



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 12 octobre 2019

Dossier à l'attention de :

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@laposte.net

Madame Linda BOUZAHAR, Assistante de la Mission LNPCA

ext.manpower.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 EN COURS SUR LE PROJET DE
LIGNE NOUVELLE PROVENCE-COTE D'AZUR DANS L'EST DES BOUCHES-DU-RHONE

réf. Dossier V&G LNPCA 081019

PREAMBULE

La contribution de l'association « Vivre à Gémenos » s'inscrit dans une démarche constante constructive et non polémique exclusivement guidée par le souci de participer activement à la protection de l'environnement, du cadre de vie et de la sécurité, notamment dans le secteur Vallée de l'Huveaune - Pays d'Aubagne et de la Ciotat, fortement impacté par le projet de ligne nouvelle.

Or, en limitant l'approfondissement du projet à un surprenant arrêt théorique de l'éventuelle quatrième voie à la Penne-sur-Huveaune, la présente consultation ne permet pas au public d'exprimer son avis en toute connaissance de cause sur le prolongement du projet qui en découle pour l'est du département, alors que le passage par la vallée de l'Huveaune, Aubagne et en tunnel au sein du massif du Douard vers le Var a toujours fait partie intégrante de toutes les très nombreuses consultations, concertations et études précédentes, auxquelles notre association a régulièrement participé !

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

C'est pourquoi nous demandons que soit pris en compte dans les conclusions de la présente consultation, 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 sous le massif du Douard (déjà acté)

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 - bientôt 30 ans ! - 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 d'un scénario initial de passage en surface dans l'Est des Bouches-du-Rhône par la vallée de l'Huveaune-Aubagne-Gémenos et Cuges-les Pins.

1.1 – Préserver les acquis de la précédente période de concertation et d'études complémentaires pour notre 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, ce qui nous a immédiatement mobilisé pour éviter le risque d'un passage en surface.

Un des deux collèges 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 concertation 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.

1.2 - Nos autres contributions durant la phase précédente concernant la section Marseille - Aubagne

Plusieurs autres observations et préconisations formulées par « Vivre à Gémenos » durant la précédente concertation 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

Le passage par la vallée de l'Huveaune et Aubagne étant devenu un point fixe et son prolongement en tunnel au sein du Douard acté, il est utile de les rappeler :

- Affinement des conditions d'insertion de la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune. Durant les travaux préservation de la libre circulation des trains sur les 3 voies du réseau actuel,
- Passage en tunnel ou tranchée couverte dans la vallée, à défaut protection acoustique efficace visant à améliorer nettement la situation actuelle pour les riverains,
- Si le passage en tunnel dans la vallée n'est pas retenu, anticipation à l'entrée de La Penne-sur-Huveaune des deux voies de la ligne nouvelle en tunnel passant sous la gare d'Aubagne ce qui outre la protection phonique de cette section, permettrait d'éviter le déportement de l'autoroute A 50 catastrophique pour la circulation,
- Aménagement de la gare multimodale d'Aubagne, des parkings, accès et connexions avec le réseau routier et autoroutier,
- Anticiper en priorité 1 la future "halte TGV" sous la gare d'Aubagne et l'amorce de la poursuite en tunnel au sein du Douard prévue en priorité 2.

Ces préconisations sont toujours d'actualité.

2 - LA CONCERTATION 2019 SUR LES PHASES 1 ET 2 DU PROJET POUR LE SECTEUR EST DES BOUCHES-DU-RHONE

Dans les Bouches-du-Rhône, les acquis de la concertation précédente 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

Après tant d'années de débats, concertations et études nous devons savoir comment planifier l'aménagement de notre bassin de vie du Pays d'Aubagne et de la Ciotat.

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 territoire 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^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune est nécessaire selon le maître d'ouvrage** (déclaration de J-M. ILLES, Chef de Mission LNPCA SNCF Réseau lors de la réunion du Colac le 12 juin 2019 à Marseille).

Est-ce réellement l'objectif ? On peut se poser la question car le projet soumis à concertation laisse planer le doute, la 4^{ème} voie n'étant envisagée que « si nécessaire » !

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 consultation 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^{ème} 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 éviter ce scénario catastrophique, 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 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, RER, TER, 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 ?

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 l'Est du département en limite du Var.

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

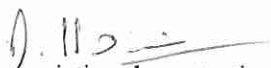
Nous maintenons par conséquent nos préconisations développées dans nos précédentes contributions, y compris celle commune avec les élus du territoire du Pays d'Aubagne et de la Ciotat :

- Insertion paysagère de la 4ème voie dans la vallée de l'Huveaune 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,
- 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 avec le réseau routier et autoroutier,
- Préparer l'amorce du prolongement en tunnel des deux voies de ligne nouvelle vers l'est au sein du massif du Douard ainsi que cela a été acté dans la précédente concertation,

Nous espérons que nos observations et préconisations, partagées par les élus du Pays d'Aubagne et de la Ciotat, seront prises en considération.

Fait à Gémenos le 12 octobre 2019

René Chaix



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

Copie à Mesdames et Messieurs :

Pierre Dartout, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône
Renaud Muselier, Président du Conseil régional
Martine Vassal, Présidente du Conseil départemental et de la Métropole Aix-Marseille Provence
Bernard Deflesselles, député de la 9^{ème} circonscription des Bouches-du-Rhône, Vice-président du Conseil régional
Jean Montagnac, Président du Conseil de territoire Marseille Provence, Maire de Carry-le-Rouet
Sylvia Barthélemy, Présidente du Conseil de territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, Vice-présidente du Conseil départemental,
Patrick Boré - Maire de La Ciotat, 1er Vice-président du Conseil départemental
Christine Capdeville - Maire de La Penne-sur-Huveaune
Bernard Destrost - Maire de Cuges-les-Pins, Vice-président du Conseil de territoire du pays d'Aubagne et de l'Etoile
Gérard Gazay - Maire d'Aubagne, Vice-président du Conseil départemental
Roland Giberti - Maire de Gémenos, Conseiller régional
Jérôme Orgeas, - Maire de Roquefort-la-Bédoule, Vice-président du Conseil de territoire Marseille-Provence

P.J. : Contribution commune des élus et de l'association « Vivre à Gémenos » du 23 novembre 2016

LIGNE NOUVELLE PROVENCE - CÔTE D'AZUR (LN PCA)
CONCERTATION EN COURS SUR LA SECTION DE PRIORITÉ 1 MARSEILLE-AUBAGNE

CONTRIBUTION COMMUNE
DES ÉLUS DU PAYS D'AUBAGNE
ET DE L'ASSOCIATION DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT "VIVRE À GÉMENOS"

Destinataires :

SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
Monsieur le Préfet de région
Monsieur le Président du Conseil régional
Madame la Présidente du Conseil départemental
Monsieur le Président de la Métropole Aix-Marseille Provence

PRÉAMBULE

Actuellement se déroule la dernière phase de concertation avant l'enquête publique et la Déclaration d'Utilité Publique pour les deux premières tranches de travaux (sections de priorité 1 : Marseille-Aubagne et Nice-La Siagne) du projet de ligne ferroviaire nouvelle entre Marseille et Nice. Gérard Gazay, maire d'Aubagne et Bernard Deflesselles, député de la 9ème circonscription, récemment consultés par SNCF réseau, se sont fermement prononcés en faveur de l'insertion souterraine de la ligne nouvelle dans la vallée de l'Huveaune, afin d'en éviter les nuisances et pour la création d'une halte des TGV sous la gare d'Aubagne pour répondre aux besoins de desserte locale. De son côté l'association de protection de l'environnement "Vivre à Gémenos", membre du collège des acteurs (Colac), qui s'est impliquée très activement depuis l'origine du projet pour obtenir un passage en tunnel épargnant Aubagne, Gémenos, Roquefort-la-Bédoule et Cuges-les-Pins, a rappelé en juillet dernier par une note au maître d'ouvrage ses propositions pour la section de priorité 1 Marseille-Aubagne. Les préconisations des élus du secteur et de l'association "Vivre à Gémenos" étant concordantes, il est apparu judicieux de les confirmer dans une contribution commune démontrant la cohérence des positions et la volonté des acteurs du territoire d'inscrire le projet de ligne nouvelle dans une perspective d'aménagement et de développement durable.

UN IMPÉRATIF : CRÉER UNE "HALTE TGV" SOUS LA GARE MULTIMODALE D'AUBAGNE

Selon SNCF Réseau, le dialogue avec les acteurs du territoire a permis de faire évoluer le projet de ligne à grande vitesse vers un projet de ligne nouvelle répondant aux attentes de la région, en donnant la priorité aux transports du quotidien.

Sur le site du projet, le maître d'ouvrage met en avant cette priorité : " *La réalisation d'une ligne nouvelle permettra de libérer de la capacité sur la ligne historique, de doubler à terme les services de transport du quotidien et d'apporter une plus grande fiabilité du réseau ferroviaire sur les sections les plus fréquentées.* "

Dans le secteur d'Aubagne, l'objectif de "doubler à terme les services de transport du quotidien" ne peut être atteint que si les deux voies qui seront dédiées à la ligne nouvelle permettent un arrêt à Aubagne ! A défaut ce serait un coup de frein au développement régional local et un retour en arrière inacceptable !

Idéalement située à proximité immédiate d'axes autoroutiers multidirectionnels, directement connectée à la gare routière et à sa ligne de tramway - qui se prolongera bientôt vers le nord jusqu'à la Bouilladisse et pourrait être raccordée au sud à l'extension prévue du tramway de Marseille jusqu'à la Valentine - la plateforme multimodale de la gare d'Aubagne est une chance pour le bassin de vie du pays d'Aubagne et de La Ciotat et plus largement pour la région de l'Est des Bouches-du-Rhône.

A partir du moment où la ligne nouvelle passera en tunnel sous la gare d'Aubagne, la création d'une "Halte TGV" souterraine est une évidence et une opportunité exceptionnelle à saisir. Avec celle de l'Arbois pour l'Ouest des Bouches-du-Rhône, elle équilibrera la desserte ferroviaire du département et de l'Ouest du Var tout en apportant une réponse efficace et durable aux impératifs fixés au projet de ligne nouvelle.

Les élus du secteur tiennent à ce que cette "Halte TGV" sous la gare d'Aubagne puisse être intégrée dans leur Plan d'Aménagement et de Développement Durable."

... / ...

RÉALISER UNE INSERTION ENVIRONNEMENTALE EXEMPLAIRE DE LA LIGNE NOUVELLE DANS LA VALLÉE DE L'HUVEAUNE

Ainsi que cela a été acté à l'issue de la précédente phase de concertation, le tunnel sous Aubagne se poursuivra au sein du massif du Douard pour ressortir sur le plateau bien après le Grand Rouvière, évitant ainsi les nuisances sonores à la population d'Aubagne, Gémenos, Roquefort-la-Bédoule et Cuges-les-Pins. Dans la phase actuelle de concertation, notre préoccupation est d'étendre cette protection à l'ouest d'Aubagne aux communes de la vallée de l'Huveaune menacées par les nuisances d'un passage à ciel ouvert de la ligne nouvelle.

Nous demandons que l'entrée du tunnel passant sous Aubagne puisse être avancée au maximum en aval de la vallée de l'Huveaune, et à tout le moins à partir de la portion de voie nouvelle jouxtant immédiatement l'autoroute, ce qui éviterait d'empiéter sur cet axe d'intense circulation et de limiter les perturbations au trafic ferroviaire et routier durant les travaux sur cette section. Le tracé souterrain de la ligne engloberait par conséquent la commune de La Penne-sur-Huveaune.

Pour les portions de voies restant en surface, une protection acoustique efficace doit être mise place évitant non seulement toute nouvelle nuisance sonore mais aussi améliorant la situation actuelle des riverains.

EN RÉSUMÉ

Les soussignés demandent au maître d'ouvrage et aux décideurs institutionnels de prendre en compte leurs préconisations pour la section de priorité 1 Marseille -Aubagne et sa jonction avec la section de priorité 2 :

- Création d'une "Halte TGV " sous la gare d'Aubagne,
- Aménagement de la gare multimodale d'Aubagne : parkings, accès et connexions avec le réseau autoroutier,
- Amorçage de la poursuite du tunnel sous Aubagne vers Toulon prévue en section de priorité 2,
- Affinement des conditions d'insertion environnementale de la ligne nouvelle dans la vallée de l'Huveaune,
- Allongement de la section en tunnel en aval d'Aubagne, à tout le moins à partir de la portion de voie nouvelle jouxtant l'autoroute. Durant les travaux du tunnel, les trois voies de surface actuelles doivent rester opérationnelles.
- Pour les voies restant éventuellement en surface dans la vallée de l'Huveaune, protection phonique à la source (écrans acoustiques) évitant de nouvelles nuisances et améliorant la situation actuelle,
- Limiter au maximum les perturbations de trafic ferroviaire et routier durant les travaux.

Fait à Aubagne le 23 novembre 2016

René Chaix

Président d'honneur de "Vivre à Gémenos,
Membre du collège des acteurs

Bernard Deflesselles,

Député de la 9ème circonscription,
Vice-président du Conseil régional

COSIGNATAIRES

- Gérard Gazay - Maire d'Aubagne, Vice-président du Conseil départemental
- Sylvia Barthélemy -Vice-présidente du Conseil départemental, Présidente du Conseil de territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile
- Roland Giberti -Maire de Gémenos, Conseiller régional
- Jérôme Orgeas,- Maire de Roquefort-la-Bédoule
- Bernard Destrost - Maire de Cuges-les-Pins
- Pierre Mingaud -Maire de La Penne-sur-Huveaune
- Patrick Boré - Maire de La Ciotat, 1er Vice-président du Conseil départemental
- Jean Molino - Président de l'association "Vivre à Gémenos"