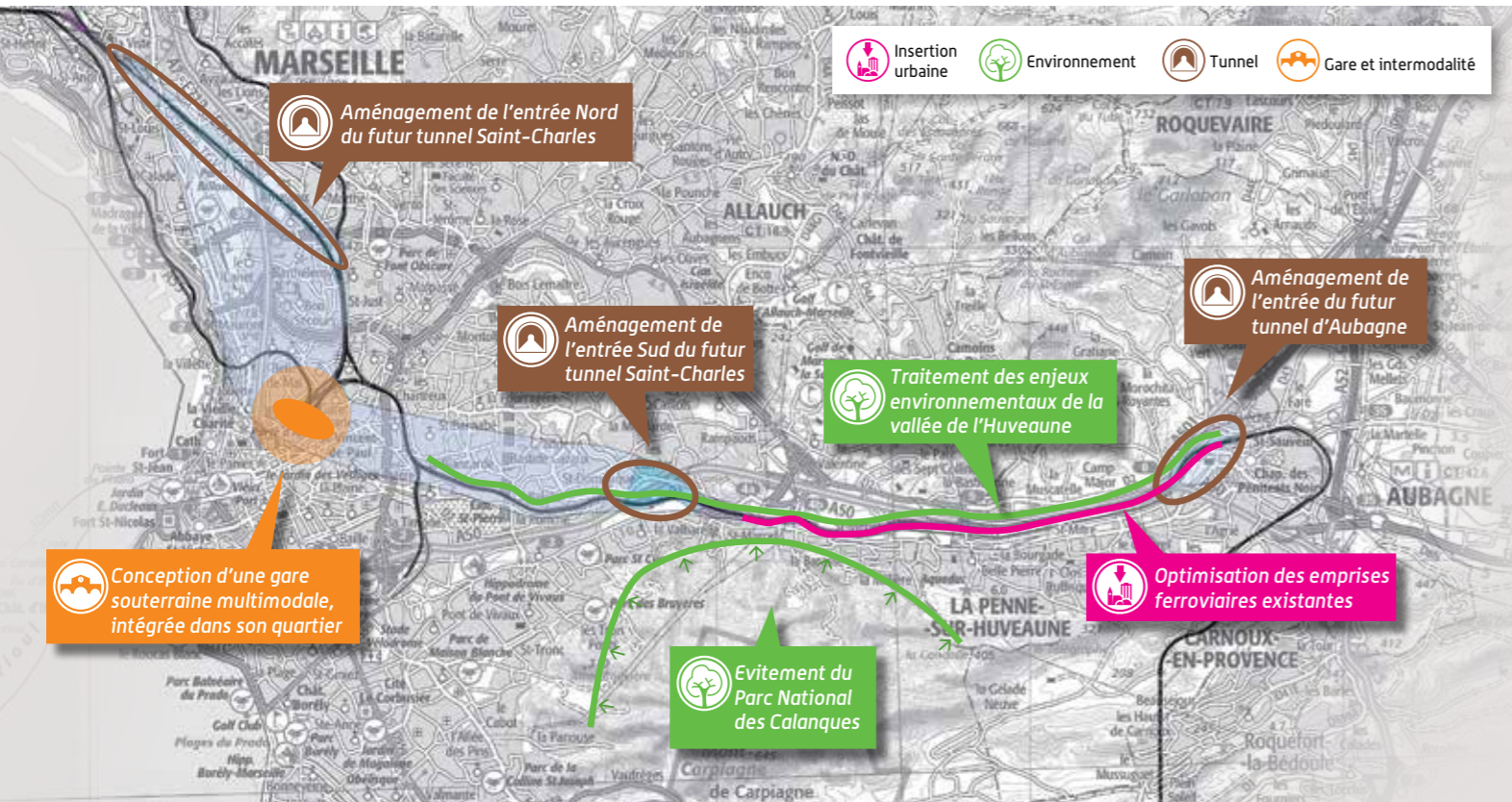


UN PROJET QUI ÉVOLUE AVEC LA CONCERTATION

La concertation de 2011 et la première phase [2010/2013] des études préalables à l'enquête d'utilité publique ont permis de prendre en compte les attentes du public et des élus de l'aire métropolitaine marseillaise. Les études en cours, et la poursuite du dialogue, vont permettre d'affiner les conditions de réalisation du projet afin de poursuivre son adaptation au territoire.



Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur
GRAND PROJET FERROVIAIRE
SUD EUROPE MÉDITERRANÉE



Secteur Marseille - Aubagne DÉSATURATION DU NOEUD FERROVIAIRE DE MARSEILLE

PRIORITÉ AUX TRAINS DU QUOTIDIEN

PRIORITÉ 1
Avant 2030

L'ambition de l'Etat et des collectivités (Région, Départements, Communautés d'Agglomérations) est :

- d'améliorer la qualité et l'offre des services ferroviaires TER dans l'agglomération marseillaise en favorisant une mobilité durable source de développement,
- d'améliorer les liaisons entre les métropoles d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice,
- d'ouvrir la région PACA sur les autres régions françaises et à l'international, sur l'arc méditerranéen Barcelone - Marseille - Gênes.

Le pôle d'échanges multimodal de Saint-Charles, coeur du réseau régional et unique noeud de correspondances et d'échanges de l'aire métropolitaine, atteint les limites de capacité d'une gare en impasse: plus aucun développement de services, qu'ils soient régionaux, nationaux ou internationaux, n'est possible sans détériorer la qualité ou l'offre des services actuels. Quelles solutions alors pour augmenter sa capacité d'accueil, et

le nombre de voies d'accès ? Créer 4 voies à quais supplémentaires en souterrain, au niveau de la gare actuelle, et mettre à 4 voies la ligne existante entre St-Louis, la future gare souterraine et la gare d'Aubagne. Ce nouvel équipement permettra également la création de nouveaux services TER reliant les grands pôles de l'aire métropolitaine: Vitrolles, Aix-en-Provence, Aubagne, via la gare souterraine de Saint-Charles.

LES OBJECTIFS DU PROJET À MARSEILLE

- Augmenter** les fréquences sur les axes ferroviaires structurants: 6 liaisons/h/sens sur Marseille - Aix-en-Provence, 6 liaisons/h/sens sur Marseille - Vitrolles, 8 liaisons/h/sens sur Marseille - Aubagne.
- Créer** de nouvelles liaisons directes entre différents secteurs géographiques de l'aire métropolitaine marseillaise: Aubagne - Vitrolles, Aubagne - Aix-en-Provence.
- Améliorer** la gestion de l'exploitation des trains.
- Faciliter** la gestion des incidents en proposant des itinéraires alternatifs performants.

- Réduire** les temps de parcours sur les liaisons semi-directes entre les points opposés de l'aire métropolitaine marseillaise et sur les relations grandes distances.
- Développer** l'intermodalité et **proposer** une alternative aux voitures grâce à l'augmentation de la fréquence des liaisons et à une meilleure répartition durant les heures de pointe.
- Accompagner** le développement des territoires en reliant de façon performante les grandes métropoles régionales.

Pour en savoir plus

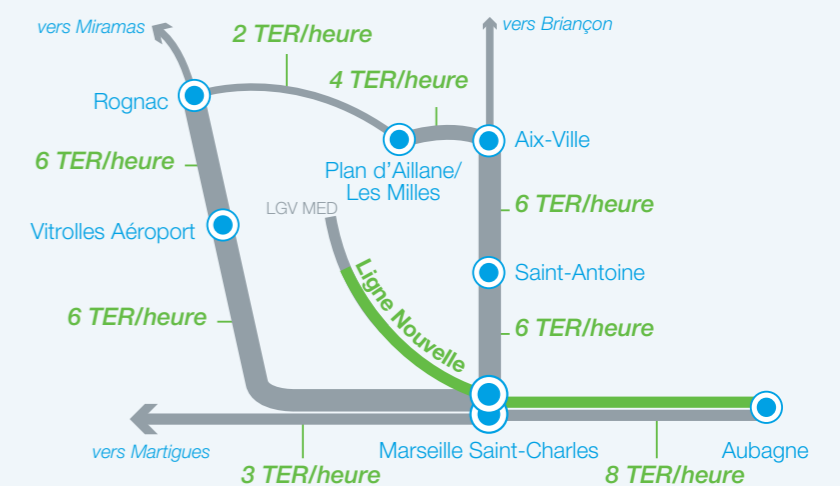
www.lignenouvelle-provencocotedazur.fr

+ DE TRAINS AVEC LA LIGNE NOUVELLE

- + 50% de TER en gare de St-Charles
- 2 fois plus de trains longue distance
- 20 M de voyageurs en 2030 : 2 fois plus qu'en 2015
- 15 min pour les trajets après Marseille
- + de trains = - de pollution et - de bouchons sur les routes
- + de services: liaisons directes Aubagne-Vitrolles et Aix-en-Provence - Aubagne



SERVICES FERROVIAIRES ENVISAGÉS



Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur sont financées par :



Poursuivons le dialogue

Information & Consultation - 2013/2014
Zone de passage préférentielle

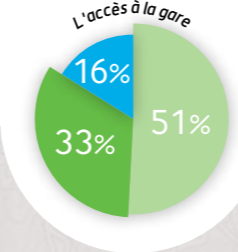
LA ZONE D'ÉTUDE RETENUE POUR LA RECHERCHE DU MEILLEUR TRACÉ

- Mise à 4 voies de la ligne existante de la sortie Sud du tunnel de Marseille sur la ligne à grande vitesse Méditerranée.
- Passage du cœur de Marseille en souterrain.
- Création d'une gare souterraine à 4 voies à quai sous la gare Saint-Charles.
- Création d'une voie supplémentaire circulée à 140 km/h dans la vallée de l'Huveaune jusqu'en gare d'Aubagne.

FRÉQUENTATION DE LA GARE en millions de passagers/an

Actuelle	Projet
10,3 M/an	20 M/an

- Piétons et vélos
- Transports en commun
- Voitures



Zoom sur la gare de Marseille Saint-Charles

Zone de gare souterraine

Favoriser les transparences urbaines en restructurant le quartier de la gare

Bâtiment voyageurs existant

Une gare pour relier la ville...

La gare nouvelle permettra de :

- **décongestionner** la gare actuelle et permettre le développement du réseau ferroviaire pour le conforter comme la colonne vertébrale du réseau de transport métropolitain et régional ;
- **favoriser** un projet urbain global permettant la création d'une dynamique de quartier de gare métropolitaine
- **connecter** les territoires autour de la gare (Belle de Mai, Longchamp, centre ville, Euroméditerranée...)

Pour rejoindre la gare souterraine depuis l'arrivée de la LGV Méditerranée, création de 2 voies supplémentaires, jusqu'à l'entrée en tunnel, en jumelage des 2 voies existantes.

Mise à 4 voies de la ligne existante PLM (Paris - Lyon - Marseille)

Entre St-Louis et St-Barthélémy, trois options d'entrée en tunnel et de localisation de la zone d'échanges entre les circulations pour la gare de surface et la gare souterraine.

Zone d'étude pour la recherche du meilleur tracé pour la traversée de Marseille en tunnel

Gare souterraine à 4 voies à quai sous la gare existante

Depuis la gare souterraine et en direction de l'Est de Marseille, réalisation de 2 voies supplémentaires en tunnel.

Sous la gare actuelle, création d'une gare souterraine de 4 voies à quais, connectée aux transports en commun et au plus proche du bâtiment voyageur existant.

Zone de sortie du tunnel de St-Charles avec plusieurs options à préciser lors des études à venir.

Depuis la gare de la Penne-sur-Huveaune, le traitement du couloir regroupant de nombreuses infrastructures de transports permettra notamment l'insertion de la 4^{ème} voie au Nord des voies ferrées et en jumelage de l'A50. Ce mode d'insertion évitera tout impact sur le chemin de la vallée à la Penne-sur-Huveaune et à Aubagne.

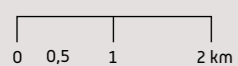
Restructuration du pôle d'échanges multimodal de la Barrasse

Aménagements en gare d'Aubagne

Insertion, en amont de la gare de St Marcel, d'une 4^{ème} voie au Nord des 3 voies existantes, qui accueillera des trains TER, InterCités et TGV à une vitesse de 140 km/h. Dans la zone de la Resclave, décalage de l'infrastructure vers le Nord, sur la berge de l'Huveaune, afin d'éloigner l'infrastructure des habitations et de permettre le développement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Barrasse.

Mise à 4 voies jumelées avec les infrastructures existantes (autoroutes et voies ferrées)

Depuis le pôle d'échanges multimodal de la Barrasse jusqu'à la gare de la Penne-sur-Huveaune, insertion de la 4^{ème} voie au Nord, en limite de la ripisylve de l'Huveaune.



Réaménagement de la ligne existante	Passage en surface
Ligne existante	Passage en cours d'étude
Gare	Passage en tunnel

Présentation théorique des conditions d'insertion de l'infrastructure

POURQUOI LÀ ET COMME ÇA ?

La zone d'étude retenue pour la recherche du meilleur tracé résulte des concertations de 2011 et 2012 et des études d'approfondissement menées en 2012 et 2013. Enrichie de la concertation de l'automne 2013, elle aboutira à la zone de passage préférentielle, base des études de phase II qui débuteront en 2014.

→ La traversée centrale en tunnel s'est imposée dès le début des études, car une augmentation de capacité n'est pas possible avec des aménagements en surface, en raison du niveau des fonctionnalités recherchées, de la densité urbaine et des impacts des travaux sur les circulations.

→ Tout au long des études, la comparaison entre les différents sites de gare possibles a montré que, pour un potentiel de redynamisation du centre ville bien plus important, le site de St Charles offrait des fonctionnalités ferroviaires supérieures à des coûts équivalents.

→ Un évitement de la vallée de l'Huveaune par le sud n'est pas possible en raison d'impacts sur les milieux naturels et les paysages (parc des Calanques), mais aussi sur le tissu urbain : l'option retenue privilégie donc une 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune jumelée aux infrastructures existantes.

→ Le projet est conçu pour permettre ultérieurement une traversée souterraine d'Aubagne et Gémenos lors du prolongement vers Toulon.

COÛT
2,5 Mrds €²⁰¹²

VITESSE
140 km/h

LONGUEUR
24 km dont environ 11 km en tunnel