

06/12/2011

COMITE TERRITORIAL Bouches-du-Rhône 6 décembre 2011

Synthèse de la concertation sur les Bouches-du-Rhône

**JITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE
ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—
NCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES
LITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—
FAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN**

SUR LA CONCERTATION

Dans le département des Bouches-du-Rhône, la concertation c'est :

- 27 rencontres avec les élus,
- 2 Commissions Consultatives des élus,
- 1 réunion de travail avec les élus,
- 3 Comités Territoriaux,
- 1 réunion publique ayant réuni 112 personnes,
- 50 questions soumises par internet et 15 par écrit,
- 11 réunions de travail en groupes géographiques,
- 5 contributions d'acteurs et 1 motion.

Et plus généralement, à l'échelle du projet, ce sont plus de 45.000 visites sur le site www.lgvpaca.com (avec une durée moyenne de plus de 6 minutes) et plus de 320 questions posées via internet.

SUR LES SCENARIOS – DES CONSTATS PARTAGES : SATURATION DU RESEAU, GARE POSITIONNEE A MARSEILLE ST-CHARLES, PRIORITE AU TER

Les échanges lors des groupes de travail ont été de très bonne qualité et riches en enseignements tant pour Réseau Ferré de France que pour les acteurs.

Les principaux thèmes des échanges sont les suivants :

- le bruit et le foncier,
- les éléments de prospective du territoire,
- les interconnexions et l'intermodalité des gares,
- la saturation du réseau et sa fiabilité,
- le fret.

Ces échanges font ressortir les critères de choix des fonctionnalités et des scénarios suivants :

- la préservation du milieu humain (cadre de vie et bâti) et la valorisation des secteurs traversés,
- le maillage et la robustesse du réseau,
- l'interconnexion ferroviaire/TCU et l'intermodalité,
- l'accessibilité des gares pour les personnes à mobilité réduite,
- la desserte du plus grand nombre.

Le premier constat partagé par tous est **la saturation du réseau**.

Le second est : le positionnement de la gare à **Marseille-Saint-Charles, jugé incontournable, avec de fortes demandes en termes d'interconnexion et d'intermodalité**.

Parallèlement, l'étude d'une halte TAGV à l'Est de Marseille est demandée, pouvant être située au niveau du pôle intermodal de la Barasse.

Le troisième constat est la **priorité donnée au développement du TER**. En revanche, des désaccords persistent sur les moyens d'y arriver et certains regrettent que cet objectif soit lié à la grande vitesse.

SUR LES FUSEAUX : DES DEMANDES D'ÉLÉMENTS D'ANALYSE COMPLÉMENTAIRES

Section A : MARSEILLE – HUVEAUNE - Fuseau A1

Un passage en surface est admis jusqu'au droit du MIN. Le développement urbain et la proximité de la L2 cristallisent des oppositions au passage en surface au-delà de cette limite.

Des précisions sur l'insertion urbaine et paysagère, l'ambiance sonore, liées aux têtes de tunnel et à la réalisation de zones d'échanges entre Saint-Charles surface et Marseille Saint-Charles souterrain, doivent être apportées.

Section B : AUBAGNE – FONTBLANCHE

L'insertion, entre Marseille et Aubagne, d'une 4^{ème} voie classique en jumelage de l'autoroute est considérée intéressante. Le niveau de détail proposé reste insuffisant pour que les acteurs puissent prendre position. Des précisions sont à apporter sur l'insertion paysagère et sur l'ambiance sonore.

Le **fuseau B1**, jugé intéressant pour les fonctions ferroviaires apportées à la gare d'Aubagne, est cependant rejeté majoritairement du fait de son passage en surface dans la plaine d'Aubagne et de Gémenos. La modification du passage en tranchée couverte n'a pas permis d'inverser la tendance.

Le **fuseau B2**, similaire au fuseau B1 jusqu'à l'entrée Ouest d'Aubagne, reçoit l'adhésion de plusieurs acteurs pour son évitement de Roquefort-la-Bédoule et Carnoux-en-Provence. Son impact possible sur la zone d'activités de Gémenos et son impact visuel le rendent néanmoins peu acceptable par une majorité. Il est le plus proche du fuseau issu des études complémentaires.

Le **fuseau B3**, similaire au fuseau B1 jusqu'à l'entrée Ouest d'Aubagne, est jugé plus impactant que le B2, notamment dans sa traversée Sud du territoire. Dans sa partie Est, des demandes d'adaptation pour le rendre plus acceptable sont faites :

- l'insertion au niveau de la carrière de l'Escargot afin de garantir la pérennité de son exploitation ;
- l'évitement de la zone urbaine de Carnoux-en-Provence ;
- l'évitement du vignoble AOC du vallon de Rouvière.

Le **fuseau B4**, issu de la concertation et porté par une majorité d'associations, propose un passage sous le massif de St-Cyr, à partir de St-Menet et de la Penne-sur-Huveaune, pour rejoindre le fuseau B3 au niveau de la carrière de l'Escargot.

Ce fuseau reçoit une majorité d'avis positifs en garantissant l'évitement :

- des zones urbaines de la vallée de l'Huveaune, d'Aubagne et Gémenos ;
- des espaces agricoles de la Charte du pays d'Aubagne.

Cependant, à l'instar du fuseau B3, des demandes d'adaptation pour le rendre plus acceptable sont faites, soit l'évitement des zones suivantes :

- le Parc National des Calanques dans sa partie occidentale ;
- la zone urbaine de Carnoux-en-Provence ;
- le vignoble AOC du vallon de Rouvière ;
- l'espace naturel sensible de Fontblanche.

Le passage en souterrain de la ligne, après son débranchement de la vallée de l'Huveaune est demandé sous St-Menet et La Penne-sur-Huveaune.

Section C - Ouest : CUGES-LES-PINS

Le passage de Cuges-les-Pins devra se faire le plus au Sud possible afin de préserver la plaine agricole et le système hydrogéologique (demande de la commune de Cuges et de Signes).

EN CONCLUSION :

Beaucoup d'acteurs ont saisi l'opportunité de cette concertation pour proposer des éléments d'amélioration des fuseaux et émettre des avis sur les options de passage.

Néanmoins ils ont demandé de préciser voire de réduire l'emprise des fuseaux et d'apporter des éléments d'analyse beaucoup plus précis avant de se prononcer pour un fuseau, tout en rejetant catégoriquement le fuseau B1 en l'état.

Les éléments sur les modes de passage, notamment dans les zones indéterminées, ainsi que l'insertion paysagère et le bruit sont à développer.