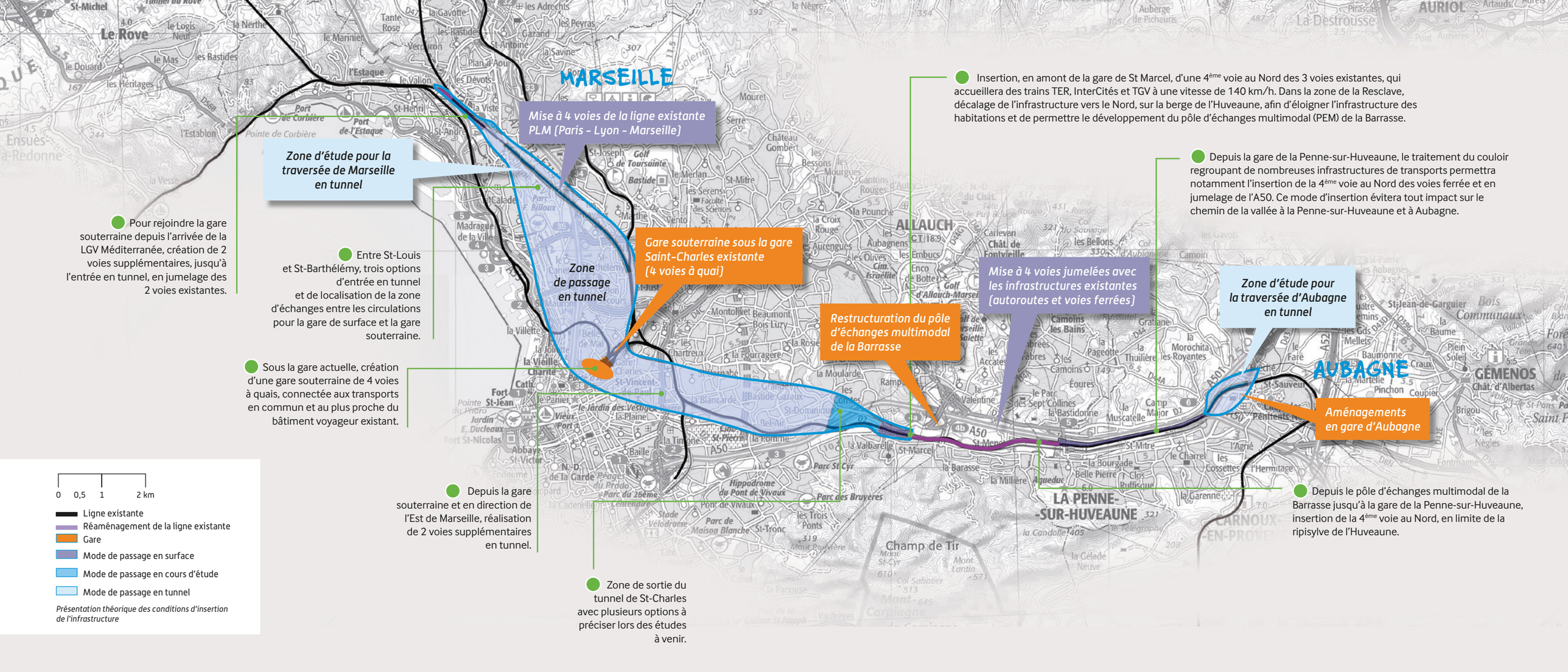
Mise à 4 voies de la ligne existante PLM (Paris - Lyon - Marseille)
Zone d'étude pour la traversée de Marseille en tunnel
Pour rejoindre la gare souterraine depuis l'arrivée de la LGV Méditerranée, création de 2 voies supplémentaires, jusqu'à l'entrée en tunnel, en jumelage des 2 voies existantes.
Entre 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 de passage en tunnel
Gare souterraine sous la gare Saint-Charles existante (4 voies à quai)
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.
Depuis la gare souterraine et en direction de l'Est de Marseille, réalisation de 2 voies supplémentaires en tunnel.
Zone de sortie du tunnel de St-Charles avec plusieurs options à préciser lors des études à venir.
Insertion, en amont de la gare de St Marcel, d'une 4ème 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.
Restructuration du pôle d'échanges multimodal de la Barrasse
Mise à 4 voies jumelées avec les infrastructures existantes (autoroutes et voies ferrées)
Depuis la gare de la Penne-sur-Huveaune, le traitement du couloir regroupant de nombreuses infrastructures de transports permettra notamment l'insertion de la 4ème voie au Nord des voies ferrée 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.
Zone d'étude pour la traversée d'Aubagne en tunnel
Aménagements en gare d'Aubagne
Depuis le pôle d'échanges multimodal de la Barrasse jusqu'à la gare de la Penne-sur-Huveaune, insertion de la 4ème voie au Nord, en limite de la ripisylve de l'Huveaune.
0 0,5 1 2 km
Ligne existante
Réaménagement de la ligne existante
Gare
Mode de passage en surface
Mode de passage en cours d'étude
Mode de passage en tunnel
Présentation théorique des conditions d'insertion de l'infrastructure