



*Il est du devoir de chacun  
de veiller à la sauvegarde  
et de contribuer à la  
protection de l'environnement*  
Art. L. 110-2 du Code de  
l'Environnement

# " VIVRE A GEMENOS "

Association de Protection de l'Environnement

Affiliée à FNE 13 (Fédération des Bouches-du-Rhône de France Nature Environnement)

\_\_\_\_\_ Cadre de vie, Environnement, Sécurité \_\_\_\_\_

Gémenos, le 30 mars 2021

Monsieur J-M ILLES, Chef de Mission LNPCA SNCF Réseau  
jean-marc.illes@reseau.sncf.fr

Monsieur Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation  
philippe.quevremont@garant-cndp.fr

Madame Linda BOUZAHAR, Assistante de la Mission LNPCA  
ext.linda.bouzahar@reseau.sncf.fr

Destinataires en copie : liste in fine

**CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT  
"VIVRE A GEMENOS"  
A LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE 2020/2021 SUR LE PROJET DE  
LIGNE NOUVELLE PROVENCE-COTE D'AZUR DANS L'EST DES BOUCHES-DU-RHONE**

réf. Dossier V&G LNPCA 30/03/2021

## **PREAMBULE**

Depuis la relance du projet de ligne nouvelle au début des années 2000, les nombreuses contributions de l'association « Vivre à Gémenos » s'inscrivent toutes dans une démarche constructive, exclusivement guidée par le souci de participer activement à la protection de l'environnement, du cadre de vie et de la sécurité dans notre secteur Est des Bouches-du-Rhône impacté par le projet.

**Le passage par la Vallée de l'Huveaune, Aubagne et son prolongement en tunnel au sein du massif du Douard vers le Var – scénario déjà retenu lors de la conclusion des études du projet initial (Tracé Ferrier – Rapport de 1992) - a toujours fait partie intégrante de toutes les très nombreuses consultations, concertations et études complémentaires, auxquelles notre association a régulièrement participé !**

**Or, aujourd'hui, en limitant la concertation complémentaire 2020/2021 dans l'est des Bouches-du-Rhône, à un surprenant arrêt théorique de l'éventuelle quatrième voie à la Penne-sur-Huveaune, occultant ainsi totalement le prolongement du projet qui en découle nécessairement vers Aubagne et au-delà, la présente concertation ne permet pas au public d'exprimer son avis en toute connaissance de cause.**

**Jusqu'à présent dans l'est des Bouches-du-Rhône, le projet de ligne nouvelle formait un tout indissociable que la nouvelle consultation publique ne peut ignorer.**

**C'est pourquoi nous demandons que soit pris en compte dans les conclusions de la présente concertation complémentaire puis dans la future enquête publique et la DUP, la portion de ligne nouvelle de l'Est de notre département, notamment :**

- **La suite du projet depuis La Penne-sur-Huveaune jusqu'en limite du Var,**
- **Le choix de la gare multimodale d'Aubagne comme Halte majeure du projet et l'amorce de son prolongement en tunnel au sein du massif du Douard comme cela a déjà été acté à l'issue de la très longue période précédente de concertations et d'études complémentaires.**

Nos observations et préconisations sont rappelées dans le présent dossier.

## 1 - PETIT RETOUR EN ARRIERE

Depuis la relance en 2004 du projet de ligne nouvelle - dont les premières études publiques remontent au début des années 1990 - l'association « Vivre à Gémenos » n'a cessé de s'impliquer activement dans le débat public, la concertation et les groupes de travail pour que ce projet prenne en compte une protection maximale de l'environnement, du cadre de vie et de la population des territoires traversés.

Notamment, pour éviter les conséquences environnementales désastreuses du scénario initial de passage en surface dans les plaines d'Aubagne-Gémenos et de Cuges-les Pins.

### 1.1 – Préserver les acquis de la précédente période de concertation et d'études complémentaires pour le secteur est des Bouches-du-Rhône

Instruits par la connaissance des premiers débats, études et conclusions des années 1990, le choix final des décideurs en faveur du scénario passant par la Vallée de l'Huveaune et le Pays d'Aubagne, nous est apparu comme probable lors de la relance du projet, ce qui a immédiatement mobilisé notre association pour éviter le risque d'un passage en surface.

Un des deux collègues d'experts réunis par le gouvernement de l'époque, concluait en effet son rapport, daté de 1992, en préconisant un passage par Marseille, la Vallée de l'Huveaune et Aubagne, matérialisé par un projet de tracé baptisé alors « Tracé Ferrier » allant de Marseille à Nice. Or, ce projet prévoyait déjà l'évitement de Gémenos, Roquefort-la-Bédoule et Cuges-les-Pins par un tunnel au sein du massif du Douard en sortie d'Aubagne.

Notre association a constamment rappelé cette préconisation dans son cahier d'acteur de 2005 et tout au long de sa participation active et positive au débat public, à la concertation, aux groupes territoriaux et thématiques, au Colac ou encore lors de réunions de travail restreintes avec le maître d'ouvrage.

A l'issue de cette très longue et intense période de débats, de concertations et d'études, notre proposition de passage en tunnel au sein du massif du Douard préservant la plaine d'Aubagne, Gémenos, Roquefort-la-Bédoule et Cuges-les-Pins, a été retenue et actée en substitution du scénario initial de passage en surface qui menaçait de détruire notre bassin de vie.

La remise en cause de cet acquis de la précédente concertation ne serait pas acceptable. Il doit être rappelé dans les conclusions de la présente concertation.

### 1.2 - Nos autres contributions durant les concertations précédentes sur la section Marseille - Aubagne

Plusieurs autres observations et préconisations formulées par « Vivre à Gémenos » ont été confirmées pour l'essentiel au maître d'ouvrage par notre mail du 23 mai 2016 ainsi que par notre contribution commune avec les élus du Pays d'Aubagne et de la Ciotat datée du 23 novembre 2016

## 2 - LA CONCERTATION 2020/2021 SUR LES PHASES 1 ET 2 DU PROJET POUR LE SECTEUR EST DES BOUCHES-DU-RHONE

**Les acquis des concertations précédentes ne doivent pas être écartés.**

Or, la consultation publique actuelle occulte ou maintient dans un flou incompréhensible la suite du projet sur la portion Est du tracé, dont l'approfondissement ne peut s'arrêter arbitrairement à la Penne-sur-Huveaune.

### 2.1 – Notre position sur les conclusions de la présente concertation qui exclurait la section de tracé impactant le Pays d'Aubagne

Le passage de la ligne nouvelle par la Vallée de l'Huveaune, Aubagne et son prolongement en tunnel au sein du Douard jusqu'en limite du département, déjà largement débattu et concerté, impacte un bassin de vie étroitement concerné par les conséquences du projet.

**La concertation publique doit porter sur un projet cohérent et transparent s'inscrivant dans un objectif de développement durable pour les territoires traversés.**

Ce n'est pas le cas pour cette portion de ligne nouvelle dans le Pays d'Aubagne, pourtant indissociable du tracé par la Vallée de l'Huveaune.

Cela nous conduit à exprimer nos plus expresses réserves sur les conclusions d'une concertation qui ne l'intégrerait pas et qui l'écarterait de la future enquête publique et de la DUP.

## **2.2 - Observations et préconisations complémentaires pour la section Marseille - Pays d'Aubagne**

Parvenir, comme annoncé par le maître d'ouvrage, à un TER tous les quarts d'heure dans chaque sens entre Marseille et Aubagne serait de nature à répondre réellement à l'attente d'un service de proximité véritablement attractif, propre à combattre le « tout voiture », à décongestionner le réseau autoroutier et à faciliter les déplacements au quotidien.

- **Pour ce faire, la réalisation de la 4<sup>ème</sup> voie dans la vallée de l'Huveaune semble nécessaire** selon le maître d'ouvrage.

**Mais, est-ce réellement l'objectif ?** On peut se poser la question car le projet soumis à la présente concertation laisse planer le doute, la 4<sup>ème</sup> voie n'étant « qu'envisagée » !

Cette vague condition est regrettable et laisse augurer le risque d'une situation inchangée pour les usagers du secteur puisque selon le maître d'ouvrage, sans la quatrième voie, il ne peut y avoir de TER tous les quarts d'heure entre Marseille et Aubagne !

Dans cette hypothèse, le nouveau projet n'améliorerait pas réellement la situation actuelle, contrairement à sa justification qui se veut proche des besoins quotidiens des usagers !

- **Non seulement cette quatrième voie est présentée comme aléatoire mais si sa construction était retenue, elle ne serait que partielle puisque la concertation actuelle l'arrête à la Penne-sur-Huveaune !**

Nous savons que c'est à partir de là que la poursuite en surface de la 4<sup>ème</sup> voie jusqu'à Aubagne nécessiterait le déplacement de l'autoroute A50, perspective inacceptable compte tenu de l'intense circulation sur cet axe déjà saturé.

**Pour l'éviter, notre association, conjointement avec les élus du secteur** (cf. contribution commune du 23 novembre 2016) **demandait la création d'une halte souterraine en gare d'Aubagne et que l'entrée du tunnel passant sous Aubagne (initialement prévu dans le scénario de passage présenté par le maître d'ouvrage), puisse être avancée au maximum en aval de la Vallée de l'Huveaune.**

Aujourd'hui, d'après le maître d'ouvrage, si la quatrième voie s'arrêtait à La Penne-sur-Huveaune, le chaînon manquant jusqu'à la gare d'Aubagne pourrait être compensé par un système nouveau de régulation « ERTMS » qui permettrait d'augmenter la capacité d'une ligne... !

Outre le manque d'éléments probants sur la fiabilité d'un tel système sur des voies supposées combiner TGV, TER et autres trains, **nous pouvons nous interroger sur sa compatibilité avec un projet de ligne nouvelle comportant théoriquement deux voies dédiées distinctes offrant notamment une alternative permettant de mieux assurer la continuité du service public et la sécurité en cas de problème...**

**Créer dès maintenant une rupture sur cette portion de voie et un risque d'étranglement, n'est-ce pas obérer l'avenir d'un projet de ligne nouvelle indépendante du réseau actuel et qui s'inscrit toujours dans la réalisation de l'Arc méditerranéen ?**

## **3 - CONCLUSION**

Après tant d'années de débats, concertations et études, le flou et les incertitudes ne peuvent plus persister sur cette section du tracé de l'est des Bouches-du-Rhône, sur le choix de la gare d'Aubagne en tant que halte majeure de la ligne nouvelle et sur l'amorce du prolongement en tunnel des deux voies dédiées vers le Var.

**Nous demandons que les études d'approfondissement de cette section dans l'est du département soient poursuivies et que le projet qui sera soumis à enquête publique en vue de la DUP, l'intègre totalement.**

Nous maintenons par conséquent nos préconisations développées dans nos précédentes contributions, y compris celle commune avec les élus du territoire du Pays d'Aubagne et de la Ciotat :

- **Insertion paysagère de la 4<sup>ème</sup> voie dans la Vallée de l'Huveaune**, chaque fois que possible par un passage souterrain en tunnel ou tranchée couverte et, compte tenu de l'augmentation du trafic, protection acoustique efficace de l'ensemble des voies de surface améliorant très nettement la situation actuelle pour les riverains,
- **Durant les travaux préservation de la libre circulation des trains** sur les 3 voies du réseau actuel,
- **Enfoncement souterrain de la quatrième voie le plus en aval possible de la Penne-sur-Huveaune** évitant tout empiètement sur le réseau routier,
- **Raccordement en gare d'Aubagne et création de la halte souterraine pour deux des quatre voies** Marseille-Aubagne,

## Association "VIVRE A GEMENOS"

- **Affirmation de la vocation multimodale de la gare d'Aubagne** dont le positionnement central au sein du Pays d'Aubagne et de la Ciotat, irrigué par un réseau routier et autoroutier multi directionnel, est à même de constituer une des haltes majeures du projet de ligne nouvelle (ce qui était d'ailleurs prévu dès l'origine dans un scénario du maître d'ouvrage),
- **Aménagements de la gare multimodale d'Aubagne à prévoir en conséquence** : parkings, accès et connexions complémentaires avec le réseau routier et autoroutier,
- **Préparer l'amorce du prolongement en tunnel des deux voies de ligne nouvelle vers le Var au sein du massif du Douard** ainsi que cela a été acté dans la précédente concertation,

**Nous espérons que nos observations et préconisations seront prises en considération et nous restons à la disposition du maître d'ouvrage pour en discuter.**

Fait à Gémenos le 30 mars 2021

René Chaix

Président de l'association de protection de l'environnement « Vivre à Gémenos »  
Membre du Collège des acteurs

### Copie à Mesdames et Messieurs :

Christophe Mirmand - Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur - Préfet des Bouches-du-Rhône  
Bernard Deflesselles - Député de la 9<sup>ème</sup> circonscription des Bouches-du-Rhône, Vice-président du Conseil régional  
Patrick Boré - Sénateur  
Renaud Muselier - Président du Conseil régional  
Martine Vassal - Présidente du Conseil départemental et de la Métropole Aix-Marseille Provence  
Roland Giberti - Président du Conseil de territoire Marseille Provence - Maire de Gémenos  
Serge Perrotino - Président du Conseil de territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile - Maire de Cadolive  
Gérard Gazay - Maire d'Aubagne  
Christine Capdeville - Maire de La Penne-sur-Huveaune  
Bernard Destrost - Maire de Cuges-les-Pins  
Marc Del Grazia- Maire de Roquefort-la-Bédoule