

Etudes complémentaires suite au débat public

Rapports

nice gènes toulon lyon marseille barcelone paris aix-en-provence turin londres bordeaux bruxelles



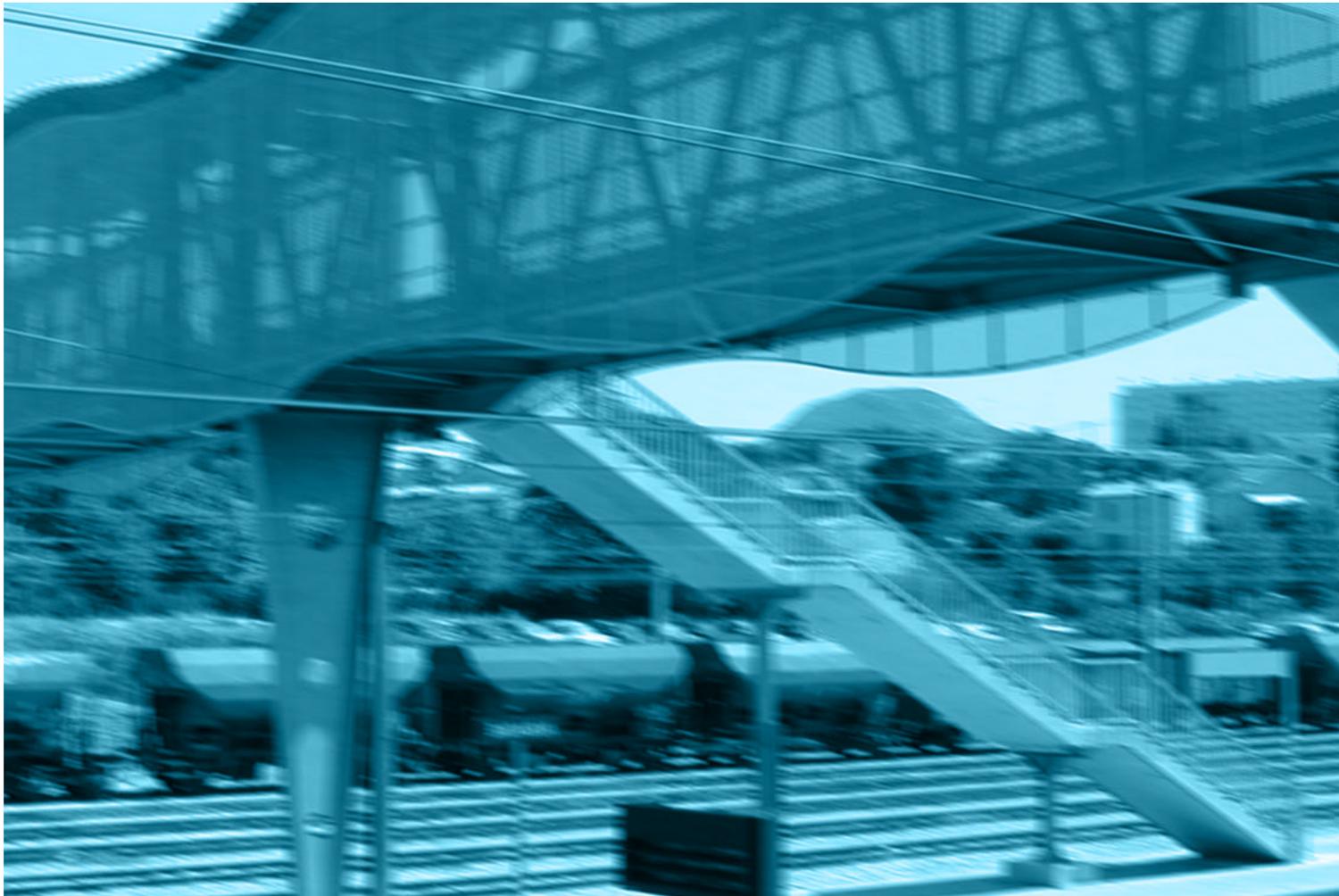
lille nice madrid montpellier cannes strasbourg amsterdam frejus toulon st-raph



Etude d'une 4^{ème} voie entre St Marcel et Aubagne pour une vitesse de 125 km/h

Juin 2008





Augmentation de capacité de Marseille Aubagne Toulon
**Impacts générés par la mise en œuvre d'une plate-forme
à 4 voies entre les gares de Saint-Marcel et Aubagne**

Mai 2006





PREAMBULE	5
LE PROJET TER : L'AUGMENTATION DE CAPACITE DE LA LIGNE MARSEILLE~AUBAGNE~TOULON	7
RAPPEL DU PROJET	7
DISPOSITIONS TECHNIQUES RETENUES	9
LES CONTRAINTES FONCIERES	9
LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES	9
LES DONNEES PHYSIQUES ET GEOMETRIQUES ET LES CONTRAINTES REGLEMENTAIRES	10
Les données physiques et géométriques	10
Les contraintes réglementaires	10
L'INSERTION DES VOIES TGV.....	12
HYPOTHESES PRISES EN COMPTE.....	12
POINTS D'ENTREE ET DE SORTIE	13
Point d'entrée	13
Point de sortie	15
CONTRAINTES A PRENDRE EN COMPTE.....	17
Contraintes environnementales	17
Principes de rétablissement de la continuité de la voie médiane	18
DEROULEMENT DE L'ETUDE	20
Elaboration d'un synoptique	20
Réalisation d'un tracé en plan	20
RESULTATS DE L'ETUDE.....	21
POINT D'ENTREE DE SAINT MARCEL.....	21
Insertion selon solution de base BG.	21
Insertion selon solution Patte d'oie.....	23
Impact du PK 8 + 600 au PK 9 + 030	24
Impact du PK 9 + 030 au PK 10 + 000	25
Impact du PK 10 + 000 au PK 11 + 000	26
Impact du PK 11 + 000 au PK 12 + 000	27
Impact du PK 12 + 000 au PK 13 +000	28
Impact du PK 13 + 000 au PK 14 +000	29
Impact du PK 14 + 000 au PK 15 +000	30
Sortie selon solution de base BG.	30
Sortie selon solution de base BG décalée vers l'est	31
Sortie selon solution Patte d'oie.....	32
CONCLUSION.....	33



Préambule

Dans le cadre du débat public visant à définir un tracé définitif pour le futur TGV PACA, une des hypothèses en discussion consiste à proposer un tracé permettant aux futurs TGV de desservir la ville de Marseille. Ce projet qui évoque plusieurs solutions de tracé en souterrain dans la cité phocéenne débouche à l'air libre en amont de la gare de Saint Marcel située sur la ligne de Marseille à Vintimille.

Les deux voies dédiées au trafic TGV s'insèrent ensuite sur la plate forme de cette ligne avec laquelle elles coexistent sur une distance de l'ordre de 6 km.

Toutefois, un projet d'augmentation de capacité de l'axe Marseille Aubagne Toulon, qui consiste pour l'essentiel à mettre en œuvre une voie supplémentaire entre les gares de Blancarde et d'Aubagne a été retenu dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, et figure dans les priorités d'investissement de l'état et de la région PACA sur cet axe ferroviaire.

Ainsi, la réalisation de ces deux projets conduirait à mettre en œuvre entre Saint Marcel et l'entrée d'Aubagne une plate forme à 4 voies dont deux seraient dédiées aux circulations à très grande vitesse. On comprendra de plus, aisément que les points d'insertion et de débranchement des voies TGV nécessiteront la réalisation d'ouvrage d'art importants pour permettre selon le cas à ces voies rapides de passer au dessus ou au dessous de la ligne actuelle.

La présente étude réalisée à la demande de Réseau Ferré de France vise sur la base d'un tracé en plan à définir les principaux impacts générés par la mise en œuvre sur 6 km d'une plate forme à 4 voies.

Le projet TER : l'augmentation de capacité de la ligne Marseille~Aubagne~Toulon

Rappel du projet

Au titre du contrat de Plan Etat région 2000-2006, l'état et la région ont décidé de dynamiser l'offre de transport ferroviaire dans la vallée de l' Huveaune. A l'horizon de ce contrat de Plan, Il est notamment prévu de porter à six pour chaque sens de circulation le nombre de trains desservant toutes les gares entre Marseille et Aubagne à l'heure de pointe.

Dans le cadre de ce projet d'augmentation de capacité, il est nécessaire de réaliser entre les gares de BLANCARDE et d'AUBAGNE les aménagements suivants :

- Mise en place d'une troisième voie entre Marseille Blancarde (km 3,258) et Aubagne (km 16,448) ;
- Création d'ouvrages de soutènement ;
- Réalisation de dispositifs d'assainissement ;
- Aménagement des pistes et itinéraires pour les agents d'entretien des voies ;
- Suppression des passages à niveau n° 1, 2 et 5 situés sur la commune de Marseille ;
- Création d'une gare nouvelle à la Barrasse (km 9,830) ;
- Modernisation des gares existantes entre Marseille Blancarde et Aubagne ;
- Modification des infrastructures dans les gares pour permettre l'insertion et l'exploitation de cette voie supplémentaire.

En résumé ce projet consiste pour l'essentiel à mettre en place une voie supplémentaire entre BLANCARDE et AUBAGNE et à réaliser entre ces gares l'ensemble des aménagements permettant l'insertion de cette 3^{ème} voie.

Dispositions techniques retenues

Lors des études d'avant projet le choix technique visant à positionner cette 3^e a résulté de la prise en compte d'un certain nombre de contraintes :

Les contraintes foncières

Dans la mesure du possible il a été décidé de limiter au maximum les acquisitions foncières nécessaires tant par soucis d'économies que pour limiter l'impact du projet sur d'autres réalisations d'autres maîtres d'ouvrage (notamment les communes)

Les contraintes environnementales

Les contraintes générées

- par le respect de la législation relative à la gestion de l'eau (écoulements longitudinaux et transversaux, rejets de plate-forme, loi sur l'Eau ...)
- par la proximité de site sensible (périmètre SEVESO 2 au droit de l'usine ATOFINA) ;
- par les demandes d'insertion paysagère et architecturales formulées par les communes,

ont constitué des points durs pour l'insertion de cette 3^e voie.

Les données physiques et géométriques et les contraintes réglementaires

Les données physiques et géométriques

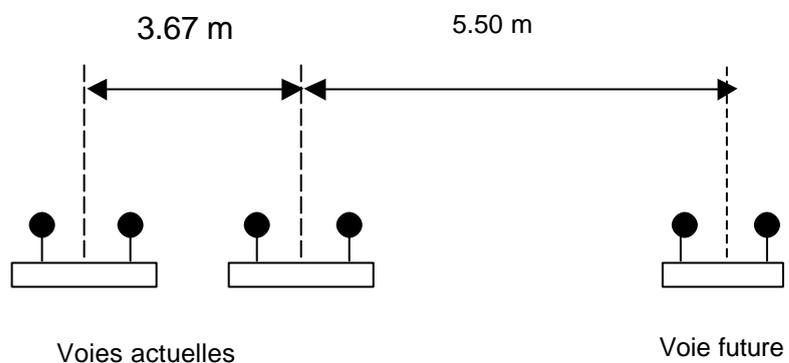
Présence sur une partie importante du parcours d'une voie de service (voie 2^F). Cette voie est utilisée pour la desserte des embranchements FRET. La plate forme de cette voie est le plus souvent utilisée pour positionner la troisième voie. La prise en compte des contraintes géométriques (tracé de cette future voie circulée à $v=125$ km/h) a conduit à prendre des mesures spécifiques pour insérer les installations de desserte des EP Fret depuis une voie principale.

Les contraintes réglementaires

La réalisation des opérations de maintenance les plus courantes (tournées, travaux de 1^{ère} catégorie) sur la future voie centrale sans interruption du trafic impose compte tenu de la vitesse de la ligne (125 km/h dans la cadre de ce projet) de maintenir entre cette voie centrale et au moins une des voies encadrantes un entraxe de 5.50 m afin de réaliser une piste dans l'entrevoie.

10/10

Compte tenu de cette disposition, la configuration de la future plate forme est schématisée comme suit :





En résumé, la prise en compte de l'ensemble de ces contraintes à conduit à l'exception d'une zone d'environ 1 km située entre les PK 4+600 et 5+800 (où elles se situent au nord des deux voies existantes) à positionner la future 3^e voie au sud de la plate-forme actuelle en essayant au maximum de préserver les deux voies actuelles sur leur tracé d'origine.

Il est enfin prévu que dans le futur, la voie centrale soit banalisée (c'est à dire utilisable dans les deux sens de circulation par les trains lents qui pourront ainsi être dépassés par les trains rapides),

L'insertion des voies TGV

Hypothèses prises en compte

Cette étude n'a pas pour but d'établir la faisabilité technique de réalisation du projet présenté par BG pour le compte de la communauté urbaine de Marseille. En effet, ce projet préconise que entre les points d'insertion et de débranchement de la LGV, la vitesse de la ligne actuelle soit portée à $V=200$ km/h.

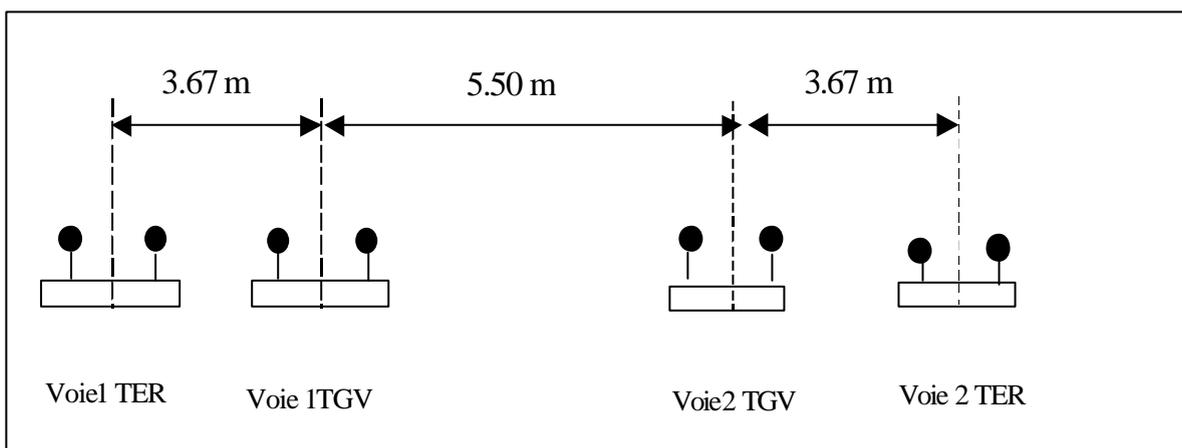
Dans un premier temps, Réseau Ferré de France a souhaité que soit étudié l'impact d'une telle insertion en prenant en compte les contraintes suivantes :

Etude d'un tracé à 4 voies entre les gares de St Marcel (PK 8+000 environ) et avant la gare d'Aubagne (PK 14+000 environ),

Etude des implantations des points d'entrée et de sortie à partir des hypothèses de l'étude BG.

12/12

En ligne le schéma de principe suivant est retenu pour l'aménagement de la plate forme.





La vitesse à prendre en compte est celle de la ligne existante.

Cette étude géométrique vise à définir :

- L'emprise nécessaire par rapport à l'emprise réservée pour l'opération 3^{ème} voie
- Les impacts sur les ouvrages transversaux prévus dans l'opération 3^e voie

Selon le cahier des charges de Réseau Ferré de France.

Points d'entrée et de sortie

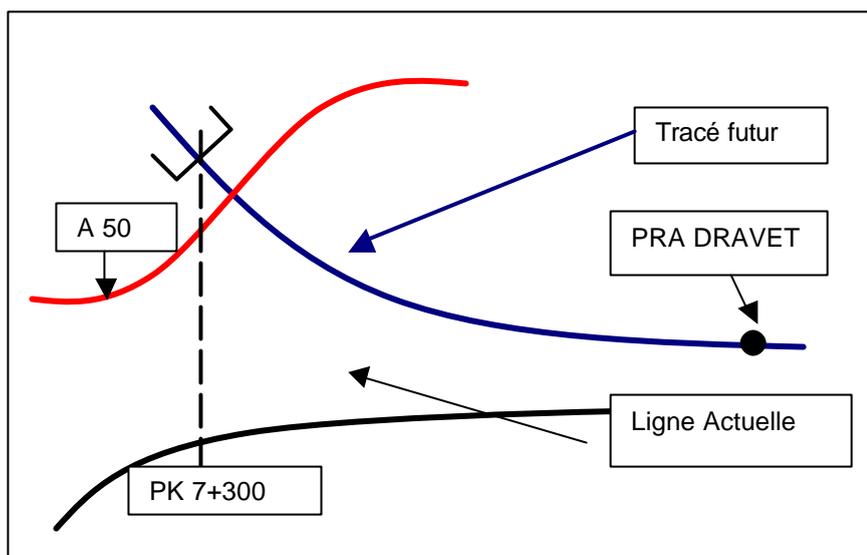
Point d'entrée

Le tracé proposé, en souterrain au départ de Marseille Saint Charles débouche à l'air libre aux environs du PK 7+300 de la ligne Marseille Aubagne (EP SCP VALBARELLE) en amont de l'autoroute A 50 à peu près à 400 m au nord du tracé actuel de la ligne entre Marseille et Aubagne.

13/13

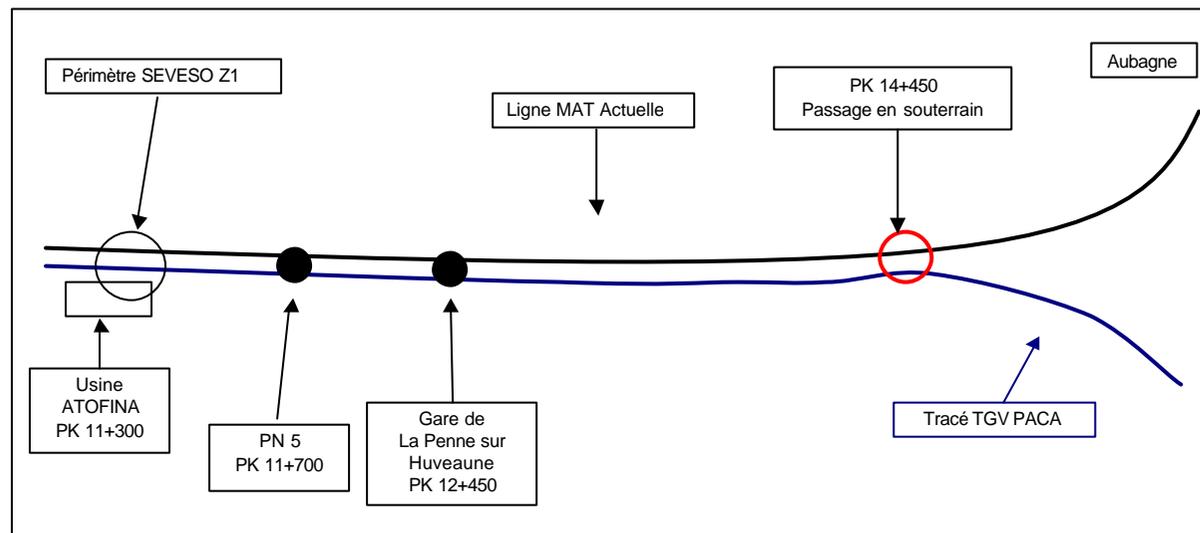
Il se raccorde sur la ligne actuelle au niveau du PRA de la rue Pierre DRAVET situé au PK 8+097 en amont de la gare de saint Marcel.

Ces dispositions sont reprises par le schéma ci dessous.



Point de sortie

Le tracé se débranche de la ligne MAT selon le schéma ci après au PK 14+450 environ à partir duquel il est en souterrain.



Entre ces deux points, les voies LGV suivent le tracé des voies actuelles.



Contraintes à prendre en compte

Contraintes environnementales

■ Le crassier de la Barasse

Lieu de stockage des boues de PECHINEY, le tracé d'une plate forme supportant 4 voies ne doit pas engager l'emprise de cette installation industrielle.

■ L'usine ATOFINA

La présence du périmètre Z1 (SEVESO) constitué par le hangar de déchargement des wagons de chlore et d'ammoniaque de l'usine ATOFINA (ex ATOCHEM), impose de rester en limite sud de la plate forme sur le tracé actuel.

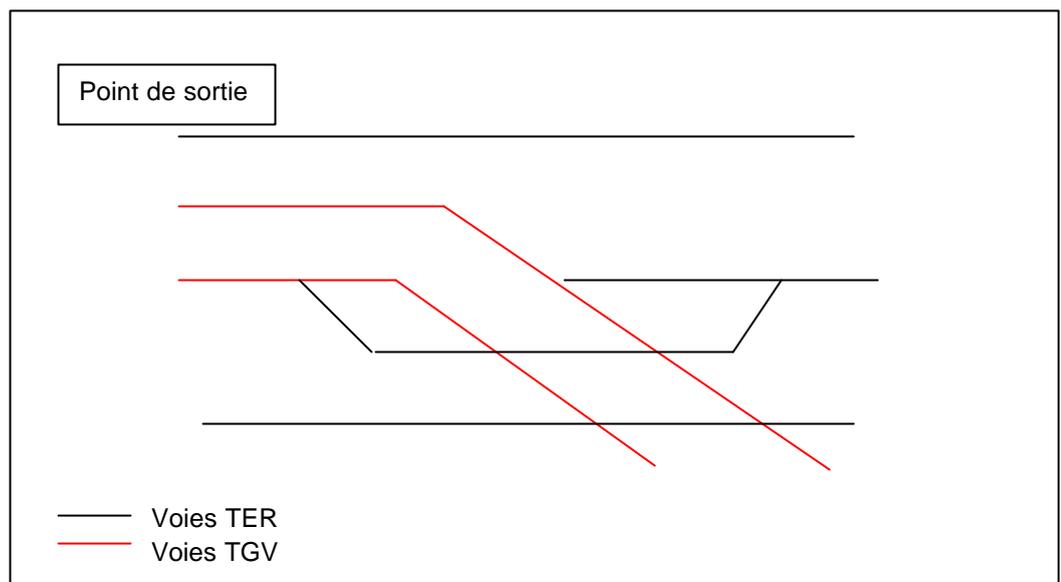
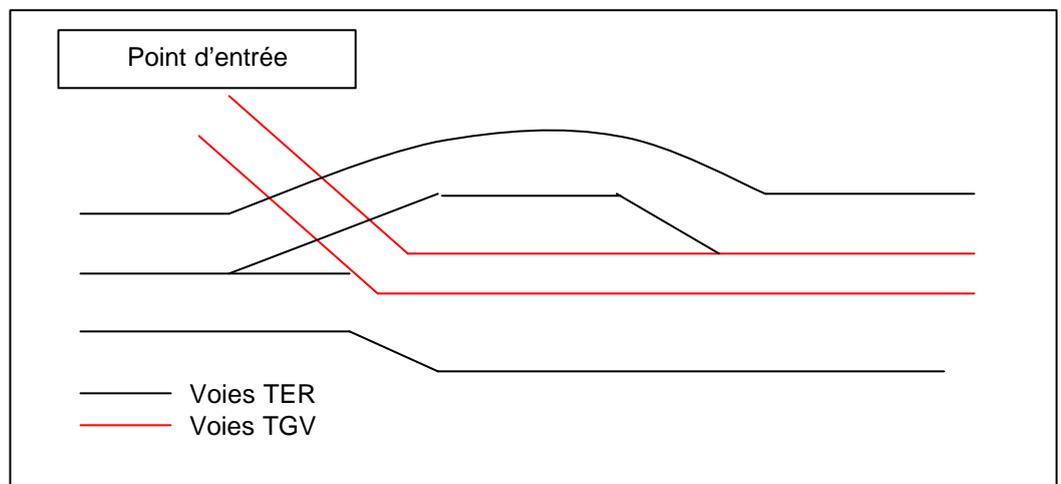
La prise en compte de ces deux contraintes (Voir chapitre impact du PK 10+000 au PK 11+000) impose un basculage des voies du Sud vers le nord de la ligne.

Principes de rétablissement de la continuité de la voie médiane

Deux solutions sont proposées dans le cadre de cette étude.

■ Solution BG

Dans l'étude de BG la continuité de la voie médiane du projet TER est assurée aux points d'entrée et de sortie. Dans ce cas la voie médiane (VM TER) est raccordée aux Voies 1 et 2 TGV suivant les schéma ci après

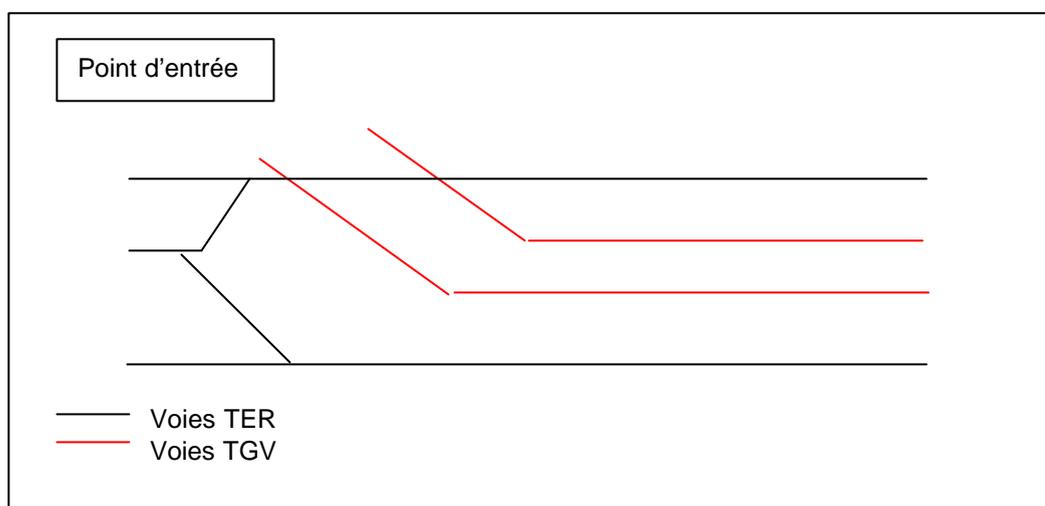




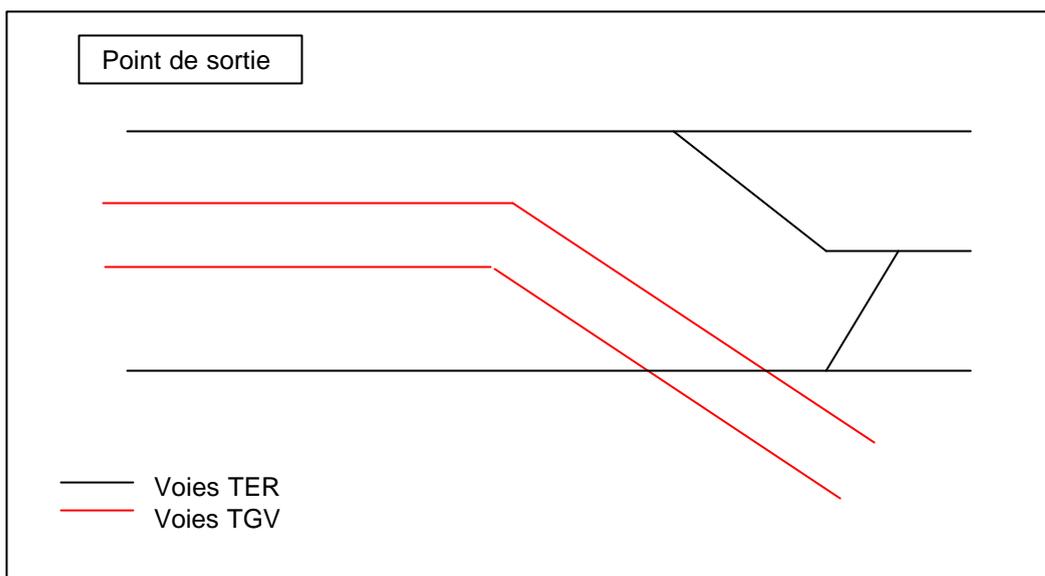
■ Solution Patte d'oie

Afin de réduire les emprises nécessaires à la réalisation des ouvrages permettant le débranchement des voies LGV, une solution « dite Patte d'oie » a été proposée dans le cadre de la présente étude, reprise dans les synoptiques joints en annexes, elle est schématisée ci après :

Moins consommatrice en emprise nécessaire à sa réalisation, cette solution n'assure toutefois pas la continuité de la voie médiane TER.



19/19



Déroulement de l'étude

Elaboration d'un synoptique

Sur la base des hypothèses fixées par RFF et des contraintes à prendre en considération, une première phase d'étude a consisté à élaborer le synoptique de principe pour l'insertion, le débranchement et le tracé en ligne de deux voies TGV sur le parcours du projet TER.

Réalisation d'un tracé en plan

Cette phase de mise au point terminée un tracé en plan a été réalisé et a permis de déterminer les impacts de ce projet.

Dans ce qui suit, trois catégories d'impact ont été identifiées selon leur nature

- **Impacts IF**, les impacts résultant de l'insertion d'une 4ème voie sur les infrastructures existantes ou prévues être réalisées dans le cadre du projet TER.
- **Impacts OA**, les impacts résultant de l'insertion d'une 4ème voie sur les ouvrages d'art existante ou prévus être réalisées dans le cadre du projet TER. Il est à noter que quelque soit la solution d'insertion et de débranchement envisagée, tous les aqueducs et les Ponts-rails situés sur le parcours de la 4ème voie (y compris entrée et sortie) doivent être prolongés sur l'ensemble du parcours
- **Impacts fonciers**, identification des parcelles supplémentaires à celles déjà acquises pour le projet TER et évaluation des conséquences du projet TGV sur le bâti de ces parcelles.

Les synoptiques et les tracés en plan qui font l'objet de l'analyse ci après sont repris en annexe au présent document

Résultats de l'étude

Point d'entrée de Saint Marcel

Dans ce qui suit les impacts sont détaillées selon les deux principes d'insertion (proposition BG ou patte d'oie). Dans les deux cas, les hypothèses sont les suivantes :

- Insertion des voies TGV côté Marseille en amont de la gare de Saint Marcel,
- Départ du tracé calé sur les données orthométriques de BG pour la sortie tunnel.

Insertion selon solution de base BG.

■ Impacts IF

□ *Côté sud de la Plate Forme*

La V2E ne peut pas être reconstituée sur environ 350 m en amont du PRA Dravet.

Il n'est plus possible de desservir la cour de débord paire et les bâtiments sont démolis.

□ *Côté nord de la Plate Forme*

Il n'y a plus de possibilité de manœuvre pour la voie 5T qui est supprimée (reconstitution non possible)

Une partie de la voie 3 Garage (en prolongement de la 5T) est supprimée (300 m environ).

Il est à noter que cette voie 3 G est une voie de circulation Fret.

Pour l'accès aux Embranchements particuliers, le faisceau de desserte nord est détruit. Seul l'accès par l'appareil situé au PK 7 + 950 est restitué pour l'EP Valbarelle.

En conclusion, du côté nord, les voies V5T / V9 / V11 / V5 bis / V7 et une partie de la 3 G sont supprimées. Seule la desserte de la l'EP Valbarelle est encore possible.

Le terrain destiné à recevoir les installations futures du CTOM sud n'est pas impacté; toutefois, l'ouvrage surplombant la voirie d'accès à ce terrain devra faire l'objet d'une étude particulière afin d'éviter qu'une pile n'engage le gabarit.

□ *En Gare de St Marcel*

Un quai est à créer côté nord pour la voie 1 TER (y compris prolongement sur l'Huveaune)

La passerelle du PN1 est à démolir et à reconstruire pour passage des 4 voies.

■ **Impact OA**

L' OA de la rue Pierre Dravet est à démolir entièrement pour faire un OA avec 3 tabliers TPE (3 x 2 voies) destiné à supporter :

- 2 voies TGV
- Les liaisons de continuité de la voie Médiane
- 2 voies TER.

Sur cet ouvrage, 2 murs de soutènements sont à positionner au dessus du tablier central pour amorcer la montée de voies TGV vers un ouvrage en estacade.

■ **Côté nord de la Plate Forme**

Un mur de soutènement (MSO) d'une longueur de 60 m est à créer pour rétablir la voirie d'accès aux terrains embranchés (notamment ceux du futur CTOM).

Un MSO est à créer au dessus de la partie restituée de la V3G (longueur 130 m).

□ *Côté sud de la Plate Forme*

Un MSO est à créer pour préserver les bâtiments existants (longueur 200 m).

■ **Impact Foncier**

□ *Côté sud de la Plate Forme*

En amont du PRA Dravet pour réaliser le MSO il faut acquérir une bande supplémentaire de 4 m sur environ 150 m.



Des emprises sur voiries sont à réaliser au nord et au sud du PRA Dravet pour les OA futurs.

Côté nord une bande de 6 m sur environ 50 m est à acquérir en amont de Adrien Rousseau (rétablissement de la voirie d'accès aux terrains CTOM)

Les parcelles suivantes sont à acquérir :

- 171 et 158 (sur lesquelles tous les bâtiments existants sont à démolir) ;
- 58, 289, 189 et d'une partie de la 90 (environ 5 m sur 110 m).

Nota : La préservation éventuelle de l'activité existante (entreprise de carrelage située sur la parcelle 90) nécessite de réaliser un mur de soutènement d'une longueur minimum de 50 m.

Insertion selon solution Patte d'oie

■ Impact sur les IF

23/23

Côté sud de la Plate Forme

Impact identique à la solution BG.

Côté nord de la Plate Forme

Pour ce qui concerne le faisceau de desserte des embranchés, toutes les dessertes actuelles sont à priori possibles, moyennant quelques aménagements des voies ferrées car seule la voie 9 ne peut être reconstituée

En gare de St Marcel

Les impacts sont identiques (passerelle + quai côté nord prolongé au dessus de l'Huveaune)

■ Impact OA

L'impact sur le PRA de la rue Pierre Dravet est assimilable à celui de la solution de base, le PRA est à démolir entièrement pour faire un OA permettant le passage de 5 voies (2 voies TER, 2 voies TGV, voie 3G)

Comme pour la solution BG, 2 murs de soutènements sont à positionner sur cet ouvrage pour amorcer la montée de voies TGV vers un ouvrage en estacade.

□ *Côté sud de la Plate Forme*

Un MSO est à réaliser (longueur 200 m).

□ *Côté nord de la Plate Forme*

Un MSO est à réaliser pour maintenir la voie 3G (130 m).

Un MSO est à réaliser pour la voirie d'accès (60 m).

Attention aucune mesure compensatoire éventuellement nécessaire pour l'hydraulique n'a été identifiée (ouvrage de décharge etc.).

Dès la sortie des quais côté Toulon, les tracés sont identiques quelle que soit la solution d'insertion envisagée.

Impact du PK 8 + 600 au PK 9 + 030

■ **Impact sur les IF**

- l'EP Panzani n'est pas reconstitué
- les appareils de communication V1 / VM et VM / V2 prévus dans le projet 3^{ème} voie sont déposés
- des liaisons voies TER (V1 et V2) et voies TGV sont posées (chapeau de gendarme)
- le tracé part à 4 voies.

■ **Impact OA**

Un MSO est à créer (longueur 100 m) côté nord en crête de talus de l'Huveaune).

■ **Impact foncier**

Acquisition au nord d'une bande de 350 m impactant les passerelles 39, 75, 274, 125, 126, 130 et 77.

Nota : Les immeubles situés sur les parcelles 39 et 274 sont à démolir.



Impact du PK 9 + 030 au PK 10 + 000

■ Impact sur les IF

- Le quai côté nord de la gare de La Barasse a refaire et les quais prévus pour le projet TER sont à aménager côté Toulon
- Au sud le tracé prévu pour le projet TER est préservé jusqu'à la future gare de la Barasse
- la 4^e voie est positionnée côté nord

■ Impact OA

Le PRO de la rue Léon Bancal est à élargir côté nord (+ murs en retour)

Un MSO de 80 m est à créer côté nord (axé sur le PK 9 + 170)

Un MSO de 70 m est à créer côté nord (axé sur le PK 9 + 365)

Passage souterrain de la gare de La Barasse est à prolonger pour 4 voies.

25/25

■ Impact foncier

Une bande de 10 m de largeur est à acquérir au nord sur 1 km.

Les bâtiments situés sur les parcelles 123, 126 et 130 sont à démolir.

Les emprises côté sud demeurent inchangées.

Impact du PK 10 + 000 au PK 11 + 000

■ Impact sur les IF

- L'EP Nestlé est supprimé

Particularité du tracé

Entre les PK 10 + 300 et 10 + 800 la 4^{ème} est au sud pour éviter le crassier de la Barasse puis les 4 voies sont basculées vers le nord après le PK 10 + 800 pour éviter tout ripage vers l'EP Atofina

■ Impact OA

- Le PRA du 10 + 671 est à démolir et à reconstruire
- Le PRO du PK 11 + 114 à démolir et à reconstruire.

■ Impact foncier

□ Côté nord de la plate-forme

- Acquisition d'une bande de 10 m jusqu'au PK 10 + 200 (prolongement de la planche précédente)
- Acquisition d'une bande de 110 m de longueur (largeur 2 m) sur les parcelles 32 et 77.

□ côté sud de la plate forme

- Acquisition d'une bande complémentaire (de 3 m de largeur) par rapport aux acquisitions prévues pour le projet TER entre les PK 10 + 200 et PK 10 + 700.
- Acquisition d'une bande (de 5 m de largeur sur 120 m) entre les PK 11 + 000 et 11 + 110 (parcelle 67).
- Nota cette acquisition s'accompagne de la démolition des installations de desserte de l'EP BONNA



Impact du PK 11 + 000 au PK 12 + 000

■ Impact sur les IF

- Réaménagement de l'EP Atofina à réaliser
- EP SCI Moulin définitivement supprimé.

■ Impact OA

- Un MSO est à créer pour l'accès à la sous station (longueur 50 m axé sur le PK 11 + 780)
- PRA sur l'Huveaune (11 + 429) un tablier supplémentaire à réaliser au nord.

■ Impact foncier

□ *Côté nord de la plate-forme*

Acquisition d'une bande de terrain d'une largeur de 4 m au delà de celle déjà réservée pour le projet TER du PK 11 + 114 au 11 + 400 (parcelles 18 et 19).

27/27

Ces acquisitions amputent fortement l'activité du tir à l'arc.

Impact du PK 12 + 000 au PK 13 +000

■ Impact sur les IF

- Démolition du BV de la Penne sur Huveaune
- Création d'un quai sud
- Réaménagement des quais existants.

Ces aménagements en gare de la Penne auront un impact fort sur le parking existant supprimé partiellement ou totalement pour reconstitution du BV et quai sud.

- La passerelle d'accès au quai est à reconstruire pour 4 voies.

■ Impact OA

- Le PRO du PK12 + 331 est à démolir et à reconstruire (Pour Mémoire, c'est le seul accès à la commune de la Penne sur Huveaune depuis l'A50)
- La passerelle béton du PK 13 + 104 est à démolir et reconstruire
- Dépose repose des murs GBA réalisés pour le projet TER pour mise au nouveau gabarit.

■ Impact foncier

□ *Côté nord de la plate-forme*

Pas d'incidence

□ *Côté sud de la plate-forme*

- Acquisition d'une bande de 15 m du PK 12 + 550 au PK 14 + 000 (parcelles 150, 149, 148, 147, 146, 145, 144, 141, 140, 138, 3, 4, 5,7)
- Les bâtiments des parcelles 144, 146, 147, 148, 138, 140 3, 4 et 5 sont à démolir pour reconstituer la voirie.



Impact du PK 13 + 000 au PK 14 +000

■ Impact sur les IF

Pose de liaisons (V1 / V2 TER – V1 / V2 TGV) Chapeau de gendarme du
PK 13 + 080 à 13 + 400

■ Impact OA

- Dépose repose des murs GBAréalisés pour le projet TER pour mise au gabarit
- Le MSO réalisé au nord (PK 13 + 400) pour le projet TER est à démolir et à reconstruire.

■ Impact foncier

□ Côté nord de la plate-forme

Pas d'incidence

□ Côté sud de la plate-forme

Acquisitions des parcelles 15, 16, 17, 18, 19, 22, 42, 43, 44, 45, 46, 105, 106, 48, 49, 51, 52, 56, 57, 58, 59, 61, 62 pour reconstitution de la voirie au sud.

29/29

Nota : à l'exception des bâtiments des parcelles 17, 19 et 22 tous les bâtiments situés sur les parcelles ci dessus sont démolis

Impact du PK 14 + 000 au PK 15 +000

Entre les PK 14+000 et 15+000, la plate forme s'élargit pour réaliser les ouvrages dénivelés permettant le débranchement des voies TGV. De même que pour le point d'entrée de Saint Marcel, plusieurs solutions ont été tracées comme expliqué dans le paragraphe du présent document intitulé « Principes de rétablissement de la continuité de la voie médiane ».

Pour ce qui concerne « la solution de base BG », deux implantations ont été étudiées dans le but d'identifier celle dont l'impact sur le foncier est le plus faible. La première correspond aux données orthométriques de BG pour le départ en souterrain, la seconde est décalée vers Aubagne au plus près de l'ouvrage supportant l'autoroute A50.

Sortie selon solution de base BG.

■ Impact sur les IF

Pas d'impact particulier.

■ Impact OA

- Tranchée + saut de mouton à réaliser pour le débranchement des voies TGV et entrée sur tunnel BG
- Tous les MSO prévus pour le projet TER au sur de la Plate forme (jusqu'au PK 14 + 700) sont à démolir et à reconstruire.

■ Impact foncier

□ *Côté nord de la plate-forme*

Pas d'incidence

□ *Côté sud de la plate-forme*

- Acquisition des parcelles : 63, 64, 66, 67, 68, 40, 41, 42, 43, 96, 45, 46, 47, 48, 49 et 50
- Tous les bâtiments situés sur ces parcelles sont à démolir pour reconstruction de la voirie (chaussées + trottoirs).



Sortie selon solution de base BG décalée vers l'est

■ Impact sur les IF

Suppression de la communication V1 / VM et VM / V2 du projet 3^e voie à reconstituer côté Aubagne (étude de faisabilité non établie).

■ Impact OA

- Tranchée + saut de mouton à réaliser pour le débranchement des voies TGV et entrée sur tunnel BG
- Tous les MSO prévus pour le projet TER au sur de la Plate forme (jusqu'au PK 14 + 700) sont à démolir et à reconstruire.
- Le PRA du PK 14+558 est à démolir et à reconstruire (impact non identifié dans la solution de base)
- Le PRA du PK 15+118 est à prolonger

■ Impact foncier

Il faut ajouter à la liste précédente les parcelles suivantes :

- 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 sur lesquelles tous les bâtis existants sont à démolir pour reconstitution de la voirie
- 376, 377, 317, 316, 156, 382, 9, 10, 130, 12, 13, 14, 151, 18, 127, 364, 173, 172, 22, 23 (services techniques) 378, 223, 388 et 131, pour reconstitution de la voirie et déplacement du rond point du PRA du Grand Charrel.

Nota : l'ensemble des installations de ces parcelles qui sont à démolir ne concerne pas que des bâtis privés mais également des activités industrielles et des activités publiques (pour certaines à caractère social).

Sortie selon solution Patte d'oie

Pour répondre à la demande de RFF de limiter l'impact dans la zone industrielle de St Mitre, une seule solution a été tracée afin de caler le débouché du tunnel au plus près de la bretelle de l'autoroute A50.

■ Impact sur les IF

Les communications prévues pour le projet TER 3^e voie ne sont plus réalisables, et sont à reconstituer côté Aubagne (étude de faisabilité non établie).

■ Impact OA

Dito solution BG décalée.

■ Impact foncier

Les PP 52, 54, 55, 56, 57 pourraient être sauvées par rapport aux solutions BG.



Conclusion

Comme précisé en préambule l'étude qui précède n'est qu'une étude géométrique visant à obtenir une première analyse de l'impact que générerait l'insertion d'une voie supplémentaire pour le trafic TGV entre St Marcel et Aubagne compte tenu de la préexistence du projet TER retenu au contrat de plan état région 2000 2006.

L'Analyse n'a pas porté sur la faisabilité technique de réalisation des ouvrages qui (PRA, PRO ou aqueducs) doivent tous être prolongés pour une 4^e voie.

Les ouvrages supplémentaires éventuellement nécessaires ne sont identifiés qu'à dire d'expert, des études détaillées permettront d'en déterminer la nature et les caractéristiques. Sans en préjuger du résultat, il est vraisemblable que ces études mettront en évidence la nécessité de réaliser d'autres ouvrages non identifiés dans le présent document.

Les mesures compensatoires éventuellement nécessités par le respect des procédures administratives (loi sur l'eau, études acoustiques ...) n'ont également pas été identifiées.

L'impact foncier mis en évidence par cette étude géométrique est ce que l'on peut qualifier de minimum, l'expérience montrant que la prise en compte au cours d'étude plus détaillée des contraintes géométriques, d'insertion architecturales, ou résultant de consultation avec les communes concernées par un projet de cette envergure est généralement consommatrice de foncier.

Dans ce cadre on constate que les impacts des points d'entrée et de sortie sont très fort tant sur les infrastructures existantes que sur le foncier avoisinant. Ainsi le point d'entrée de St Marcel voit quasiment disparaître le faisceau de desserte de voies de services au nord de la plate forme (tout en préservant néanmoins les terrains destinés au futur CTOM sud), et le point de sortie à Aubagne à des conséquences très lourdes sur la zone d'activités de St Mitre qui intéresse les communes d'Aubagne et de La Penne sur Huveaune.

En ligne sur le tracé actuel à V=125 km/h, il est à priori possible d'insérer une plate forme à 4 voies en évitant les contraintes environnementales majeures constituées par le périmètre SEVESO de l'usine ATOFINA et le Crassier de La Barasse. Toutefois, la présence de l'Autoroute A 50 au nord qui oblige de facto à élargir la plate forme vers le sud rend quasiment impossible la desserte de plusieurs embranchements

particuliers et a des impacts très forts sur les installations déjà réalisées en gare pour le projet TER.

