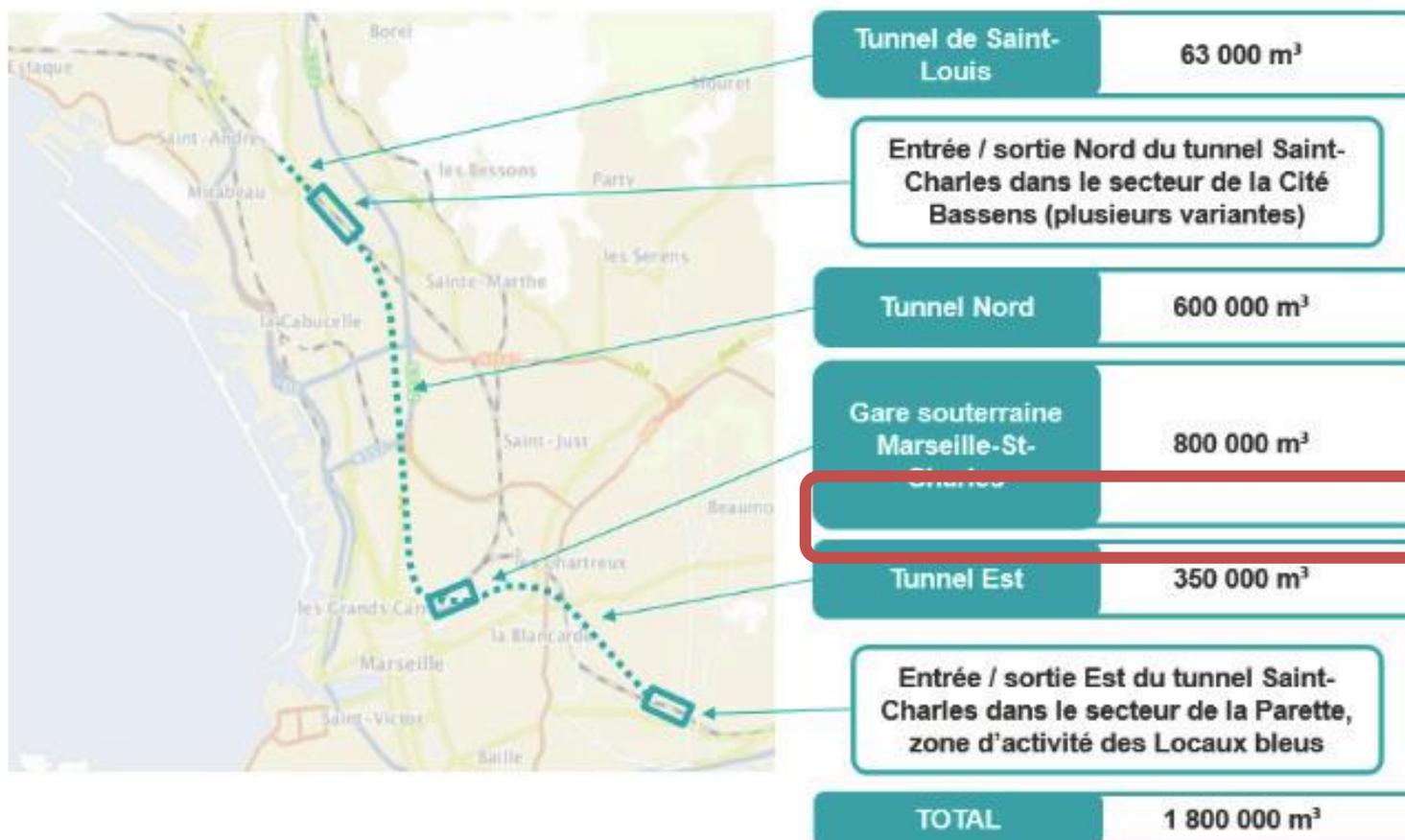
- **21 entreprises** ( $\approx 170$  emplois) dans la zone d'emprise dont les terrains devraient être libérés à l'horizon 2027
- **6 entreprises** ( $\approx 25$  emplois) susceptibles d'être concernées par les travaux

# Propositions d'accès riverains à discuter



# Les volumes de matériaux à évacuer

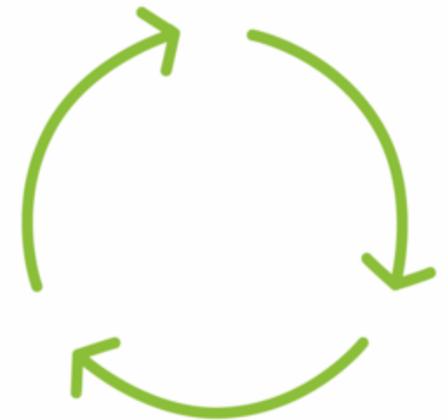
- 1,8 millions de m<sup>3</sup> à extraire soit 4 millions de tonnes sur le projet LNPCA à Marseille
- 350 000 m<sup>3</sup> sur le secteur de la Parette



# La gestion des matériaux extraits

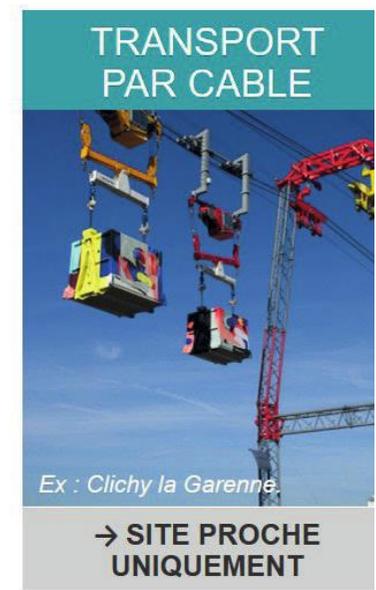
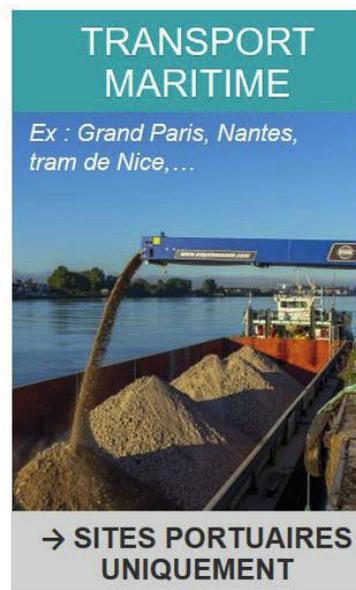
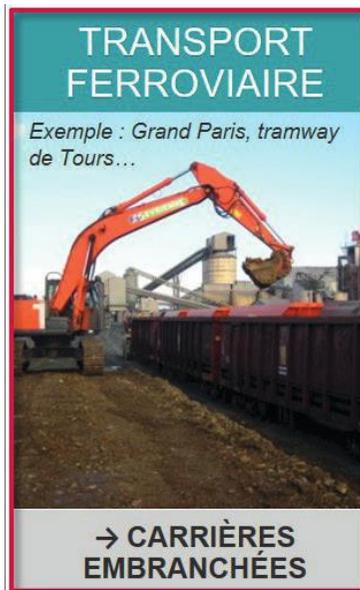
## 3 types de gestion / valorisation possibles

- Réutilisation pour le projet LNPCA : peu de perspectives car pas de grands remblais prévus et la nature des roches extraites n'est pas favorable à la confection des bétons des ouvrages à construire
- Mutualisation avec d'autres grands projets qui pourraient avoir besoin d'excédents : contournement autoroutier d'Arles, liaison Fos Salon (A56), projets du GPMM, ...
- Évacuation vers des sites adaptés pour les matériaux qui devront être stockés



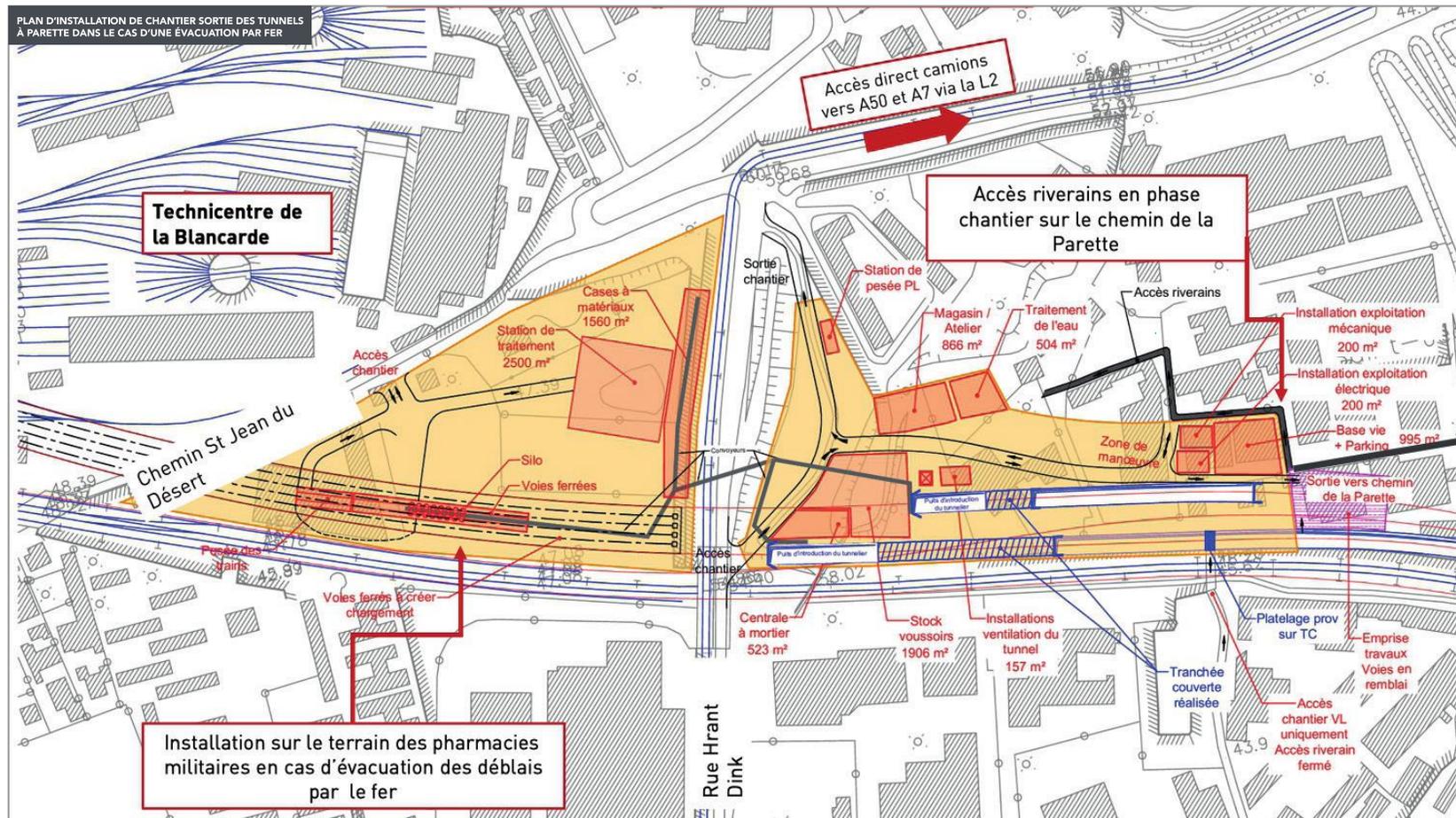
# Modes d'évacuation des déblais étudiés

- Train : solution privilégiée car travaux à proximité des voies ferrées
- Solutions complémentaires
  - Route : pour l'approvisionnement du chantier et l'évacuation de matériaux non évacuables par le fer
  - Bande transporteuse : solution à privilégier à l'intérieur du chantier
  - Téléphérique : solution à envisager
- Port : difficile à envisager car nécessité d'un passage en cœur de ville



# Le dispositif d'évacuation des déblais du creusement du tunnel sur le site de la Parette

- Mise en place d'une installation d'évacuation par le fer des déblais issus des tunnels (nord et est) à la Parette
- Besoin d'acquérir 1,6 ha et d'occuper 2,5 ha sur le terrain des pharmacies militaires pendant les travaux



# Engagements de SNCF Réseau pour assurer le bon déroulement des travaux

- Poursuivre les échanges continus avec la Ville de Marseille, la mairie de secteur, les riverains et les entreprises, jusqu'à l'enquête publique incluse
- Réaliser des études techniques nécessaires à **réduire les incidences en phase chantier, à partir de 2025**
- Définir le **phasage des travaux et l'évacuation des matériaux** en recherchant la meilleure solution pour les riverains, à partir de 2026
- Lorsque les entreprises seront désignées et la méthode stabilisée, réaliser des **états des lieux contradictoires des bâtis proches des travaux** pour repérer rapidement les aléas



# Engagements de SNCF Réseau en phase travaux

- Imposer aux entreprises de travaux le respect de toutes les mesures qui auront été prises pour limiter les nuisances pour les riverains :
  - Horaires, bruits, vibrations, poussières, circulation de camions, ...
- Garantir les accès riverains et entreprises et la circulation sur les voiries adjacentes durant les travaux.





Des questions ?  
Des clarifications ?



10 min

# 4. TRAVAIL EN ATELIER



70 min

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



# Objectifs

- Recueillir votre point de vue pour :
  - Identifier les points forts
  - Identifier les points faibles
  - Envisager les voies d'amélioration



# Insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette

## Les points forts

- Développement du train
- Endroit le plus judicieux
- Amélioration de la desserte de la région Sud
- Projet intéressant
- Amélioration de la zone et du bassin d'emploi
- Moins d'impacts au sud
- Globalement (tunnel + 4<sup>ème</sup> voie), en développant le trafic, déplacement de population le long de la voie, développement du bâti pavillonnaire et collectif → inflation sur le prix au m<sup>2</sup> → Valorisation foncière
- Accompagnement du projet / Indemnisations (propriétaires, locataires)

# Insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette

## Les points faibles

- Impact colossal au nord et sur la vie des gens
- Source de revenus qui disparaît, habitations impactées
- Impossibilité de déplacement de la sortie au niveau des pharmacies militaires pour réduire les impacts
- Impact économique sur les entreprises
- Communication auprès des riverains (cf 4<sup>ème</sup> voie) : y aura-t-il des campagnes d'information des riverains ?
  - Peu de riverains --> Entreprises

# Insertion de la sortie est du tunnel de Marseille à la Parette

## Les voies d'amélioration

- Informer les riverains des projets portés par la MAMP, la Mairie, en venant sur site
- Préciser le devenir des habitants de la zone
- Prévoir des sorties d'accès pour que les riverains ne soient pas enclavés
- Ne pas oublier les riverains
- Avoir sur plusieurs cartographies, les zones de chantiers et leurs accès puis les zones à terme, les dessertes pour mieux comprendre : distinguer la phase chantier et la phase définitive
- Réduire les impacts au maximum : prolongement des couvertures des voies ?
- Faire en sorte que les voiries deviennent publiques (enjeux d'entretien)
- Approfondir les questions foncières dans le secteur avant l'enquête publique : étudier finement les relocalisations à proximité immédiate
- Dispositif d'accompagnement à compléter pour trésorerie immédiate
  - Mise en place d'un observatoire comptable possible pour réactivité immédiate
  - Code de l'expropriation oblige à avoir payé avant d'occuper
- Implanter une halte à la Parette au sud des voies
- Plutôt trouver des terrains libres pour stationnement pour halte de La Pomme

# Suites de l'atelier

- Synthèse de l'atelier
- Bilan de la concertation
- Prise en considération des contributions par SNCF Réseau
- Décisions du COPIL quant aux suites à donner
- Préparation du dossier d'enquête publique
- Enquête publique préalable à la DUP



# MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

Site internet - <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr>

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR:



# Évolution du programme de l'opération

## Résultats des études du nœud ferroviaire marseillais 2020

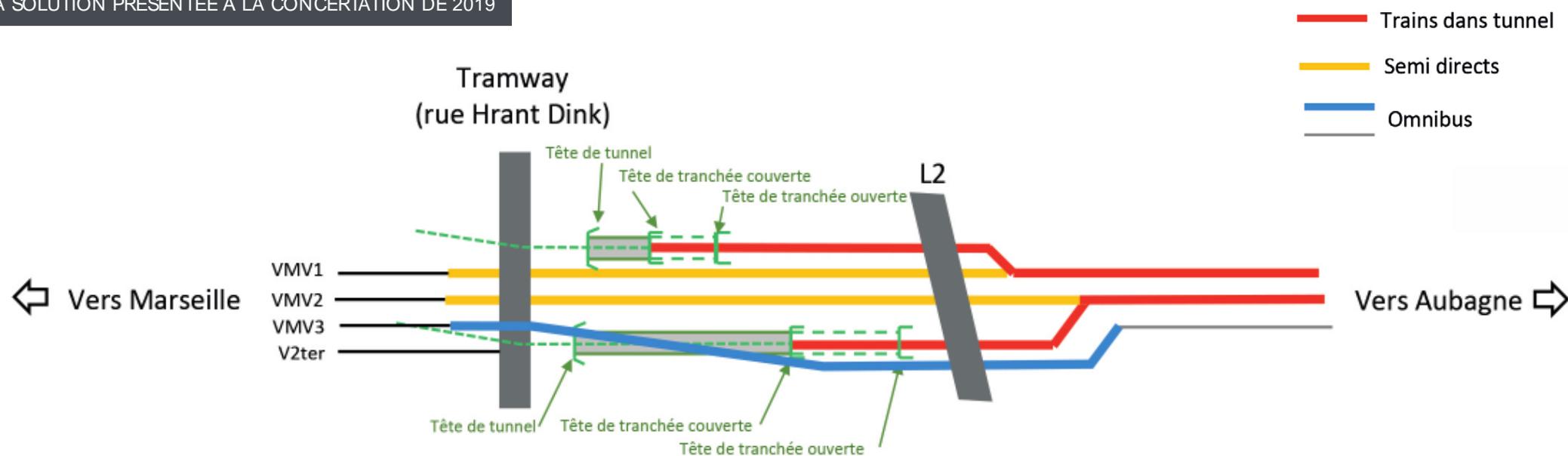


- Remisage des TER de la ligne d'Aix sur le site existant le long de la rue Pautrier et non plus à Blancarde
- Limitation des remisages de TGV et de trains unités multiples à Blancarde
- Cisaillements entre circulations rapides encadrantes et circulations lentes au centre quasiment impossible à gérer sur le bloc Est de la gare St-Charles

# Évolution du programme de l'opération

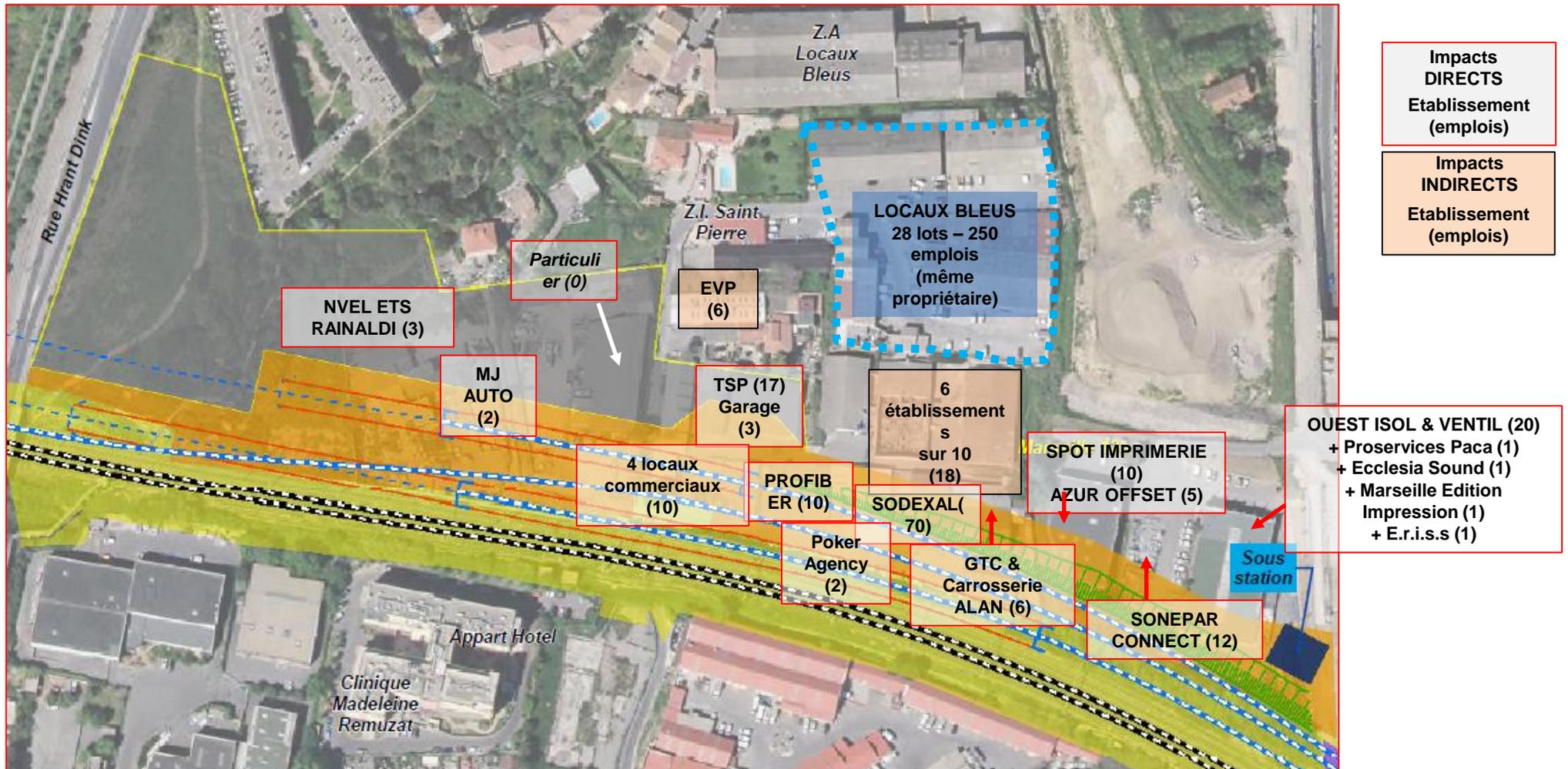
## Solution présentée en 2019

LA SOLUTION PRÉSENTÉE À LA CONCERTATION DE 2019

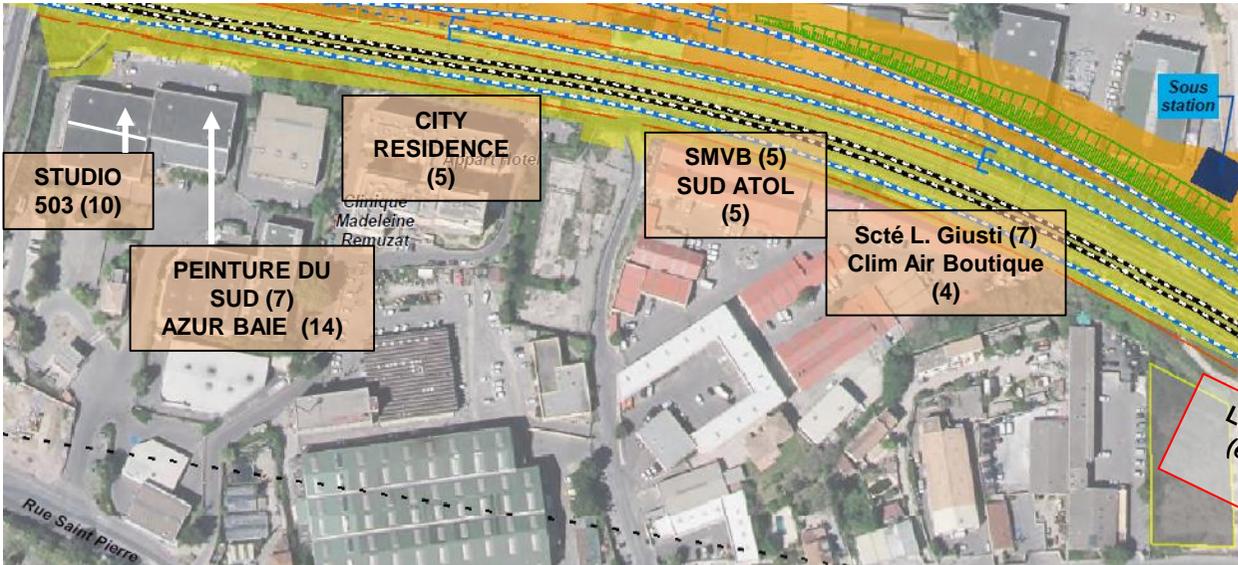


Raccordement des voies souterraines aux voies rapides de surface.

# SECTEUR « LA PARETTE » - Nord des voies ferrées

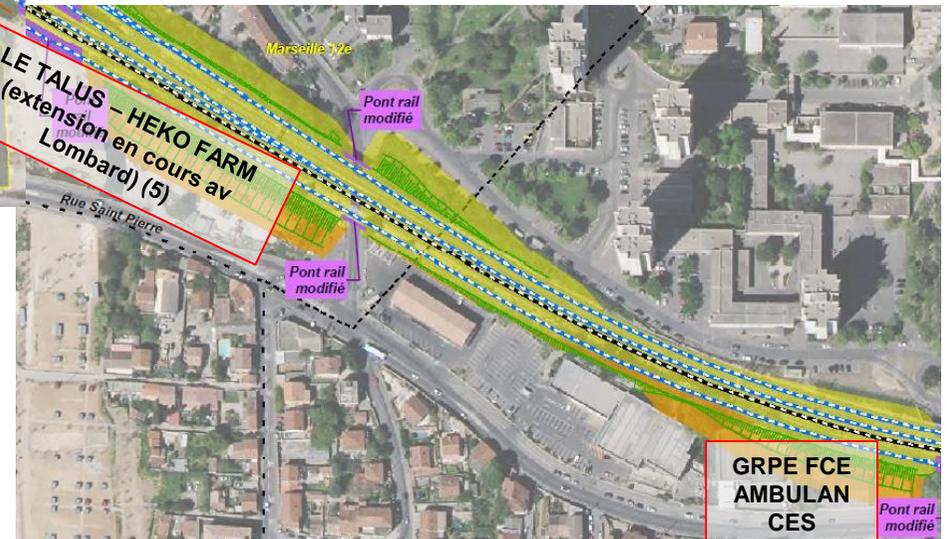


# SECTEUR « LA PARETTE » - Sud des voies ferrées



Impacts  
DIRECTS  
Etablissement  
(emplois)

Impacts  
INDIRECTS  
Etablissement  
(emplois)



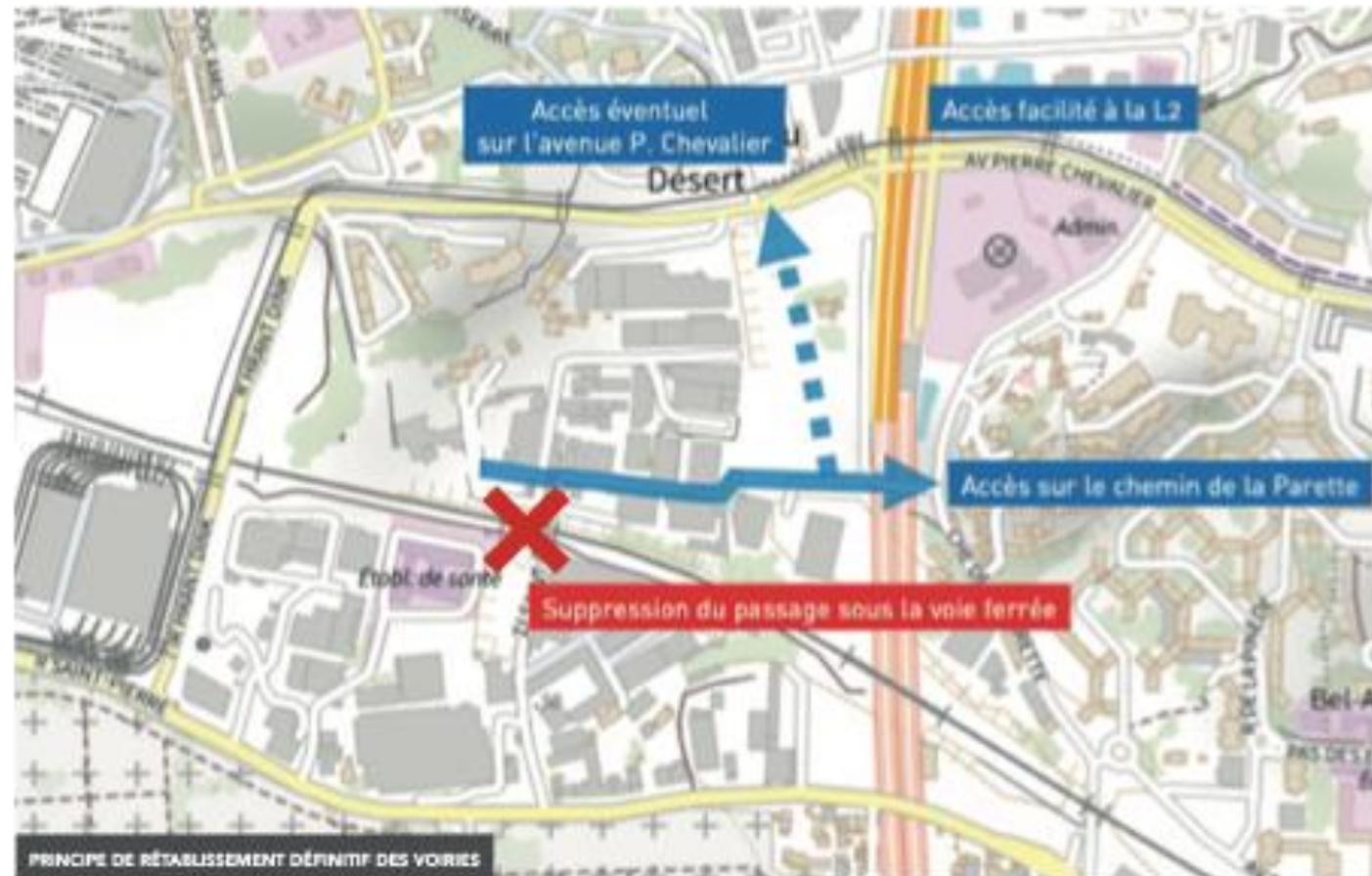
GRPE FCE  
AMBULAN  
CES  
(15 estim)

Variante 4<sup>ème</sup> voie  
3 voies : impacts base travaux Le Talus (5  
emplois)

# Accès riverains

Engagement SNCF Réseau : maintenir les accès aux riverains et entreprises pendant les travaux

- Suppression définitive du pont-rail d'accès à la ZI Saint-Pierre
- Nouvelle voirie de desserte se branchant sur le chemin de la Parette
- Accès plus direct à la L2 depuis la zone d'activité
- Pont-rail existant élargi
- Maintien de la promenade piétonne



# La gestion des matériaux issus du creusement de la gare et des tunnels

## 4 principes

1. Privilégier les zones de sortie des matériaux les moins urbanisées
2. Privilégier les modes d'évacuation de moindre incidence pour les riverains et la circulation urbaine
3. Limiter la distance des sites d'évacuation
4. Diversifier les modes d'évacuation pour réduire la durée globale des travaux



# Vue 3D des aménagements

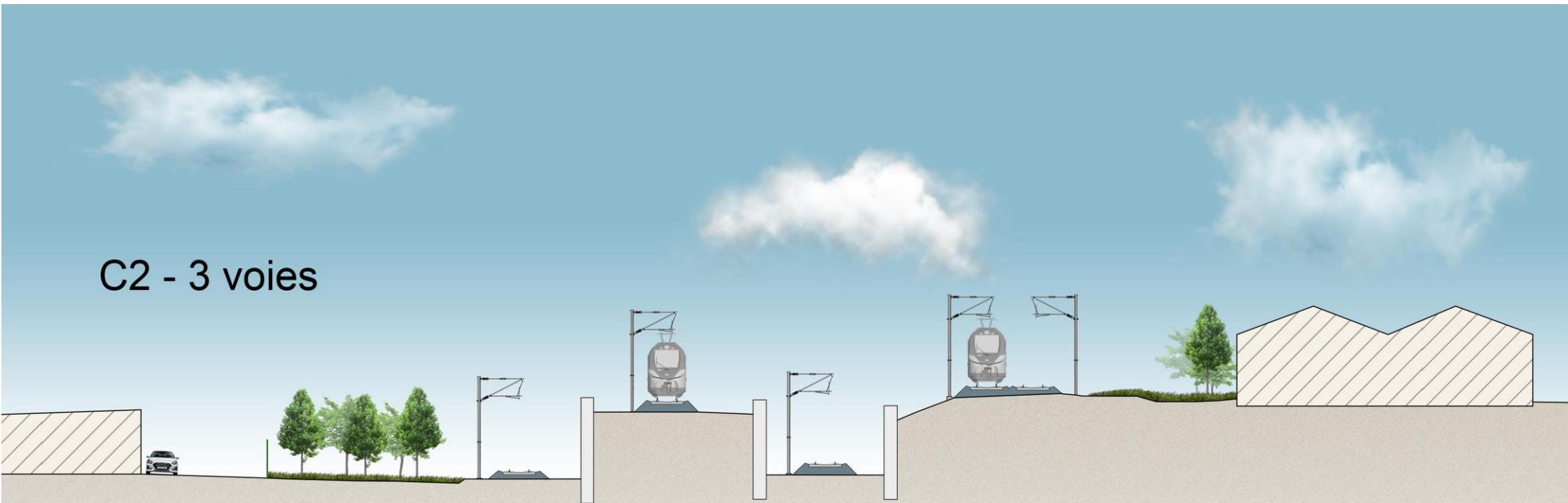


# Vue 3D des aménagements

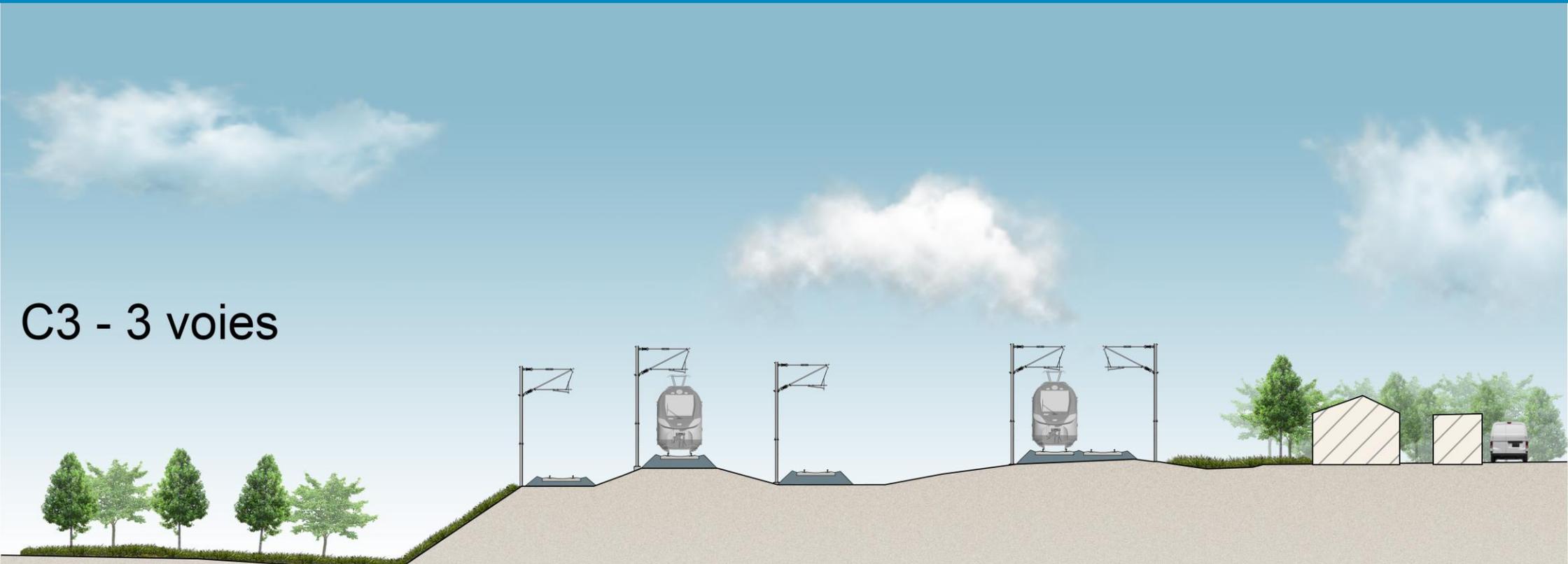


# Principe de coupe (vue vers Aubagne)

C2 - 3 voies



# Principe de coupe (vue vers Aubagne)



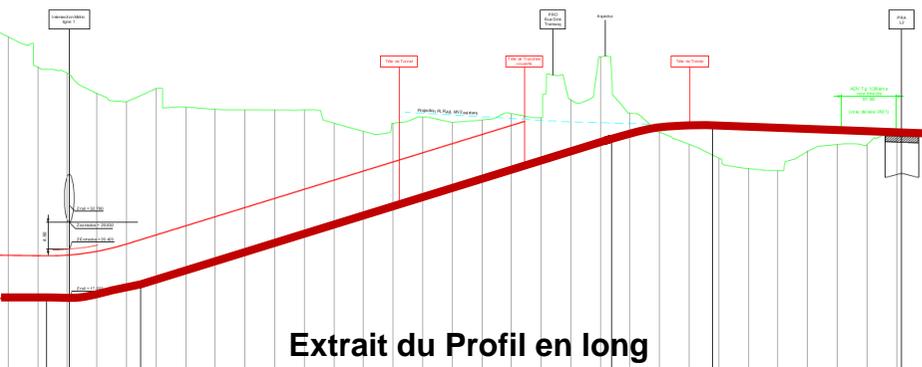
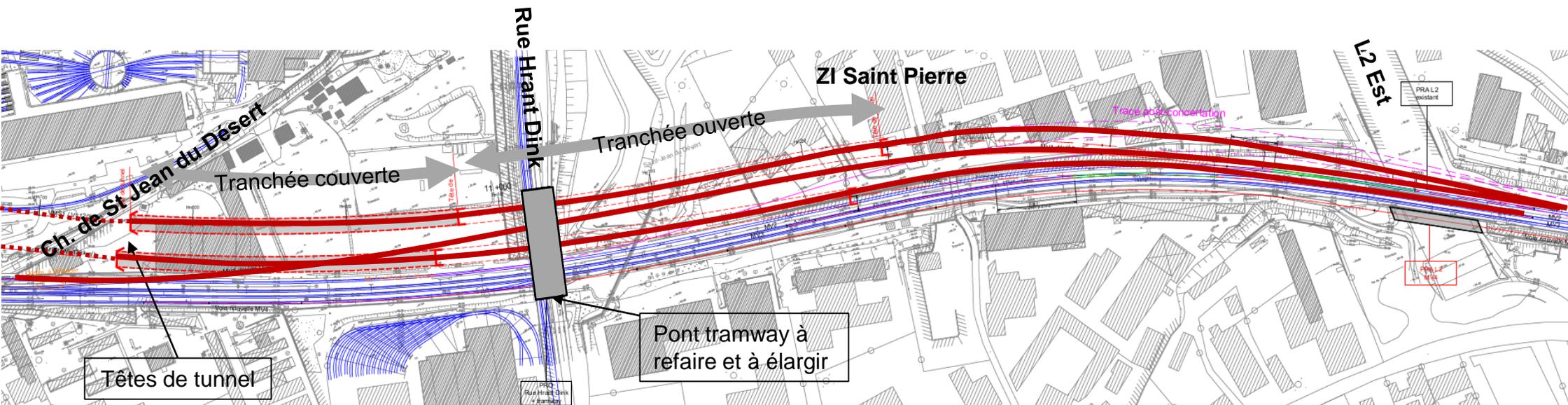
C3 - 3 voies

# Décalage des têtes de tunnel vers l'ouest

Recherche de décalage des têtes de tunnel vers l'est :

- En amont du pont route du tramway Hrant Dink,
- Sur le terrain des pharmacies militaires

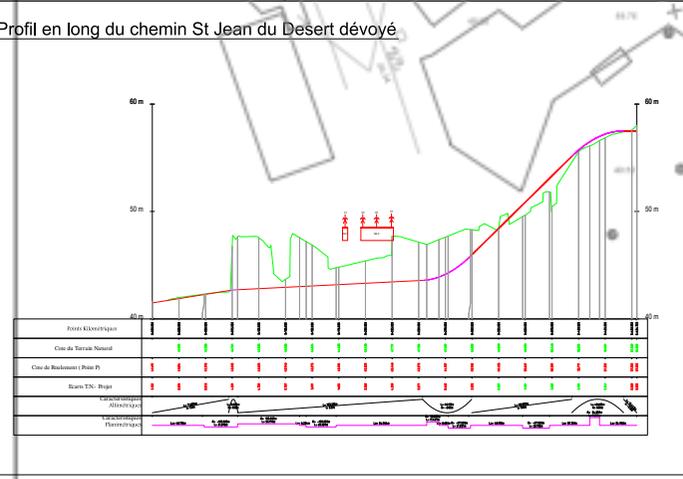
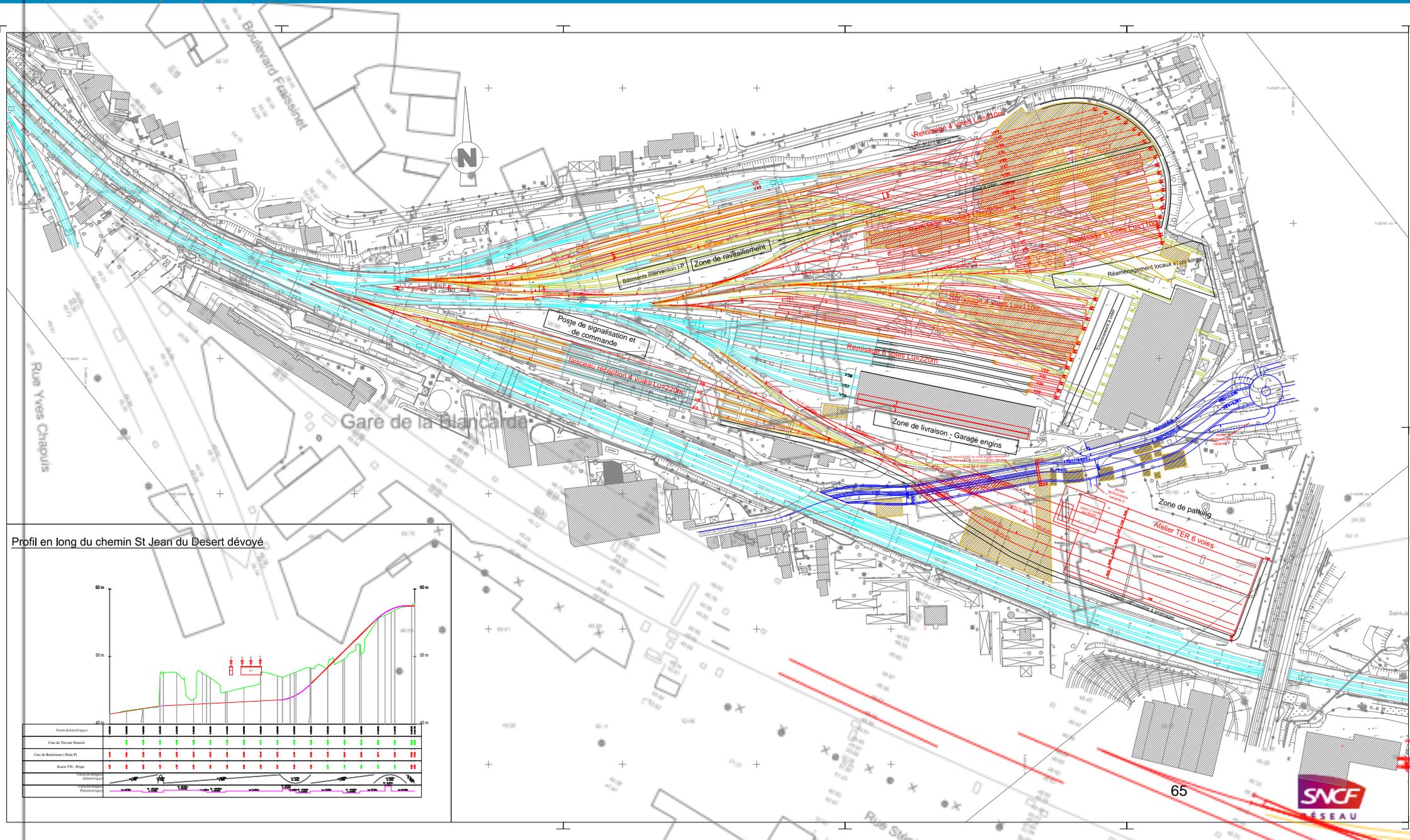
# Décalage des têtes de tunnel vers l'ouest



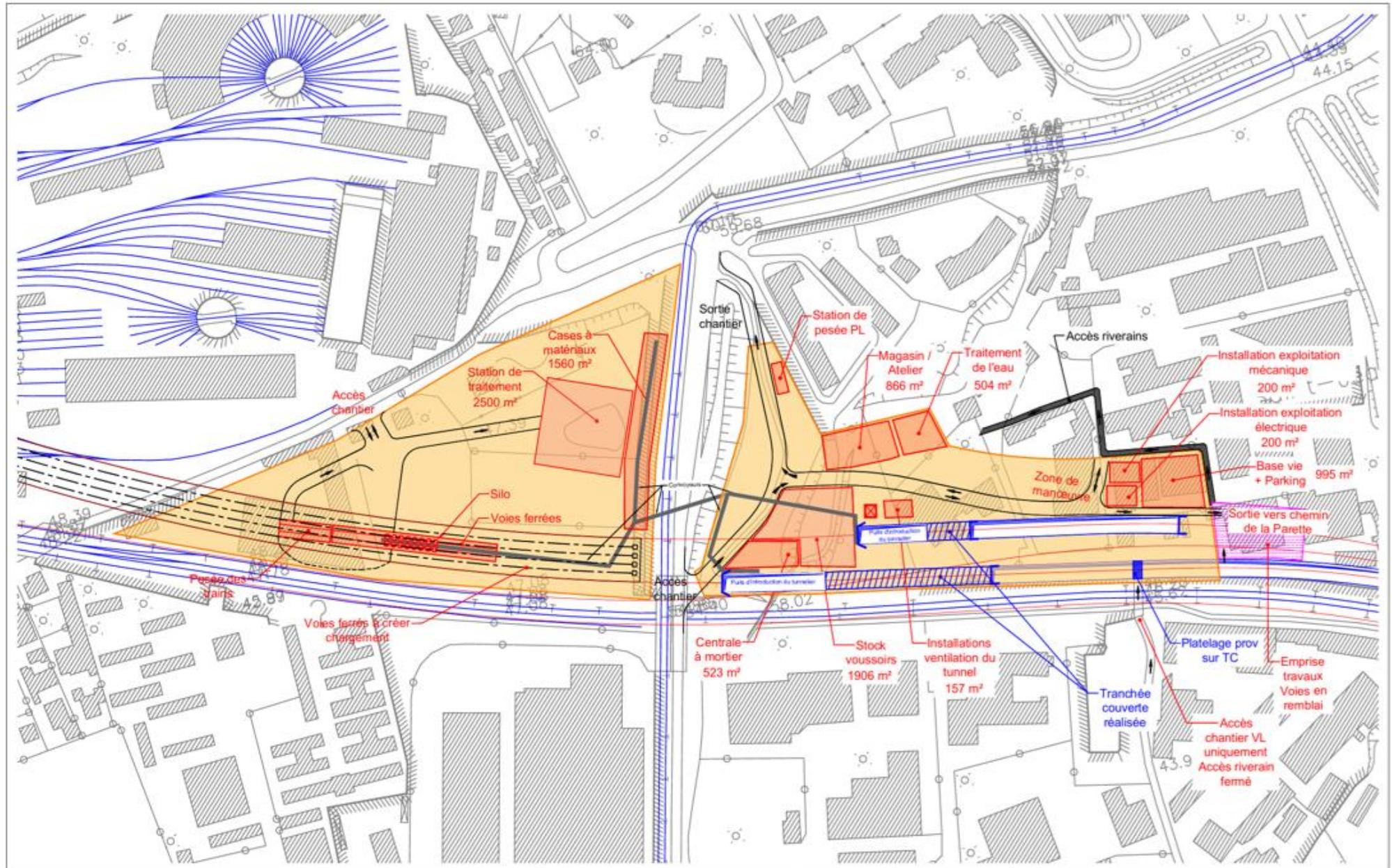
## Bilan :

- Le tracé en plan de la ligne existante ne permet pas un raccordement des voies en sortie du tunnel en amont de la L2 (succession de courbes et de raccordements progressifs) empêchant l'implantation des communications => **l'impact sur la ZI Saint Pierre est globalement identique**
- Par ailleurs, l'implantation des têtes de tunnel dans le secteur des pharmacies militaires :
  - Ne permet plus une installation ferroviaire pour l'évacuation par train des matériaux issus du tunnel,
  - Ne permet pas l'extension du technicentre sur les pharmacies militaires rendu nécessaire par la réorganisation des services ferroviaires (prévus en phase 2 de la LNPCA)

# Réaménagement du technicentre de la Blancarde en phase 2 – Extension sur les Pharmacies Militaires



# Zones de chantier / Evacuation des matériaux sur le site des pharmacies militaires



# 05. Sujets en émergence en permanences et ateliers à date

# Sujets en émergence structurants

- **Jardin du Talus** : examen de l'implantation de la base chantier sur pK 4,9 à l'est de la dalle de la L2 côté sud pour éviter de déplacer le jardin
- Solution alternative de maintien de l'objectif de 4 TER par heure par des évitements à Saint-Marcel et la Penne/Huveaune : en cours de chiffrage pour être intégrée au bilan de la concertation
- Demande de déplacement de la gare de Saint-Marcel
- Demande de création d'une halte à la Parette
- Proposition d'une liaison Aix-Blancarde-Aubagne par le tunnel des Chartreux