



CONCERTATION - ENQUETE PUBLIQUE LNPCA
ZONE: Blancarde - Aubagne (Sortie tunnels La Parette - 4ème voie)
Mars - Avril 2021

Requêtes et Propositions de la
MAIRIE des 11ème et 12ème arrondissements
Sylvain SOUVESTRE - Maire du 6ème secteur de Marseille

en 2 livrets, à l'attention du Chargé de Mission de la SNCF
et du Commissaire Enquêteur.

LIVRET 2: LA VALLEE DE L'HUVEAUNE - LA 4e VOIE



Mairie du 6ème Secteur - Marseille

Délégations: Transports et Mobilité - Voirie - Urbanisme - Politique de la Ville - Environnement & développement durable.

PREAMBULE:

La Mairie des 11ème et 12ème arrondissements de Marseille est **favorable**, par principe, aux aménagements nécessaires à la Nouvelle Ligne Provence Côte d'Azur, afin de résorber les défaillances et retards induits et récurrents sur l'axe Marseille - Nice (plus fort taux National).

Favorable à la réorganisation du pôle de remisage et entretien de la gare de La Blancarde (Phase 1).

Favorable à la ligne et la gare souterraine sous Marseille (Phase 2).

Favorable à l'acquisition des terrains, dits des Pharmacies Militaires, nécessaires aux travaux de création des tunnels et à terme au renforcement du pôle remisage et entretien de la Blancarde (phase 2).

Favorable, par défaut et **sous réserves**, au principe de la sortie des tunnels Est au niveau de La Parette, lié à des raisons techniques d'ordre, topographique, constructif, de coûts et d'exploitation (phase 2).

Favorable **sous réserves**, au principe de séparation des lignes sur l'axe Marseille - Aubagne, selon les destinations, dessertes et vitesses commerciales afin de créer un véritable service TER omnibus desservant toutes les gares de la Vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne (3ème voie existante et Phase 2).

CEPENDANT: Les travaux qui seront engagés impactent le territoire traversant le 6ème Secteur de la ville et doivent de fait être regardés à l'échelle de celui-ci et intégrés dans une réflexion globale sur les Transports et la Mobilité comme éléments **structurants** de **l'aménagement du territoire**, sur le plan Urbain, Social, Economique et Environnemental.

Les requêtes et propositions de la Mairie du 6ème secteur sur la LNPCA sont portées dans le cadre de cette vision « globale » impliquant, la Ville de Marseille, la CCIAM, la Métropole Aix-Marseille, le Conseil Départemental et la Région Sud en tant qu'Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) et Maître d'Ouvrage sur ce sujet.

Les requêtes et propositions seront portées dans **deux livrets distincts**, et complémentaires.

LIVRET 1: La zone de la Parette:

- Requêtes sur la sortie des tunnels et le franchissement de la L2.
- Proposition d'une **Halte ferroviaire** au niveau de la L2, nommée « Halte de La Parette ».

LIVRET 2: La Vallée de l'Huveaune - la 4ème voie.

- De l'intérêt ou pas de la 4ème voie de la Blancarde à la Penne-Sur-Huveaune, impacts sur les abords et accès aux gares.
- Requêtes et propositions sur les gares existantes.

LA 4ème VOIE - LES GARES

1 - QUESTIONS Sur la 4ème VOIE

Améliorer la desserte des quartiers traversés par la ligne ferroviaire Marseille - Aubagne et favoriser le report modal vers le train est une nécessité.

C'est un enjeu d'importance pour les Villes concernées et plus spécifiquement pour le 6ème secteur de Marseille.

Cette amélioration implique en priorité le désenclavement des gares existantes, en facilitant leur accès et en créant des parkings relais de proximité et de capacité suffisante pour accroître leurs attractivités.

La création de la 4ème voie, de la gare de La Blancarde à La Penne-sur-Huveaune, doit permettre une plus grande disponibilité du service et une fréquence des trains plus rapprochée, dans l'objectif de disposer d'un véritable réseau de type TER à l'échelle Métropolitaine (4 trains/heure).

Néanmoins, compte tenu de l'impact foncier et structurel que la création de cette 4ème voie impose et le coût que cela représente, il est logique de se poser la question du bilan socio-économique global de cette opération, d'autant que cette voie ne sera pas continue jusqu'à Aubagne.

REQUETES:

- Nous demandons que soit prise en compte et étudiée l'option consistant à améliorer le service et la fréquence des trains sur la seule 3ème voie existante, avec la création de zones de croisements des trains suffisantes pour une bonne efficacité. A priori 2 zones de croisements seraient à créer au niveau des gares, de la Penne-sur-Huveaune et de Saint-Marcel.

Un prolongement de la 4ème voie existante pourrait aussi être réalisé de La Blancarde jusqu'à la nouvelle Halte de La Parette.

- Afin d'anticiper une montée en puissance de la fréquentation de la ligne à l'horizon 2035/2040 et la nécessité de réaliser la 4ème voie, il paraît logique d'intégrer dans l'étude les travaux préalables et nécessaires au passage de la 4ème voie en gare de La Pomme (création du 2ème quai).

Nous sommes conscients que la solution à 3 voies, avec option pour réaliser la 4ème à terme, pose le problème des réservations foncières restant en suspens et doit être pris en compte dans l'étude.

Les propositions et requêtes sur les gares du 6ème secteur sont formulées dans les pages suivantes en intégrant la réalisation de la 4ème voie.



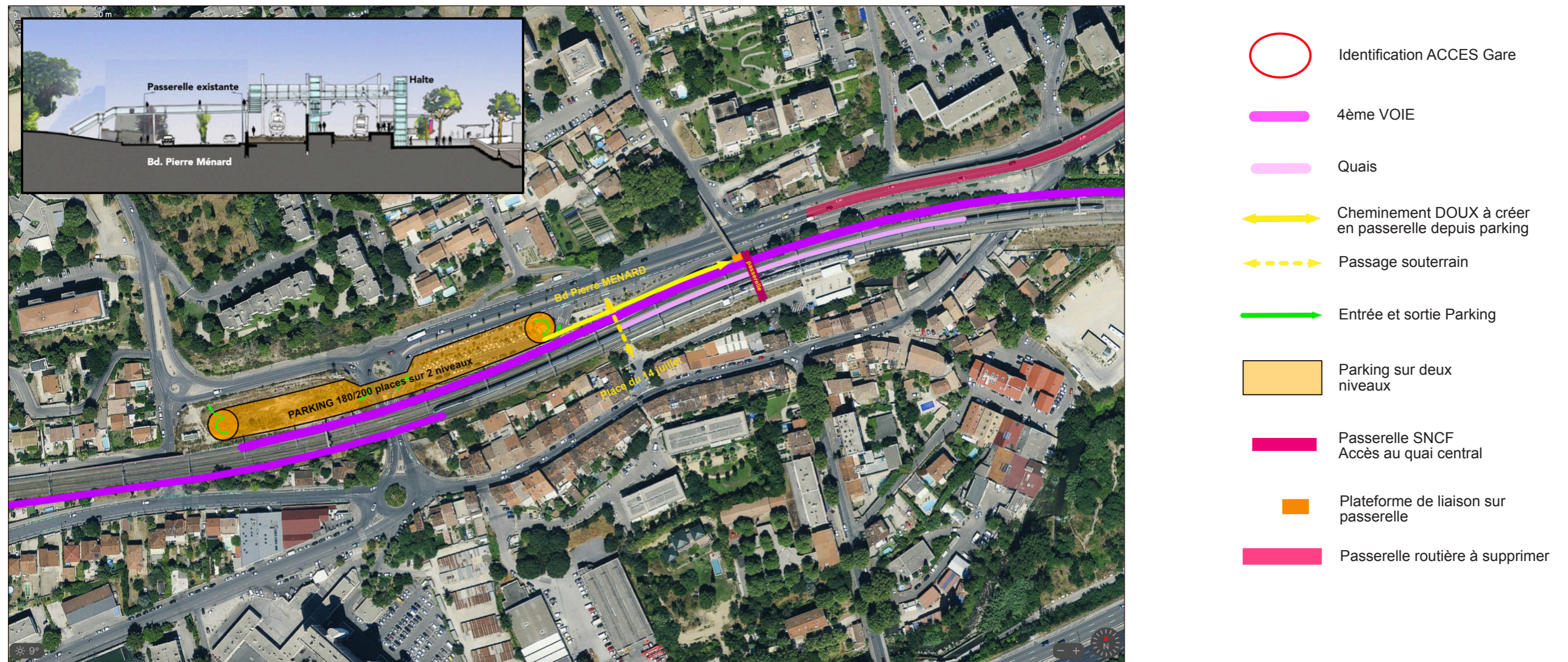
LA 4ème VOIE - LES GARES

2 - LES GARES

LA GARE de LA POMME Proposition d'Aménagement 1

La création de la 4ème voie va très fortement impacter le boulevard Pierre Ménard par l'emprise ferroviaire nécessaire à cet ouvrage. Le parking existant se retrouvera également impacté et les 2 solutions proposées ne semblent pas répondre aux critères d'accès et de dimensionnement attendu pour un parking relais favorisant le report modal. **Nous proposons:**

- La création d'un parking Bd Pierre Ménard, d'une capacité de 180 à 200 places, en deux blocs sur 2 niveaux reliés par une passerelle en partie supérieure au niveau du pont-rail. La partie située sur le bassin de rétention étant bâtie sur pilotis. La partie coté gare étant semi-encastree, l'accès PMR vers le passage souterrain s'en trouve facilité.
- La création d'une liaison (passerelle) pour piétons et vélos depuis la plateforme supérieure du parking vers la passerelle de traversée des voies et accès aux quais (si cette option est retenue). Une plateforme intermédiaire peut être créée pour rejoindre la passerelle existante, ou à remplacer, vers la traverse de La Dominique, à une hauteur moindre que prévue.
- La suppression de la passerelle routière du Bd Pierre Ménard afin d'améliorer la trame circulatoire et assurer une meilleure intégration des aménagements cyclables.



LA 4ème VOIE - LES GARES

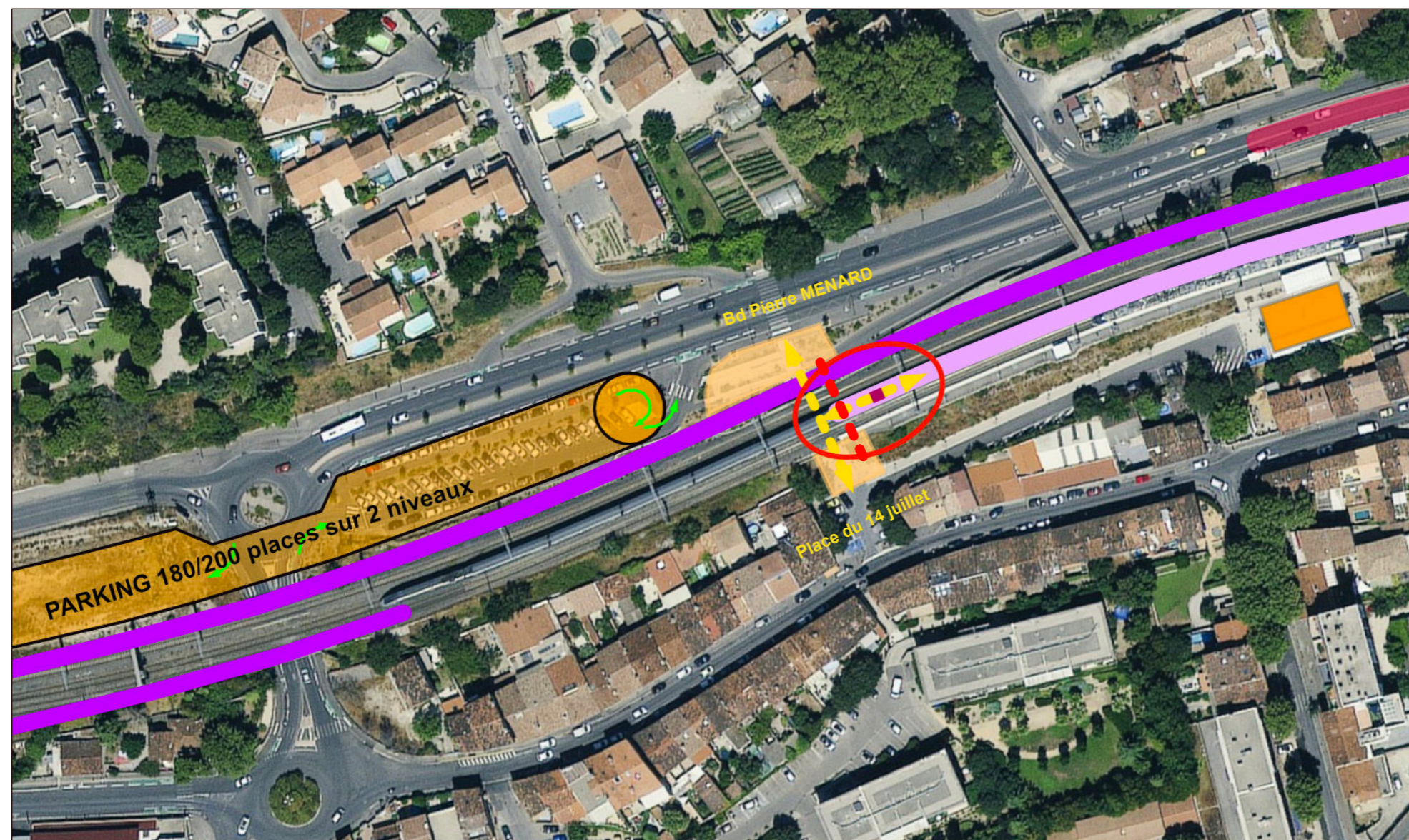
2 - LES GARES












LA GARE de LA POMME Proposition d'Aménagement 2

La problématique de l'accès aux quais de la gare interroge. Dans les 2 cas (aérien ou souterrain) les accès sont différenciés et distanciés. La question se pose légitimement de savoir si une solution plus rationnelle et cohérente est possible. En plus de la création du parking sur 2 niveaux, nous proposons en aménagements nouveaux:

- La création d'un nouvel accès à la Halte depuis le passage souterrain élargi entre le Bd Pierre Ménard et la Place du 14 juillet. Cet accès unique, par 1 escalier et 1 ascenseur pour desservir un quai central, permettrait de rationaliser le contrôle d'accès. L'accessibilité générale à niveau de rue s'en trouverait facilitée, tout autant depuis le village de la Pomme que depuis le Bd Pierre Ménard. La visibilité de la gare s'en trouverait grandement améliorée. Deux parvis pourraient être aménagés de chaque côté du passage pour accueillir les garages à vélos. Le parvis actuel pouvant être réaménagé pour un autre usage (halle?), le quai latéral existant détruit (gain d'emprise) ou affecté à du service.

- La suppression de la passerelle routière du Bd Pierre Ménard afin d'améliorer la trame circulatoire et assurer une meilleure intégration des aménagements cyclables.



-  Identification ACCES Gare
-  4ème VOIE
-  Quais
-  Cheminement DOUX à créer en passerelle depuis parking
-  Passage souterrain
-  Entrée et sortie Parking
-  Parking sur deux niveaux
-  Parvis gare avec accès par passage souterrain. Garage à vélos
-  Halle aux fleurs, marché, artisanat ...
-  Passerelle routière à supprimer
-  Elargissement du Pont-rail (si nécessaire)

LA 4ème VOIE - LES GARES

2 - LES GARES

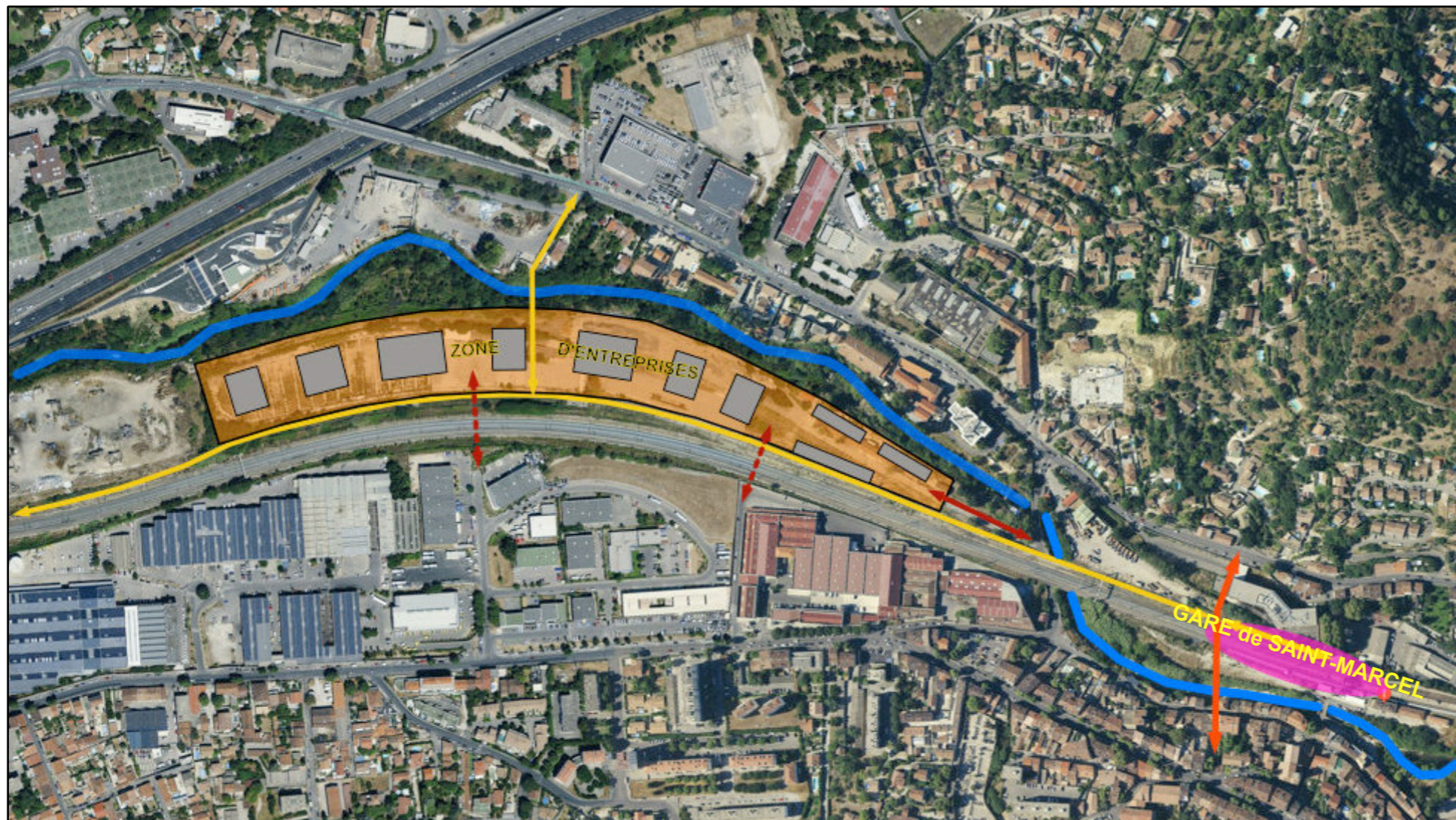
LA GARE de SAINT-MARCEL



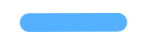


L'objectif principal est de désenclaver la gare en facilitant son accès depuis le village de Saint-Marcel (au Sud) et depuis la route de La Valentine (au Nord)

Depuis la disparition du passage à niveau en prolongement de la rue Adrien Rousseau, le lien entre le village principal et le petit Saint-Marcel est rompu et la passerelle au dessus de la voie ferrée est peu conviviale.

Rétablir un lien simple et pratique impliquerait de passer sous les voies, ce qui pourrait être fait par un cheminement en passerelle depuis le réaménagement de la Place du 8 mai 45, au niveau de la rue des Rimas, passant sous la Halte et se prolongeant également en passerelle jusqu'à la route de la Valentine.

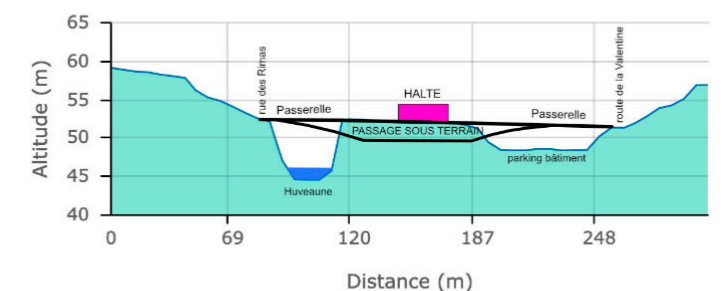
On ne peut penser l'aménagement de la gare à l'échelle de son périmètre d'influence, sans inclure une réflexion sur le terrain en délaissé dans le virage Nord de la ligne, à l'Ouest de la gare. **Ce terrain, d'environ 50 000m2 utiles, pourrait accueillir une zone pour les entreprises délocalisées, connectée par 1 ou 2 passages souterrains à la zone d'activités de Saint-Marcel. Une voie avec quai pourrait être aménagée le long de la zone pour permettre un service de fret ferroviaire aux entreprises installées (en plus de la voie de réserve).**



-  Cheminement DOUX à créer
-  NOUVEL AXE de liaison à créer entre le vieux Village et le Petit Saint-Marcel.
-  Huveaune
-  ZONE ENTREPRISES
-  Passage Souterrain

PROFIL ALTIMÉTRIQUE

COUPE DE PRINCIPE SUR L'AXE - RUE DES RIMAS - ROUTE DE LA VALENTINE



Dénivelé positif : 17 m - Dénivelé négatif : -20 m
Pente moyenne : 16 % - Plus forte pente : 121 %

LA 4ème VOIE - LES GARES

2 - LES GARES

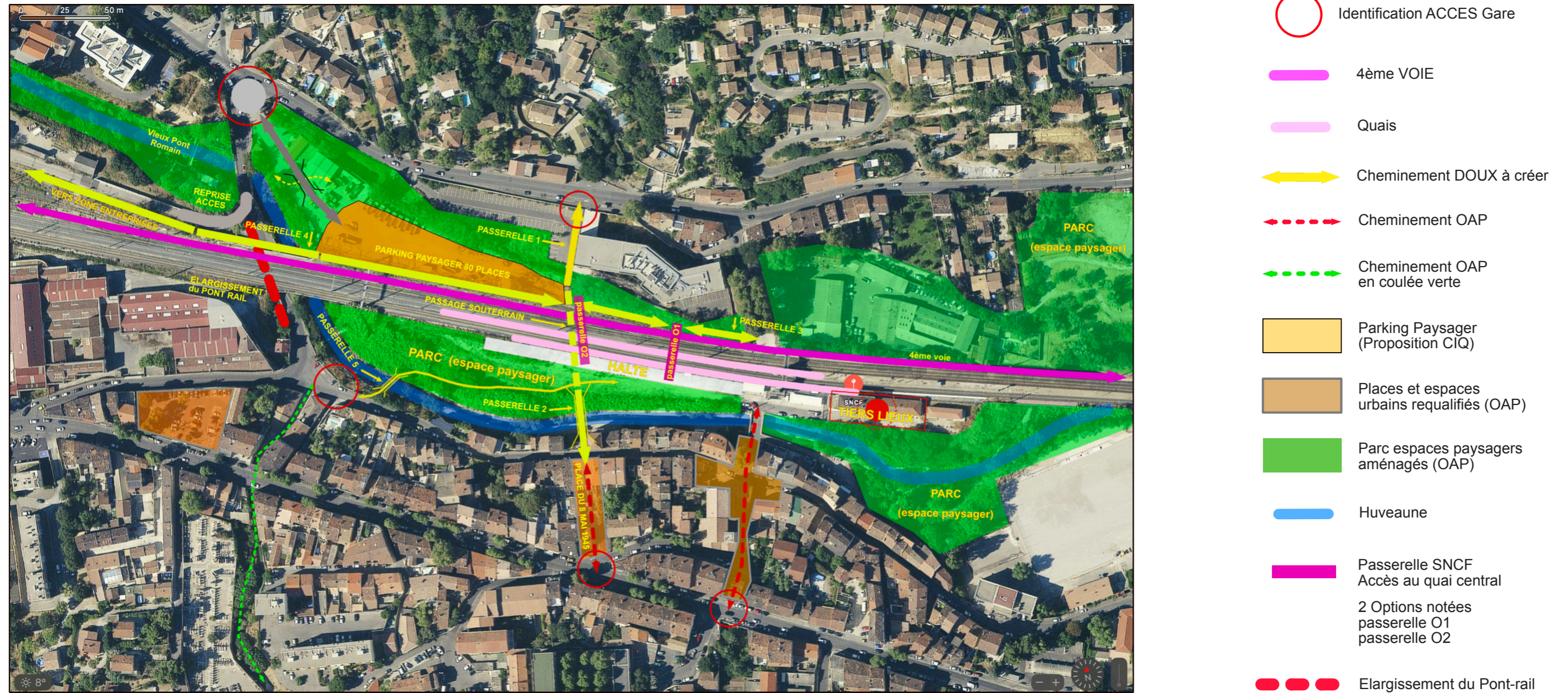
LA GARE de SAINT-MARCEL Proposition d'Aménagement 1

En s'appuyant sur les principes généraux définis dans l'OAP sectorielle MRS-18.

- Déplacement de la Gare (Halte) et son franchissement, souterrain et/ou aérien, vers l'Ouest.

- Création de 2 passerelles de liaisons: une depuis la route de La Valentine, l'autre depuis la place du 8 mai 45 re-qualifiée + passerelle et cheminement depuis rue des Rimas.

- Sur Proposition du CIQ de Saint-Marcel, création d'un parking paysager de 80 places environ, sur le niveau haut de la butte dont l'accès se ferait depuis un rond-point créé au carrefour de la route de la Valentine et de la rue Pierre Dravet.



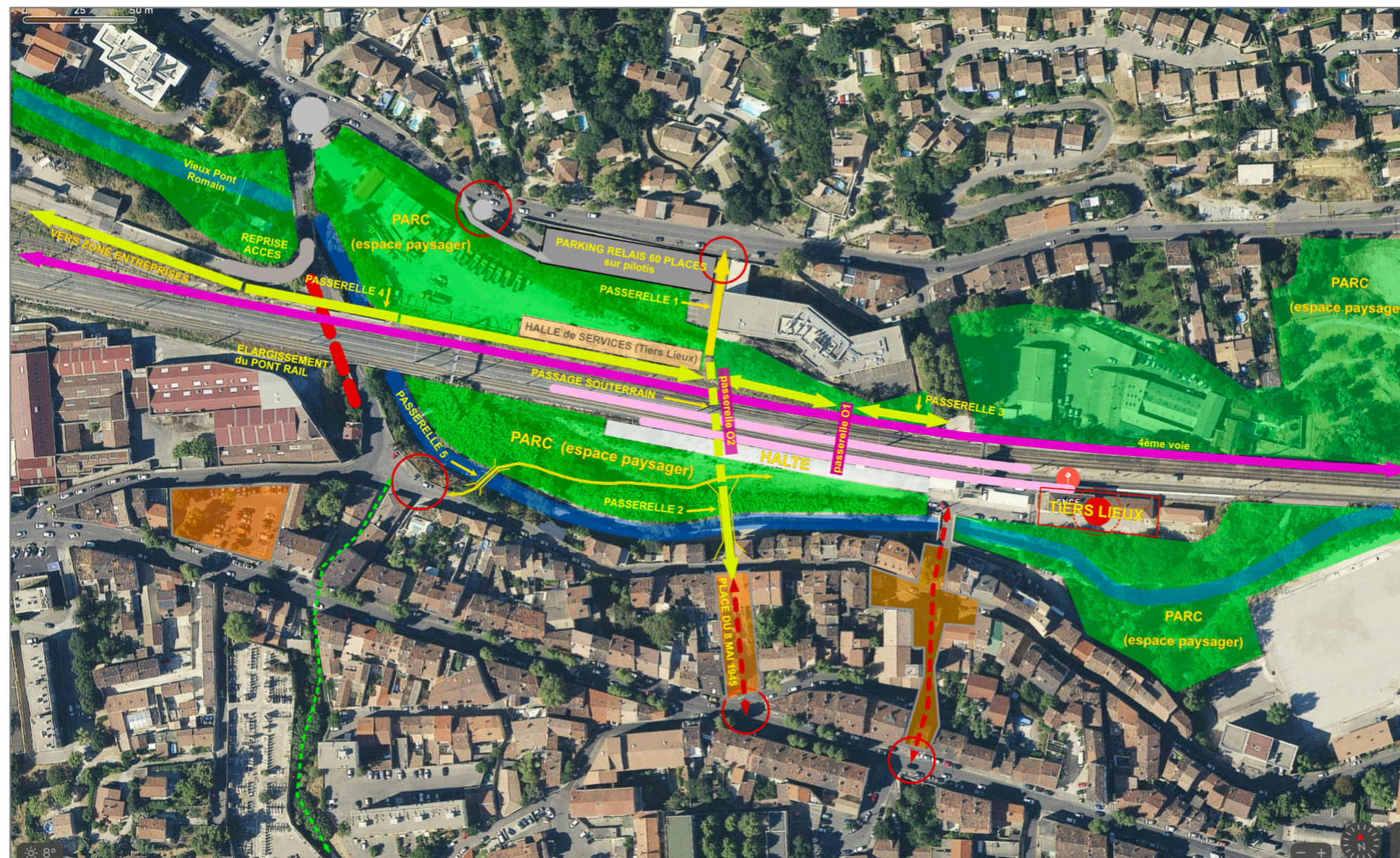
LA 4ème VOIE - LES GARES













2 - LES GARES

LA GARE de SAINT-MARCEL Proposition d'Aménagement 2

En s'appuyant sur les principes généraux définis dans l'OAP sectorielle MRS-18.

- Déplacement de la Gare (Halte) et son franchissement, sous-terrain et/ou aérien, vers l'Ouest.
- Création de 2 passerelles de liaisons: une depuis la route de La Valentine (1), l'autre depuis le bas de la place du 8 mai 45 re-qualifiée (2) + cheminement depuis rue des Rimas (5).
- Création d'un parking sur pilotis de 60 places environ au niveau de la route de la Valentine, sur le parking existant, permettant un accès à la gare (halte) par la passerelle 1.
- OPTION: Création d'une halle de services au sommet de la butte, sur un niveau, pour des organisations en lien avec le parc et la vie du village (Tiers lieux, location Vélos, Brasserie, etc ...)



-  Identification ACCES Gare
-  4ème VOIE
-  Quais
-  Cheminement DOUX à créer
-  Cheminement OAP
-  Cheminement OAP en coulée verte
-  Places et espaces urbains requalifiés (OAP)
-  Parc espaces paysagers aménagés (OAP)
-  Parking sur pilotis
-  Huveaune
-  Passerelle SNCF
Accès au quai central
2 Options notées
passerelle O1
passerelle O2
-  Elargissement du Pont-rail

LA 4ème VOIE - LES GARES

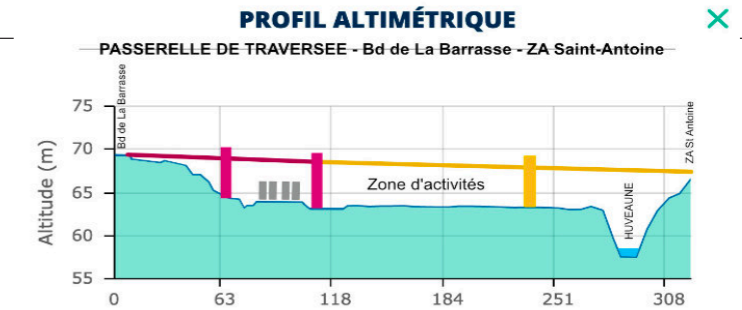
2 - LES GARES






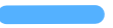

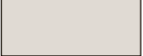
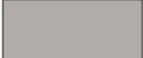

LA GARE de LA BARASSE Proposition d'Aménagement - Requêtes

La gare de La Barasse est déjà aménagée avec 4 voies et croisements à quai. Sur le plan ferroviaire aucun aménagement n'est prévu. Il est cependant fondamental de réaliser une liaison entre la gare et la zone d'activités pour attacher la gare à son environnement direct.

En s'appuyant sur les principes généraux définis dans l'OAP sectorielle MRS-12.

- **Option 1: Création d'un passage souterrain en prolongement de l'existant ou à proximité directe.** Cette option est néanmoins délicate compte tenu de son débouché sur un terrain privé.
- **Option 2: Création d'une passerelle pour piétons et vélos, de plain-pied depuis le Bd de la Barasse, jusqu'en limite de la zone d'activités après franchissement des voies, deux portiques de chaque côté permettant l'accès par escalier et ascenseur (1 depuis le parking de la gare).** Le prolongement de cette passerelle, le long du canal de Marseille, jusqu'à la zone d'activités de Saint-Antoine serait un plus pour relier les deux versants de la vallée de l'Huveaune et conforme aux prescriptions de l'OAP.



-  Identification ACCES Gare
-  Cheminement DOUX à créer
-  Passage Souterrain
-  Passerelle SNCF
-  Passerelle pour cheminement DOUX à créer en prolongement passerelle SNCF
-  Huveaune
-  Canal de Marseille
-  Espaces terrassés pour bâtir
-  ENTREPRISES
-  STATION MULTI-ENERGIES Electricité - Biogaz - Hydrogène pour transports professionnels
-  Place à reconfigurer (OAP)
-  Commerces - Bureaux - services

LA 4ème VOIE - LES GARES

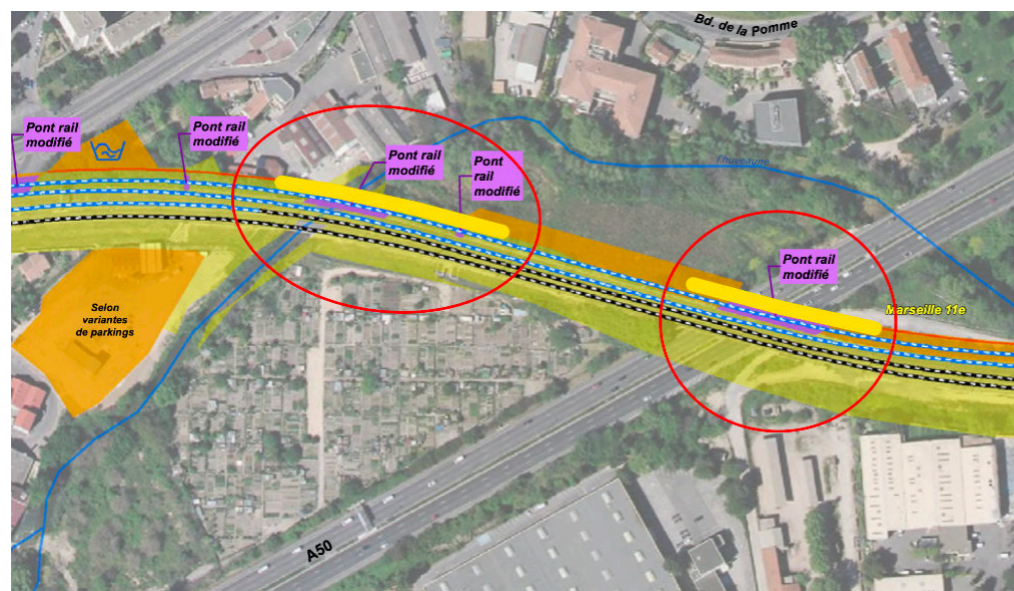
3 - REQUETES GENERALES

1 - Lutte contre les nuisances sonores.

Par le principe d'antériorité, le projet de la LNPCA doit intégrer dans son cahier des charges la mise en œuvre de tous dispositifs utiles et nécessaires à la réduction des nuisances sonores pour les riverains le long des parcours concernés par le Projet.

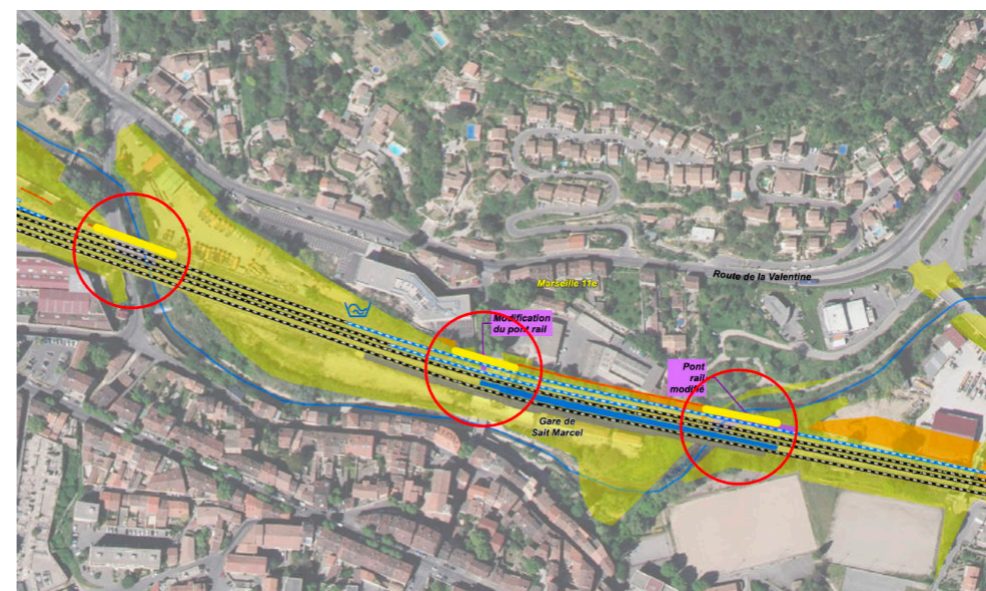
2 - Cheminements doux.

Partout où cela est, géographiquement, topographiquement et techniquement possible, doit être prise en compte la possibilité de réaliser des cheminements doux de transitions depuis les gares, haltes et le long des voies (voir documents graphiques) et plus spécifiquement aux franchissements suivants:



Franchissement A50 + Huveaune

Franchissements secteur St-Marcel

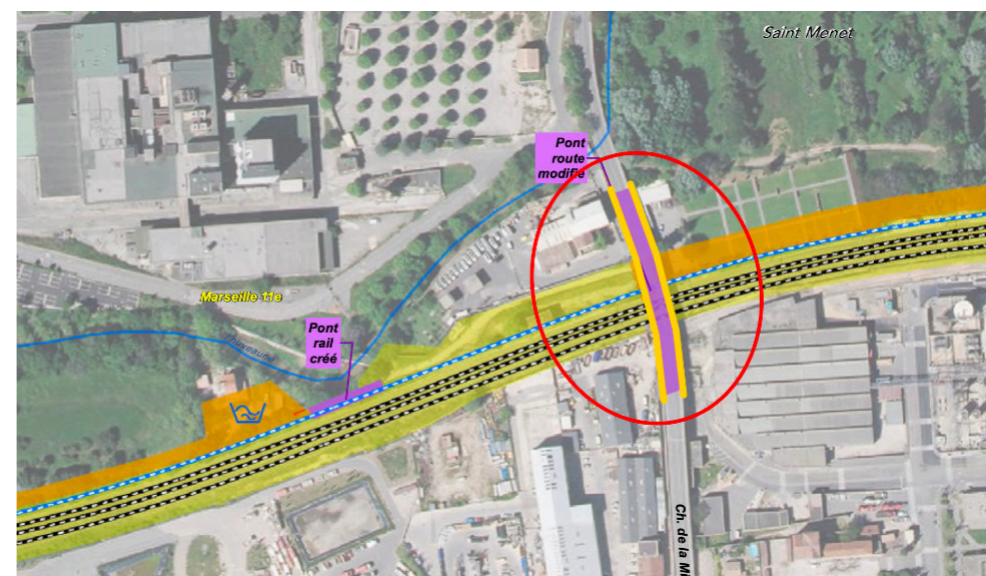


— Passerelle ou passage sur pont-rail ou pont routier pour cheminement doux.

La MAIRIE du 6ème Secteur, par son représentant M. le Maire **Sylvain SOUVESTRE** souhaite que les requêtes et propositions portées dans ce livret 2, soient mises à l'ordre du jour du prochain COPIL pour être intégrées dans les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique.

M. le Maire du 6ème secteur

Sylvain SOUVESTRE



Franchissement routier secteur St-Menet

