



**Association de Défense de
l'Environnement de la Basse
Vallée de l'Huveaune**

Courriel : adebvh@laposte.net
Maison des Associations
19 Boulevard de la gare
13821 La Penne sur Huveaune



www.clcv.org

**Consommation Logement
Cadre de Vie**

Union Locale 11°-12°
37, Traverse de la Dominique Bat. 5C
13011 Marseille

La Penne sur Huveaune, le 12 octobre 2019

Errare humanum est, perseverare diabolicum

Nous ne voulons pas de 4 voies dans la vallée de l'Huveaune

Ni de Blancarde à La Penne/H, ni plus loin

Le trafic Toulon/Marseille et particulièrement entre Aubagne et Marseille est saturé et ce malgré la mise en service de la 3° voie. L'offre de desserte TER et la régularité ne sont pas au rendez-vous promis. La SNCF met de la mauvaise volonté dans l'exploitation optimale de cette 3° voie (horaire collecté en 2017 ex. : 2 TER à 1mn d'intervalle 9h38 puis 9h39 et rien jusqu'à 10h10 puis plus rien pendant 1h20 jusqu'à 2 autres TER à 1mn d'intervalle à 11h37 et 11h38. Et pas de TER entre 9h38 et 11h38 pour les stations entre Aubagne et Marseille !!! Cette gestion singulière dissuade la population à utiliser le train ! Pourquoi le cadencement (9 trains) qui est possible entre 6h38 et 8h05, ne l'est plus après cette heure-là ! Et c'est sans compter les annulations de trains ou de retard car Le TGV est PRIORITAIRE !!! Pourquoi avoir dépensé autant d'argent pour créer cette 3° voie attendue depuis 30 ans si elle ne sert à quasiment RIEN! L'association NOS-TER-PACA a étudié tous ces problèmes et apporte de sérieuses propositions

Vous indiquez qu'avec la nouvelle signalisation et avec 3 voies il y aurait un TER "omnibus ?" toutes les 20 mn. CELA EST PLUS QUE SATISFAISANT SI LA REGULARITE EST RESPECTEE.

Donc la priorité N°1 est d'installer cette P..... de signalisation et non de soi-disant concerter pour une 4° voie.

Lors de la création de la 3° voie entre Aubagne et Marseille, les travaux ont occasionné des retards importants et coupures de circulations des TGV sans oublier les TER qui, en plus, ont subi des suppressions de train. Tous ces retards et suppressions de train ont occasionné le report modal vers la route aggravant la congestion routière ; ce manque de fiabilité a emmené aussi une perte de confiance dans le mode de transport par le train !

Alors pourquoi vouloir créer une 4° voie entre Blancarde et La Penne/H car pendant toute la période des travaux la situation actuelle ne fera que s'aggraver (voir dans vos documents le ripage des voies QUI VIENNENT A PEINE D'ETRE POSEE entre la Barasse et la Penne/H) !!! Belle gestion de l'argent public (SNCF Réseau est nationalisé).

Les usagers du train ont plus un besoin de REGULARITE, de RESPECT et de CERTITUDE sur les horaires que d'avoir 5mn de moins sur leur temps de parcours surtout pour 316M€... C'est trop cher la minute.

POURQUOI ETRE OPPOSE A UNE 4° VOIE ENTRE BLANCARDE ET LA PENNE/H ?

PARCE QUE :

De nombreuses personnes pensent qu'il faudrait revenir au projet initial : Trajet direct depuis la gare de l'Arbois Aix TGV vers Nice en suivant en partie le tracé de l'autoroute Aix Nice. Ce trajet ferait gagner du temps sur Paris Nice. Ce serait une vrais LGV.

La LGV-PACA est un choix politicien qui contredit le bon choix économique et de rapidité de trajet que présentait le projet de LGV dans le sillon d'Aix à Carnoules direct vers Nice. Ce choix démagogique des métropoles du Sud, plus lent et plus dispendieux ne doit pas être imposé aux particuliers, entrepreneurs et aux centaines de milliers d'usagers circulant dans la vallée de l'Huveaune. Aucune étude n'a été portée à connaissance sur le coût du passage en souterrain sous le Massif de Saint-Cyr directement après la gare saint Charles et sans passer par Aubagne. Selon vous, le choix du passage dans la vallée de l'Huveaune est plus économique que le coût du passage en souterrain ; mais vous avez ignoré le coût environnemental et SURTOUT humain que vous ferez supporter à la population, les travailleurs et les entreprises.

S'il est normal que ce projet soit réalisé en plusieurs tranches, il est inadmissible que l'on ne sache pas, lors de cette concertation, quel est le projet final sur l'ensemble du parcours.

Aujourd'hui SNCF Réseau avance masquée en ne mettant à la concertation que les phases 1 & 2.

Mais nous ne nous leurrerons pas, si jamais il y a 4 voies de Blancarde à la Penne/H, lors des travaux de la phase 3 et 4 ressurgira la 4° voie entre la Penne/H et Aubagne et....

Pour réaliser les travaux de la phase 3 et 4 de la Penne/H à Aubagne :

- Tous les parkings des entreprises longeant l'A52 de la Penne/H à Aubagne seront supprimés par expropriation ; Comment feront ces entreprises pour continuer à travailler et commercer ? INCIDENCE : fermeture d'entreprises et suppression d'emplois !
- A Aubagne, il est prévu la DESTRUCTION et reconstruction du pont de la bretelle de l'autoroute A50 vers Toulon : ces travaux occasionneront pendant plus d'une année ou deux, plus ? la limitation de la circulation à une voie dans chaque sens sur cette bretelle dans un secteur saturé quotidiennement.
- Pour réaliser cette reconstruction du pont de la bretelle de l'autoroute et le ripage des 6 voies de l'A50, les bandes d'arrêt d'urgence seront supprimées sur plusieurs kilomètres. Concomitamment, il y a la création de la 4° voie SNCF. Et ces travaux nécessitent la présence de voie d'accès pour les engins de travaux publics !
- De la Penne/H à Aubagne, la RD2 et Chemin de Saint Lambert le long de la vallée seront déplacés pour permettre les travaux de ripage des 6 voies de l'autoroute. Le coût de ces travaux et le temps (1 an, 2 ans, plus ?) sont loin d'être négligeable.
- Les travaux de ripage des 6 voies de l'autoroute entraineront des surplus de blocages de circulation que la population ne pourra accepter. Il faut prendre aussi en compte, les milliers d'heures de perdus, le stress et les atteintes sanitaires d'une population exaspérée ! Qui prendra en compte et paiera tous ces milliers si ce n'est ces millions d'heures perdues dans les embouteillages.
- Les exemples d'embouteillages et d'accidentologie sur l'A7 et l'A50 pour le raccordement de la L2 seront aggravés du fait de la saturation actuelle par le blocage complet des voies de l'A50, la RD2, la RN8 et le Chemin de Saint Lambert le long de la vallée ! Aux heures de pointes du matin et soir, les km de bouchons sont récurrents ; Qu'en sera-t-il lors des travaux : les embouteillages remonteront jusqu'au tunnel sous le vieux port sans oublier la L2 Jusqu'à l'A7 ? c'est-à-dire TOUT MARSEILLE BLOQUÉ !!!
- Et il ne faut pas oublier que ces chantiers se trouvent dans la zone du PPRt d'ARKEMA dans le 11° arrondissement !

- Et en cas d'urgence médicale, comment feront les secours pour accéder à la zone d'accident ? Et en cas de retard d'intervention et la mise en danger mortifère de la vie des accidentés,

QUI EN ASSUMERA LA RESPONSABILITE ?

Les riverains de la L2 ainsi que les habitants des Pennes Mirabeau pour la LGV ont obtenu le passage en souterrain. Les habitants de la Penne/H et d'Aubagne qu'ont-ils de moins que les riverains de la L2 ou des habitants des Pennes Mirabeau pour ne pas avoir DROIT à la même CONSIDERATION.

En 1858/59, le tunnel du Mussuguet est creusé à la pioche, pelle, explosif et aujourd'hui vous ne voulez pas écouter les citoyens de la vallée qui demande le passage en souterrain dans le massif de st Cyr, Carpiagne jusqu'à Toulon. Vous savez faire mais vous ne voulez pas !!!

Mais nous aurons NOTRE TUNNEL !

Selon vous les êtres humains valent moins que les cailloux des calanques et de la Ste Baume et les raisins de Cassis !!!

Dans les documents remis à la décision ministérielle du 7 mai 2017, nous voyons écrits sur les cartes (*évitement du Massif des Calanques* – connus internationalement, *évitement de l'agriculture en AOC vin de Cassis* – dégusté dans les palais ministériels et jusqu'en Asie et en Australie, *Evitement du relief du massif de la Sainte Baume*, là aussi connu internationalement) mais pour notre vallée de l'Huveaune il est écrit : **Absence d'intérêt technique pour cette zone et urbanisation contraignante**. Et la population, les gens, les enfants, les femmes, les hommes qui y vivent, **ils sont où ? ABSENCE** voilà toute la considération portée à la population qui réside et circule dans la vallée !!! Mais il n'y a pas que l'urbanisation de contraignante, nous sommes et seront **TRES CONTRAIGNANTS**, notez-le bien et le seront plus encore.

EN CONSEQUENCE et pour répondre aux sujétions ci-dessus, l'ADEBVH et la CLCV-UL 11°-12° propose :

Donc la priorité N°1 est d'installer cette signalisation.

La situation (phase 1) de la gare ST Charles doit être vu prioritaire pour une continuité entre le réseau Est et le Réseau Nord. Ces travaux essentiels auraient dû être prévus lors de l'arrivée du TGV à Marseille en 1981 ! Mais il n'est jamais trop tard pour bien faire contrairement à votre volonté de 4 voies dans la vallée de l'Huveaune toujours dans vos cartons.

Et puisque le TGV arrive à Marseille (la gare AIXTGV n'aura plus AUCUN intérêt), il doit continuer **mais en étant indépendant du réseau actuel** et pour ce faire doit continuer en souterrain après la nouvelle gare souterraine de Saint Charles et Blancarde en passant sous le Massif de Saint-Cyr au Sud de Marseille et directement jusqu'à Toulon soit seulement moins de 45 km de souterrain !

Le passage en souterrain sous l'Huveaune se fait sous le verrou rocheux de Saint-Marcel et non dans une plaine alluviale. Nous rappelons la durée et les difficultés rencontrées dans des alluvions par la construction des tunnels autoroutiers sous Toulon !

Afin de permettre le secours entre le réseau LN futur en souterrain et le réseau actuel, le raccordement et les aiguillages sur la LN-PACA avec le réseau actuel de surface doit s'effectuer à partir des terrains ferroviaires disponibles à l'Ouest de la gare de Saint Marcel (ancien terrain CODER propriété de SNCF Réseau). En surface, les seuls travaux sur les voies historiques seront les aiguillages de raccordement vers le souterrain.

RECAPITULATIF

- Le projet SNCF Réseau pour la 4° voie dans la vallée de l'Huveaune, c'est plusieurs scénarios, d'où des milliers d'heures d'études.

Notre proposition : un seul scénario qui permet des économies ! D'entrée plus de 365 millions d'euros !

- Le projet SNCF Réseau sous la vallée de l'Huveaune et la zone des Paluds, non étudié à ce jour, augure de grandes difficultés à venir.

Notre proposition évite ce genre de désagrément !

- Les scénarios du projet SNCF Réseau prévoient de nombreuses expropriations de particuliers et d'entreprises, d'où des dizaines de millions d'euros.

Notre proposition : Une seule entreprise concernée dans l'emprise des anciennes voies de triage de CODER – propriété de SNCF Réseau !

- Les travaux pour la 4^e voie en surface projetés par la SNCF Réseau vont accentuer les retards, les annulations de trains et l'exaspération des usagers.

Notre proposition minimise au maximum (les aiguillages à St Marcel) les travaux en surface !

- Le projet SNCF de déplacer le Chemin de Saint Lambert le long de la vallée, les **6 voies** de l'A50 entre la Penne/H et Aubagne, l'élargissement du pont autoroutier de la RD2 et reconstruire un viaduc va aggraver des situations de blocage d'où, stress, pollution et risques mortels aggravés.

Notre proposition : rien n'est changé à l'existant ! On ne touche à rien

CONCLUSION :

En évitant ces travaux dans la vallée, les usagers des TER, les automobilistes, les particuliers et les entreprises ne subiront pas ces fortes contraintes.

Ainsi le réseau TER et fret gardera l'utilisation totale du réseau actuel et la LN-PACA sera plus rapide.

Notre projet évitera les expropriations sur de très nombreuses habitations et des bâtiments à vocation économique, les aléas d'inondation de l'Huveaune et surtout les déplacements des routes, de l'autoroute et du viaduc routier.

Et surtout, les risques mortifères humains ne seront pas aggravés exponentiellement.

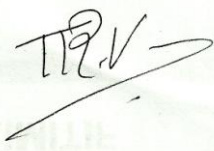
L'ADEBVH et la CLCV-UL 11°-12° exhortent à la non utilisation du couloir de la vallée de l'Huveaune !

Nous ne voulons pas de 4 voies dans la vallée de l'Huveaune

Ni de Blancarde à La Penne/H, ni plus loin

Nous vous prions de croire, à l'expression de nos meilleures salutations environnementales.

Le secrétaire de l'UL
11° -12° CLCV
Pierre Virey



EL LUKILLI

Le président de
l'ADEBVH

Henri de Matos



ANNEXE

PS : Texte de 2017, sur la problématique de la nappe phréatique dans la vallée de l'Huveaune. :

Ci-après échange de réflexions avec des associations adhérentes à FNE :

.../...

Je lis avec attention la proposition du passage en souterrain sous Aubagne assorti de la réalisation d'un tunnel dont la longueur se chiffre en km. J'attendais quelque chose traitant de la maîtrise des conséquences de ce barrage souterrain sur la gestion des flux des eaux souterraines et les niveaux locaux de la nappe phréatique.

Ce n'est pas une problématique anodine.

J'ai vécu à Nantes après l'opération de canalisation (= bétonnage des berges) de l'Erdre dans sa traversée de l'agglomération nantaise. La nappe phréatique a progressivement baissé dans les quartiers traversés. Les immeubles magnifiques ont commencé à s'affaisser dans le sol. Aujourd'hui, les splendides façades de ces immeubles ressemblent à des vagues. Les balcons sont en biais. Les fenêtres sont tordues. Les opérations de renforcement des fondations se poursuivent depuis 40 ans au fur et à mesure que les murs s'enfoncent. Le bilan financier est catastrophique. C'est irréparable.

Plus près de nous, je mentionnerai les conséquences de la création du parking souterrain de la Préfecture à Marseille au début des années 2000. Toutes les précautions avaient (paraît-il ?) été prises. La nappe phréatique a changé de niveau sous la Préfecture. Les fondations ont commencé à s'enfoncer. Le bâtiment de la Préfecture s'est fissuré. Plusieurs salles sont devenues interdites d'accès, y compris la grande salle de réception, compte tenu de la fragilisation des planchers et des plafonds dont les soutiens s'écartaient. Aujourd'hui, pour comprendre l'effet produit par une modification du niveau de la nappe phréatique, je suggère d'aller dans les sous-sols de la Préfecture pour voir l'enchevêtrement des poutrelles d'acier qui ont été installées en urgence pour soutenir les fondations. Or il ne s'agit que d'un parking local dont la longueur devant la Préfecture ne dépasse pas 100 m.

Le projet de tunnel sous Aubagne se chiffre en km. Or, la cuvette d'Aubagne et la vallée de l'Huveaune concentrent de nombreux flux d'eaux souterraines.

Installer un barrage souterrain sur plusieurs kilomètres dans cette nappe phréatique aura des conséquences. Les eaux situées en amont de ce barrage seront freinées. Les sous-sols actuellement secs vont être inondés par la montée de la nappe phréatique et vont gonfler. A contrario, en aval du barrage, la nappe va probablement baisser. Les sous-sols actuellement dans la nappe vont s'assécher et diminuer de volume. Cette évolution aura des conséquences sur les fondations des bâtiments en surface. De plus, l'eau arrêtée par le barrage trouvera de nouveaux passages. D'autres désagréments supplémentaires sont donc à envisager.

Ces points ont été étudiés par le Conseil de développement de MPM pour structurer son avis sur la LN PCA. Notre conclusion a été la suivante: ne jouons pas les apprentis-sorciers avec des phénomènes naturels que nous ne maîtrisons pas. Si quelqu'un veut impacter la nappe phréatique dans la cuvette d'Aubagne, que cette personne nous communique les études dont elle dispose sur les conséquences environnementales de ce qu'elle propose. En attendant, restons responsables des conséquences de ce que nous validons et restons au-dessus (largement au-dessus !) de la nappe phréatique dans ce secteur particulièrement sensible.

La solution sous Carpiagne (...) semble infiniment plus réaliste qu'un long tunnel dans la nappe phréatique. Accessoirement, on obtiendrait un faisceau 3+2 voies sur 2 emprises distinctes au lieu d'un seul faisceau de 4 voies longeant l'autoroute. En matière de sécurité des flux en cas d'incident, ce n'est plus du tout la même chose.

Donc, je reviens à la proposition faite par le Conseil de développement de MPM : phasons la priorité 1, en réalisant d'abord Saint-Charles souterrain. Puis prenons le temps de la réflexion pour la vallée de l'Huveaune. Cela nous évitera peut-être une très grosse bêtise aux conséquences gravissimes pour notre environnement.

(.../...)

Nous partageons aussi l'avis de la contribution de Pierre Barnier Commissaire Enquêteur de Roquefort la Bédoule :

Les riverains de la L2 Est à Marseille ont bataillé pendant plus de 10 ans pour que cette voie de rocade, initialement prévue au sol sauf à Montolivet, soit réalisée en tranchée couverte pour conserver un cadre de vie acceptable.

Cette revendication a finalement été acceptée par l'Etat, maître d'ouvrage. Elle a évidemment entraîné des retards dans la réalisation et génèrait des surcoûts importants. La voie est réalisée sur ces bases et vient d'être mise en service.

Forte de l'expérience, la Métropole AMP a lancé un appel d'offres pour réaliser un tronçon du BUS en tranchées couvertes (prolongement de la L2 vers le Sud).

Plus anciennement, les habitants des Pennes Mirabeau ont obtenu de l'Etat la construction d'un tunnel de 7km en lieu et place du viaduc projeté par la SNCF pour la traversée de cette commune par le TGV Méditerranée. Là aussi, retard dans la réalisation, augmentation des coûts. Mais le TGV passe bien dans ce tunnel.

Tôt ou tard, la LN-PACA passera ici en tunnel. Evaluons le prix et intégrons-le au budget de l'opération.