

**Description des tronçons**

Aménagement de la ligne existante jusqu'à la gare d'Aubagne, passage en tunnel sous Aubagne, puis entre la ZI des Paluds et la zone agricole, remontée vers le col de l'Ange.  
Communes: Aubagne, Gémenos, Roquefort-La-Bédoule, Cuges-les-Pins

**Enjeux et sensibilités**

**Zones urbanisées**  
Le passage en tunnel sous Aubagne et l'insertion en bordure nord de la zone d'activité en cohérence avec les axes routiers permet de limiter les incidences directes. Toutefois, de l'habitat diffus est présent dans la plaine, notamment vers Coulin.  
La maîtrise des nuisances sonores sera un enjeu important en raison de la disposition du relief.

**Agriculture**  
Le projet devrait pouvoir limiter l'emprise sur les zones agricoles spécifiques de la plaine d'Aubagne (agriculture péri-urbaine), promues par une charte agricole innovante.

**Milieus naturels**  
C'est la variante de cette section qui touche le moins les zones naturelles. Comme toutes les autres variantes, il faudra prendre en compte les enjeux de continuité écologique entre la Sainte-Baume et le massif de Fontblanche.

**Paysage et Patrimoine**  
Comme toutes les options de cette section, l'enjeu principal sera l'insertion du projet aux abords du col de l'Ange.

**Risques et ressources naturels**  
La conception du projet devra prendre en compte la nappe alluviale de la plaine d'Aubagne.  
Le projet se situera en altitude au-dessus de la partie en eau du réseau karstique Cuges—Cassis, et les interférences seront faibles : une attention particulière devra être tout de même portée à la maîtrise des rejets polluants.  
Le fuseau n'empiète pas sur la plaine de Cuges: on évite ainsi les risques de perturbation du réseau de drainage de cette plaine fermée (embus).

**Section B : Aubagne - Fontblanche**

**Aubagne Nord**

**Caractéristiques techniques**  
(Evaluation moyenne pour le fuseau)

**Longueur totale**  
**11 km**

**Longueur de tunnels**  
**4 km minimum**

**Coût**  
**0,7 Mds €**  
CE 2008

**Temps de parcours théorique**  
**3 min**

**Vitesse moyenne**  
**230 km/h**

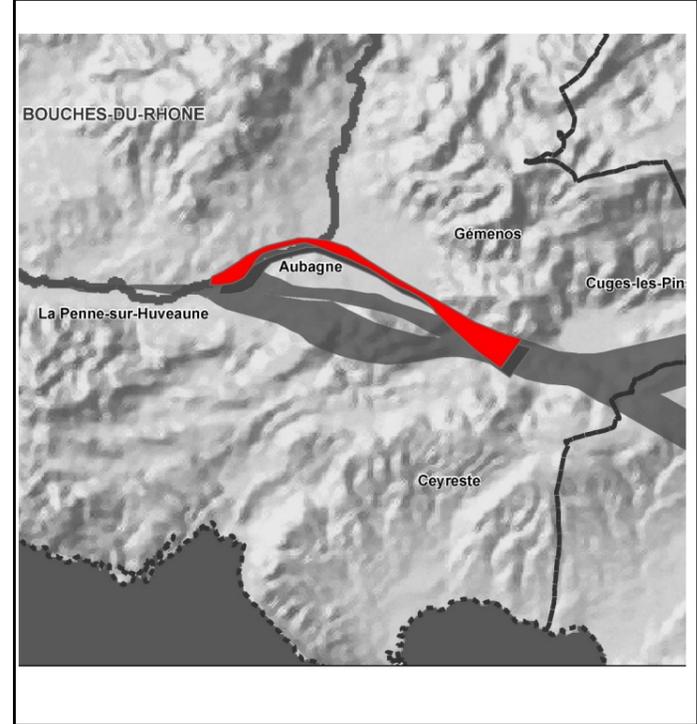
**Éléments - clés**

Ce tronçon passe dans la plaine entre Aubagne et Gémenos: il ne prend du sens que dans l'hypothèse où il pourra s'insérer entre la zone industrielle des Paluds et les zones agricoles situées au nord.

Un passage en tunnel permettra d'éviter les zones urbaines les plus denses d'Aubagne.

Cette variante suppose un traitement approfondi en termes d'insertion paysagère et de limitation des nuisances à l'est d'Aubagne.

Toutes les options laissent la possibilité d'aménager une gare complémentaire à l'Est de Marseille. Cette option se singularise par la possibilité d'aménager cette gare complémentaire à l'est d'Aubagne.

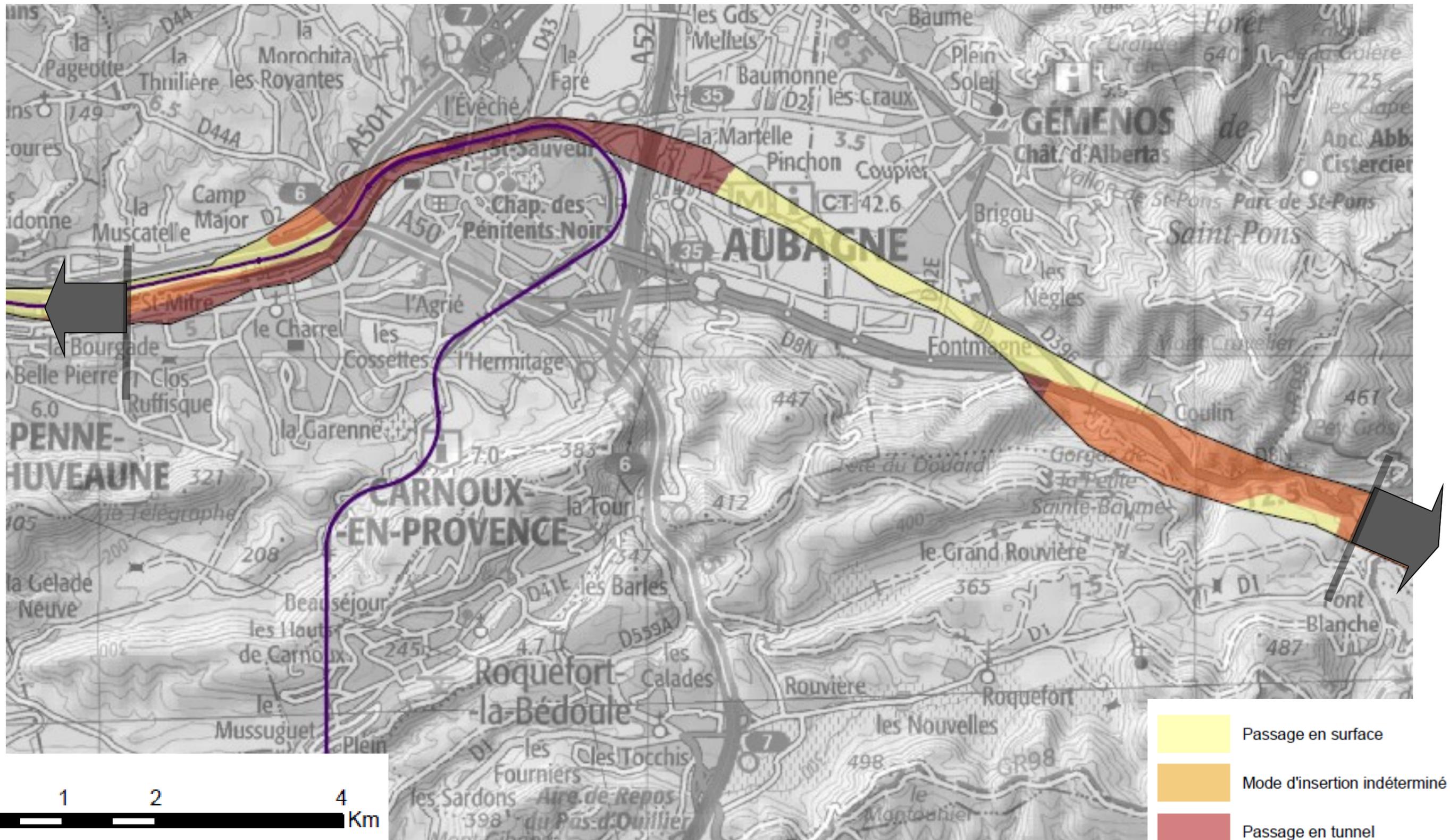


**Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible**

<b>Scénario</b> <b>1</b>	<b>Scénario</b> <b>2</b>	<b>Scénario</b> <b>3</b>	<b>Scénario</b> <b>4</b>
-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

## Section B : Aubagne - Fontblanche

### Aubagne Nord



**Description des tronçons**

Passage en tunnel sous Aubagne, puis passage en limite sud de la ZI des Paluds et remontée vers le col de l'Ange.  
Communes: Aubagne, Gémenos, Roquefort-La-Bédoule, Cuges-les-Pins

**Enjeux et sensibilités**

**Zones urbanisées**  
Le passage en tunnel sous Aubagne et l'insertion en bordure sud de la zone d'activité permet de limiter les incidences directes. Le tronçon touche peu d'habitat diffus.  
La maîtrise des nuisances sonores sera un enjeu important en raison de la disposition du relief.

**Agriculture**  
Le projet ne concerne pas de zones agricoles.

**Milieus naturels**  
Le projet ne touche pas de zones naturelles protégées. Comme toutes les autres variantes, il faudra prendre en compte les enjeux de continuité écologique entre la Sainte-Baume et le massif de Fontblanche.

**Paysage et Patrimoine**  
L'enjeu principal sera l'insertion du projet sur le versant nord de la Tête du Douard et aux abords du col de l'Ange.  
A noter la proximité du château de Julhans.

**Risques et ressources naturels**  
La conception du projet devra prendre en compte la nappe alluviale de la plaine d'Aubagne.  
Le projet se situera en altitude au-dessus de la partie en eau du réseau karstique Cuges—Cassis, et les interférences seront faibles : une attention particulière devra tout de même être portée à la maîtrise des rejets polluants.  
Le fuseau n'empiète pas sur la plaine de Cuges: on évite ainsi les risques de perturbation du réseau de drainage de cette plaine fermée (embus).

**Section B : Aubagne - Fontblanche**

**Aubagne Médian**

**Caractéristiques techniques**  
(Evaluation moyenne pour le fuseau)

**Longueur totale**  
**10 km**

**Longueur de tunnels**  
**4 km minimum**

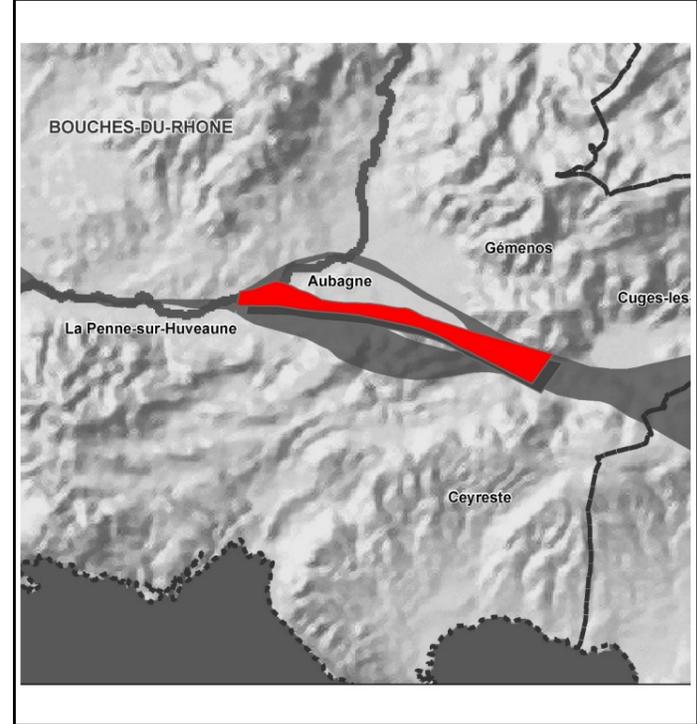
**Coût**  
**0,8 Mds €**  
CE 2008

**Temps de parcours théorique**  
**3 min**

**Vitesse moyenne**  
**230 km/h**

**Éléments - clés**

Cette option de fuseau, après avoir traversé Aubagne en tunnel, s'insère entre la plaine d'Aubagne—Gémenos (habitat diffus, zones d'activité, agriculture périurbaine très active) et les collines naturelles de Roquefort-la-Bédoule: elle touche ainsi peu d'enjeux directement. Toutefois, la disposition à flanc de colline imposera un effort important d'insertion paysagère et de maîtrise des nuisances.

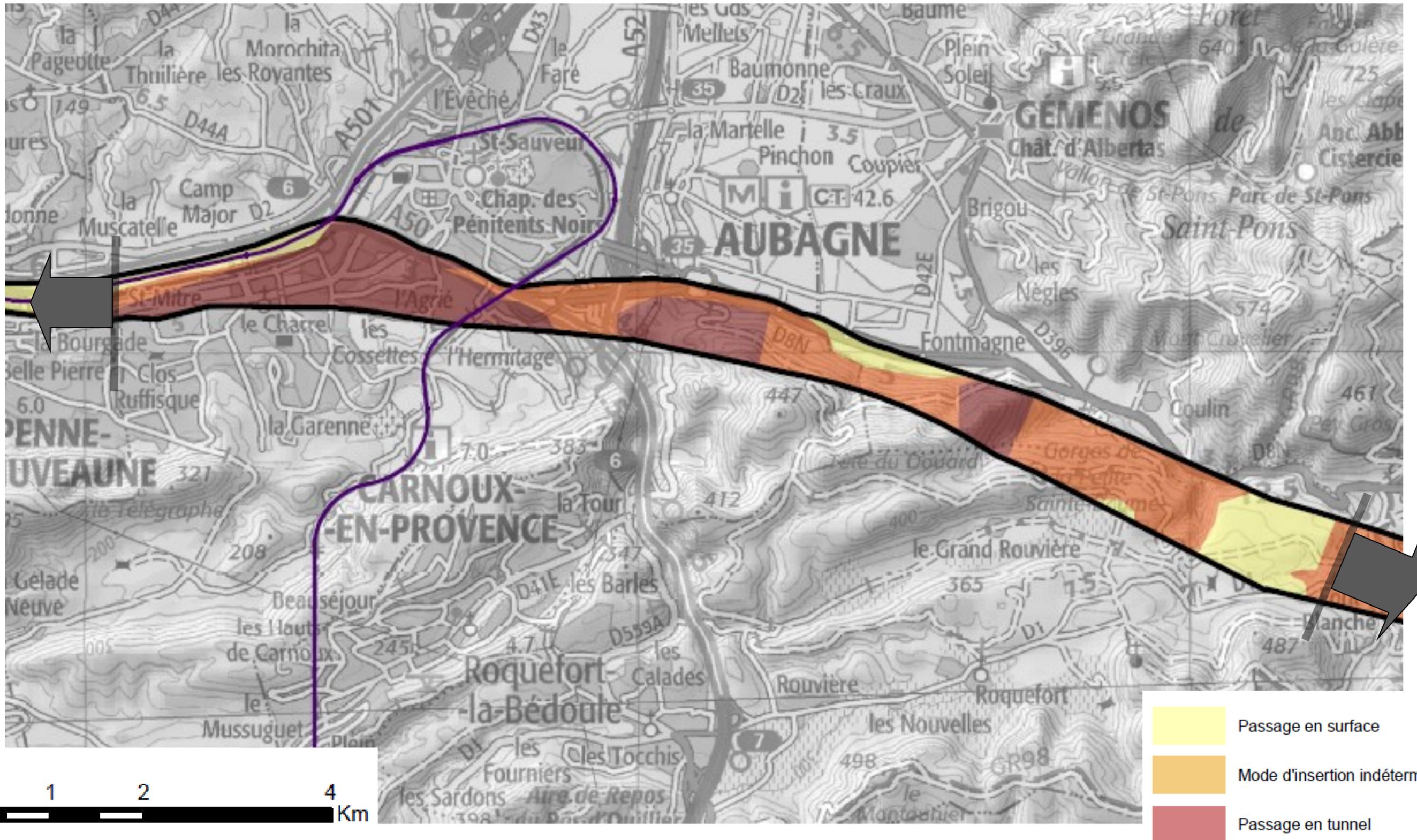


**Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible**

- Scénario**  
**1**
- Scénario**  
**2**
- Scénario**  
**3**
- Scénario**  
**4**

## Section B : Aubagne - Fontblanche

# Aubagne Médian



## Description des tronçons

Passage en tunnel sous les quartiers sud d'Aubagne, puis passage entre Aubagne et Carnoux, puis sur les plateaux au sud du col de l'Ange.

Communes: Aubagne, Carnoux-en-Provence, Roquefort-La-Bédoule, Cuges-les-Pins

## Enjeux et sensibilités

### Zones urbanisées

Le passage en tunnel sous les quartiers sud-ouest d'Aubagne (Le Charrel, ...) permet de limiter les incidences directes. Le fuseau concerne des zones d'habitat au sud d'Aubagne (Fenestrelle) et quelques hameaux au nord de Roquefort.

A noter la présence d'une grande carrière au sein du fuseau.

### Agriculture

Le projet concerne des vignobles AOC sur la commune de Roquefort.

### Milieus naturels

Le projet passe en lisière de l'espace naturel sensible de Fontblanche, pressenti un temps pour être inclus dans le cœur du Parc National des Calanques. Comme toutes les autres variantes, il faudra prendre en compte les enjeux de continuité écologique entre la Sainte-Baume et le massif de Fontblanche.

### Paysage et Patrimoine

Le tronçon concerne des paysages de grande qualité (vallons plantés en vigne), peu visibles de loin: il s'agit donc de préserver des ambiances locales.

A noter la proximité du Château de Julhans.

### Risques et ressources naturelles

Le projet se situera en altitude au-dessus de la partie en eau du réseau karstique Cuges—Cassis, et les interférences seront faibles: une attention particulière devra tout de même être portée à la maîtrise des rejets polluants.

Le fuseau n'empiète pas sur la plaine de Cuges: on évite ainsi les risques de perturbation du réseau de drainage de cette plaine fermée (embus).

## Section B : Aubagne - Fontblanche

# Aubagne Sud

### Caractéristiques techniques

(Evaluation moyenne pour le fuseau)

Longueur totale

**10 km**

Longueur de tunnels

**3 km minimum**

Coût

**0,6 Mds €**

CE 2008

Temps de parcours théorique

**3 min**

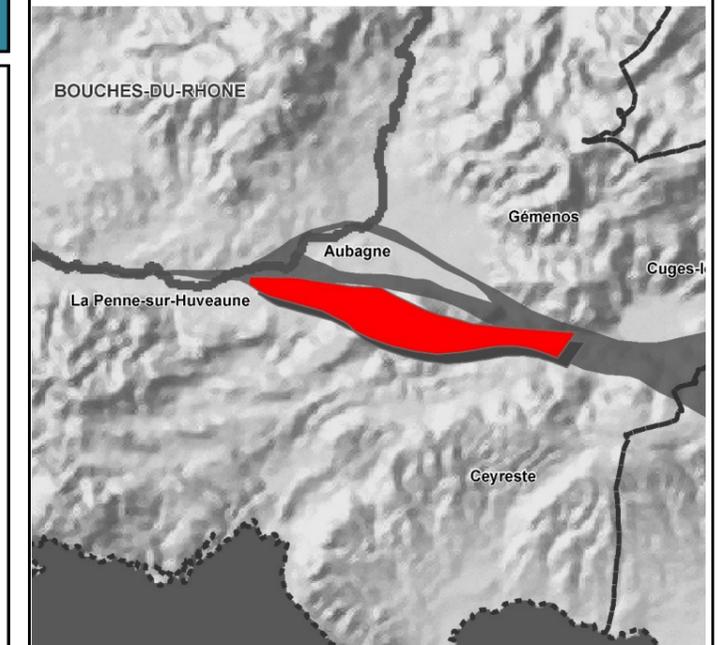
Vitesse moyenne

**270 km/h**

## Éléments - clés

Le passage au sud permet d'éviter la plaine d'Aubagne—Gémenos. Cette option franchit l'essentiel de l'agglomération d'Aubagne en tunnel; elle traverse une zone d'habitat au sud de l'agglomération.

En retour, cette variante traverse des milieux plus naturels, collines boisées et vallons cultivés, au pied d'un espace naturel sensible.



### Scénarios avec lesquels ce tronçon de fuseau est compatible

Scénario

**1**

Scénario

**2**

Scénario

**3**

Scénario

**4**

## Section B : Aubagne - Fontblanche

### Aubagne Sud

