



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 19 mai 2021

Monsieur Alain CHOPIN  
Président de la Commission d'enquête publique  
Métropole Aix-Marseille-Provence  
Direction Générale Adjointe de la Mobilité  
Direction Etudes et Stratégie  
BP 48014 13567 Marseille Cedex 02

Copie par courrier ou mail à :

Messieurs Guy SANTAMARIA et Christian PELLET, membres titulaires de la commission,  
Monsieur Marc MILLAUD, membre suppléant,

ainsi qu'aux destinataires institutionnels, élus et acteurs du territoire concernés par le projet de PDU

**CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION « VIVRE A GEMENOS » (VAG)  
A L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU)  
DU BASSIN SUD-EST DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE**

Monsieur le Président,

Depuis bientôt 30 ans l'association « Vivre à Gémenos » (VàG) mène une action constante en faveur de la protection de l'environnement, du cadre de vie et de la sécurité dans le bassin de vie du Pays d'Aubagne et de La Ciotat et au-delà sur des sujets transversaux. A ce titre elle participe également à des réflexions et concertations sur certaines thématiques avec divers organismes ou comités (Conseil d'orientation du Conseil de Parc du PNR Ste Baume, Collège des Acteurs du projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, Comité Consultatif Environnemental du Circuit Paul Ricard du Castellet, Copil Transports et Mobilités Durables de France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur, etc.) Sa démarche se veut apolitique, non polémique et constructive.

**Dans le Bassin Sud-Est du projet de PDU - qui colle exactement à notre bassin de vie - nous formulons depuis longtemps des propositions, très largement diffusées aux institutionnels, élus et acteurs du territoire, visant à fluidifier et faciliter la mobilité, notamment par l'amélioration des connexions multimodales et multidirectionnelles, avec le souci permanent de la protection du cadre et de la qualité de vie des riverains.**

Nous en résumons ci-après l'essentiel complétant les projets contenus dans le PDU métropolitain pour le bassin Sud-Est, tout en signalant que plusieurs de nos propositions s'inscrivent également dans un cadre régional et ont notamment fait l'objet d'un document de synthèse en date du 4 décembre 2017 lors de la consultation publique sur le SRADDET.

## PREAMBULE

Nous partageons pleinement les ambitions du PDU de favoriser au maximum le développement des moyens collectifs de transports, des modes doux et des pôles d'échanges multimodaux interconnectés.

Toutefois, nous aurions préféré que cet objectif majeur de développement soit placé en tête dans la présentation des objectifs de parts modales, plutôt que d'afficher celui de réduire la part de la voiture, qui met l'accent sur des mesures contraignantes pénalisant ses usagers, alors que cette réduction devrait découler naturellement et quasi mécaniquement de la réalisation de l'objectif premier qui est d'offrir à tous des moyens de déplacements alternatifs efficaces et interconnectés.

C'est dire que nous sommes également et simultanément très attachés à la réalisation des aménagements du réseau routier et autoroutier indispensables pour faciliter la vie, la sécurité et la mobilité des usagers qui n'ont pas d'autre choix que la voiture pour se déplacer.

En périphérie urbaine, dans nos petites villes, nos villages et nos campagnes, la voiture constitue souvent l'unique moyen de déplacement dont il faut également faciliter et fluidifier l'usage par l'adaptation, l'amélioration ou la création d'infrastructures routières, la connexion des réseaux, les parkings, les déviations et voies de contournement des centres-villes et cœur de village.

**Les enjeux et leviers définis dans le PDU permettent la prise en considération des besoins précités** « adaptées aux caractéristiques du territoire » de chaque bassin de vie, de nature à « améliorer les mobilités pour développer un cadre de vie remarquable et respirable » au moyen « d'un système routier réinventé innovant, efficace et durable » répondant aux besoins de mobilité apaisée et de qualité de vie de la population extra urbaine.

D'autant que dans un avenir pas si lointain, l'accélération du progrès technologique pourra probablement éliminer une bonne partie des nuisances de la circulation automobile et redonner ainsi une virginité environnementale à ce type de transport individuel étroitement lié à la liberté de se déplacer.

Par ailleurs, les blocages qui pénalisent trop souvent les usagers des services publics en cas de conflit social ou malheureusement les problèmes de promiscuité en période de pandémie, démontrent aussi les risques et les limites des transports collectifs...

En même temps que l'effort est légitimement porté sur le développement des transports collectifs et des modes de déplacement doux, le PDU doit veiller à réaliser les aménagements indispensables pour réduire les risques et nuisances de la circulation de transit dans les agglomérations.

**L'usage de la voiture doit donc également bénéficier de l'adaptation, de la connexion, de l'amélioration, voire de la création d'infrastructures routières et autoroutières visant à décongestionner et fluidifier le trafic, réaliser les déviations d'itinéraires et voies de contournement, parkings, limitation de vitesse, protection sonore et lutte contre le bruit...**

**Dans ce dernier domaine, le bruit de la circulation routière et autoroutière, les vrombissements assourdissants de certaines voitures et motos, constitue l'agression majeure ressentie par les riverains.**

**Nous regrettons que la lutte contre le bruit de la circulation n'apparaisse pas comme un enjeu du PDU et un des moyens pour développer un cadre de vie apaisé.**

## **NOS OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS COMPLEMENTAIRES POUR LE BASSIN SUD-EST DE LA METROPOLE, BASSIN DE VIE DU PAYS D'AUBAGNE ET DE LA CIOTAT**

**Le bassin Sud-Est tel que défini par la métropole correspond très exactement au périmètre de notre bassin de vie du Pays d'Aubagne et de La Ciotat**, aujourd'hui artificiellement réparti entre deux Conseils de territoire, séquelle d'un découpage électoral préjudiciable contraire au besoin de proximité.

**La reconnaissance ainsi manifestée par la métropole de la cohérence et la pertinence de cette entité territoriale, pourrait préfigurer et ouvrir la voie à un futur "Conseil de Territoire du Pays d'Aubagne et de La Ciotat", organisation de proximité que V&G appelle de ses vœux depuis longtemps !**

**Notre bassin de vie constitue une entité évidente et pour le PDU un véritable carrefour multidirectionnel au cœur duquel la ville d'Aubagne dispose de tous les atouts pour devenir la plateforme intermodale et multidirectionnelle majeure du Sud-Est des Bouches du Rhône ouverte vers le Var et le littoral Est :**

- Remarquablement situé au centre d'une intersection multidirectionnelle par les autoroutes reliant Aix, Marseille, Toulon et au-delà (A50, A501, A502, A52) et par le réseau routier.
- Desservi par la gare multimodale d'Aubagne, vaste espace accueillant déjà :
  - la gare routière des bus et navettes intercommunaux et futurs BHNS (Bus à Haut Niveau de Service),
  - la gare ferroviaire de la ligne Marseille-Nice,
  - le projet de passage de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) dont elle devrait constituer la halte multimodale majeure de l'Est des BdR et de l'Ouest du Var,
  - la ligne de Tramway La Penne s/ Huveaune - Aubagne dont le prolongement en site propre est :
    - d'ores et déjà prévu vers le nord jusqu'à la Bouilladisse (projet Val'tram actuellement en consultation publique), voire au-delà selon certaines projections,
    - hautement souhaitable vers le Sud par le raccordement avec la ligne existante (T1) du Tramway de Marseille Noailles à La Pomme. A noter que ce projet de connexion a déjà été avancé par Marseille dans de précédentes études et que dans le passé, le Tramway reliait déjà Marseille-Noailles au terminus de la plaine d'Aubagne-Gémenos, au lieu-dit le hangar des dirigeables...
- A proximité immédiate des entrées principales du Parc Naturel Régional de la Sainte Baume et du domaine départemental de la Vallée de Saint Pons, très fréquenté et dont l'accès mériterait d'être assuré par une navette depuis le parc relais prévu par le PDU dans le Parc d'activités de la plaine de Gémenos.
- Porte du littoral Est du département vers Cassis, La Ciotat et le Parc National des Calanques
- Point de passage obligé vers Toulon et le littoral Varois.

Le bassin de vie du Pays d'Aubagne et de La Ciotat, au pied des massifs emblématiques du Garlaban et de la Sainte Baume, du Parc National des Calanques et du Parc Naturel Régional de la Sainte Baume, à l'entrée de la Côte d'Azur, bénéficie de sites et paysages remarquables dans un environnement exceptionnel offrant un cadre de vie très apprécié que le projet de PDU métropolitain doit protéger en se donnant les moyens de maîtriser son évolution et les risques et nuisances que son attrait peut provoquer.

Aux actions opérationnelles déclinées en plans locaux de mobilité dans chaque bassin de proximité du PDU métropolitain, nous y rattachons et rappelons nos observations et propositions complémentaires d'intérêt local, départemental ou régional dont la plupart ont déjà été portées à connaissance des institutionnels, élus et acteurs du territoire.

## **1/ - LES AMENAGEMENTS STRUCTURELS VISANT A OPTIMISER LES CONNEXIONS ROUTIERES ET AUTOROUTIERES, SECURISER, FLUIDIFIER ET MIEUX REPARTIR LA CIRCULATION SUR LES VOIES ET AXES PRINCIPAUX**

Avec un trafic d'accès et de transit en forte croissance, la circulation dans le bassin de vie du Pays d'Aubagne et de La Ciotat est devenue critique, notamment aux heures de pointe. L'augmentation des risques d'accidents et des nuisances affecte particulièrement Gémenos et Cuges-les-Pins qui souffrent d'un trafic croissant en plein cœur du village. En outre, la congestion des axes principaux provoque un détournement intense et dangereux du trafic sur les voies de desserte locale qui ne sont pas faites pour ça. L'absence de voies de contournement des cœurs de ville ou de village, le péage sur des autoroutes utilisées pour des trajets quotidiens, reportent des flux importants de trafic sur certaines départementales et petites routes de desserte locale, générant d'importantes nuisances qui affectent la qualité et le cadre de vie des riverains (pollution, stress, accidents, embouteillages, bruit)

Malgré la densité du réseau routier et autoroutier du bassin Sud-Est, l'insuffisance des connexions et des échangeurs incomplets ou mal positionnés, nuisent à la bonne desserte du territoire, à la fluidité, la lisibilité et la sécurité du réseau devenu inadapté au développement constant du trafic, notamment de transit, provoqué par :

- la fréquentation accrue d'activités diverses de tourisme et de loisirs :
  - le domaine départemental du Parc de St-Pons très fréquenté,
  - le parc d'attraction OK Corral,
  - le Circuit du Castellet qui attire toujours plus de visiteurs, d'amateurs et de professionnels,
  - la création en 2017 du Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume dont Gémenos par la Vallée de Saint Pons constitue une des principales portes d'entrée avec d'autres communes du bassin Sud-Est.
- le développement considérable des zones industrielles et commerciales d'Aubagne, Gémenos, la Ciotat et celle récente de Signes dans le Var, laquelle avec le Circuit du Castellet pose de graves problèmes de circulation de transit pour les communes traversées (Gémenos, Cuges-les-Pins et coté Var Le Beausset) **qui provoquent la demande pressante de création d'une voie dédiée depuis la A50 jusqu'au Camp du Castellet.**

### **1.1. Aménagement structurel prioritaire : redonner à l'ex Nationale 8, devenue RD8n, son rôle d'axe principal de circulation en complétant en tous sens sa connexion directe avec les autoroutes A50-A502 et A52 et les demi-échangeurs actuels.**

Nous considérons comme vital et urgent d'optimiser l'utilisation du réseau autoroutier tout proche et de redonner pleinement à l'ex Nationale 8, son rôle naturel d'axe principal de transit, d'accès et de dégagement (qu'elle n'aurait jamais dû perdre) qui fluidifierait et drainerait efficacement l'essentiel du trafic, notamment de transit, en supprimant nombre de blocages actuels tout en permettant également de dévier le trafic de transit passant par le centre-ville de Gémenos.

Nos propositions ont déjà été exprimées à plusieurs reprises aux autorités.

**Elles visent à optimiser la fluidité, la lisibilité et à la sécurité du réseau autoroutier en complétant en tous sens les connexions directes de la D8n avec le réseau autoroutier multidirectionnel dont la proximité immédiate est une chance exceptionnelle pour le secteur et pour la faisabilité de ces aménagements complémentaires.**

Cette demande de raccordements complémentaires autoroutiers s'inscrivait déjà pleinement dans le cadre défini pour les investissements routiers du Contrat de Plan État-Région 2015-2020 qui intégrait dans ses objectifs de financement "*Les échangeurs autoroutiers de la métropole Aix-Marseille Provence*".

### **Propositions complémentaires :**

- **Compléter les échangeurs autoroutiers sur le territoire d'Aubagne pour connecter directement la D8n en tous sens, entrée et sorties et dans les quatre directions avec l'A52 et l'A50 via l'A502**
  - **Pose de deux passerelles sur le rond-point de la Bourbonne** pour obtenir une liaison directe de la D8n avec la A502-A50 et la continuation de la D8n vers Aubagne,
  - **Prolonger les 2 fois 2 voies de la D8n** pour supprimer l'étranglement actuel à 2 voies **sur la petite section depuis le rond-point de la Bourbonne jusqu'aux échangeurs avec l'A52**, l'espace utile existant en bordure du projet d'aménagement du quartier aubagnais dit des Gargues,
- Nota : (cf. annexe 1 schémas sommaires) les réservations foncières nécessaires ont été prévues dans le PLU.
- **Favoriser, par un abonnement gratuit ou à un tarif préférentiel incitatif, l'utilisation du réseau autoroutier pour les parcours intérieurs quotidiens des habitants du bassin de vie.**

### **1.2. Sécuriser la D396**

**La D396 draine un trafic de transit intense détourné vers le centre-ville de Gémenos du fait de l'insuffisance des connexions autoroutières avec la D8n et par la signalisation routière après la sortie du péage de Pont de l'Etoile**

Elle est devenue une voie dangereuse dans sa traversée du village de Gémenos et dans ses portions de ligne droite entre Saint-Pierre-les-Aubagne et le carrefour des quatre chemins (sur Aubagne) d'un côté et le carrefour de Coulin (sur Gémenos) de l'autre où la vitesse représente un risque quotidien pour les usagers et les riverains.

- Le carrefour de Coulin (D8n/D396) n'est plus adapté à l'accroissement de la circulation et représente un point noir à traiter.

- Le carrefour des Quatre Chemins (D396/D43d) constitue un danger constant au débouché de la D43d du fait de la vitesse excessive et de l'intensité grandissante de la circulation sur la section Gémenos / Saint Pierre-les-Aubagne. S'engager sur la D396 ou traverser ce carrefour est devenu extrêmement risqué ; les accidents sont fréquents, un aménagement urgent s'impose pour éviter de nouveaux drames.

### **Propositions complémentaires :**

- **Supprimer la mention « Circuit du Castellet » accolée à Gémenos** sur les panneaux de signalisation en sortie d'autoroute après le péage de Pont de l'Etoile et sur la D396, comme cela a été fait sur la A52
- **Dans les deux lignes droites de la D396**, situées de part en d'autre du village de Gémenos, dont la vitesse est actuellement limitée à 80 km/h alors que d'autres axes sont passés à 70 (exemple D2 entre Gémenos et Aubagne) voire 50 :
  - Limiter la vitesse à 70 jusqu'aux entrées de ville et à 50 à l'approche des carrefours précités ou des entrées de lotissement,
  - Pose de radars pédagogiques de rappel sur ces parcours,
  - Créer sur les bas cotés une bande cyclable et piétonne protégée, actuellement inexistante.
- **Créer des ronds-points aux carrefours des Quatre Chemins (D396/D43d) et de Coulin (D8n/D396)** dont les réservations foncières sont prévues dans les PLU d'Aubagne et de Gémenos
- **En attendant, pose de feux clignotants** à grande hauteur au centre des carrefours D396/ D43d (carrefour des Quatre Chemins) et D396/D8n (carrefour de Coulin)
- **L'interdiction récente du transit des poids lourds par le centre de Gémenos et de Cuges-les-Pins constitue une mesure à pérenniser.**

### **1.3.Sécuriser, répartir et baliser les itinéraires directionnels d'accès à la ZI de Signes et au Circuit du Castellet**

Le développement d'intérêt régional de la récente zone industrielle de Signes et celui spectaculaire du Circuit du Castellet, avec son programme attractif de manifestations de motos, voitures, camions, quelquefois simultanées, provoquent désormais à longueur d'année un accroissement supplémentaire considérable de la circulation, apportant son lot de graves nuisances et dangers pour les communes affectées telles que Gémenos, Cuges-les-Pins et Le Beausset dans le Var.

**La rénovation du circuit et la création de la zone industrielle de Signes se sont faites sans que soient étudiés et mis en place des itinéraires d'accès sécurisés, adaptés à l'ampleur nouvelle du trafic et évitant la traversée des agglomérations.**

Pourtant, déjà en 1994, pour le Bol d'Or, suite aux accidents graves et nombreux qui s'étaient produits lors des précédentes éditions, **notre association avait demandé et obtenu l'occultation de la signalisation** autoroutière "Gémenos - Circuit du Castellet" et un fléchage **favorisant le maintien sur l'autoroute du flux de motards jusqu'à la sortie 11 Circuit du Castellet**. Cette opération mise en place avec succès a été reconduite jusqu'en 1997. Ensuite la suppression temporaire du Bol d'Or et la mise en sommeil du circuit avaient interrompu ce dispositif.

**Aujourd'hui, le problème est devenu permanent et d'une tout autre ampleur. Cette situation nouvelle exige une modification définitive de l'indication des itinéraires d'accès au Circuit et à la Zone industrielle de Signes évitant la traversée des agglomérations ainsi que la création d'une voie d'accès dédiée.**

#### **Propositions complémentaires :**

- **Par une signalisation directionnelle adéquate privilégier les itinéraires autoroutiers sur la A50 (Circuit du Castellet sortie 11) et sur le réseau départemental des itinéraires bis évitant la traversée des agglomérations (Cf. annexe 2)**
- **Rectifier en conséquence la signalisation routière après la sortie du péage de Pont de l'Etoile qui fait encore passer le flux de circulation par le centre-ville de Gémenos**. Cette signalisation dangereuse a pu être retirée sur les panneaux de l'autoroute A52 à l'approche du péage de Pont de l'Etoile ; par souci de cohérence et d'efficacité il faut également supprimer la mention « Gémenos - Circuit du Castellet » sur les panneaux de signalisation en sortie immédiate du péage et au rond-point D396/D43c.
- **Création dans le département du Var d'une voie d'accès desservant le Circuit du Castellet et la ZI de Signes, depuis la A50 jusqu'au plateau du Camp du Castellet.**
- **Pour maintenir la circulation sur les autoroutes pour l'accès au Circuit du Castellet, étudier la gratuité du péage pour les motards le week-end et les jours de manifestations.**

## **2/ - PROPOSITIONS D'AMENAGEMENTS DE SECURITE DES VOIES SECONDAIRES**

Les voies secondaires départementales, étroites, sinueuses et bordées de chaque côté de sorties directes de véhicules des nombreux riverains, ont une vocation prioritaire de desserte locale qui doit être préservée et sécurisée. L'accroissement actuel d'une circulation de transit à la recherche d'échappatoires aux embouteillages des axes principaux, **provoque des risques d'accidents et des nuisances pour tous les riverains qui se mettent en danger dès qu'ils sortent de chez eux**.

**Cette sur-fréquentation nouvelle est la conséquence directe du blocage des axes principaux d'intérêt départemental ou régional.**

### **2.1. La D43d et le secteur de Saint Jean de Garguier**

Avec le report croissant d'une circulation de transit qui tente d'éviter les bouchons, en l'occurrence celui de Pont de l'Etoile, le danger de la circulation est devenu grave et constant sur la **D43d**, petite route de desserte locale, comportant de nombreux chemins et accès directs de riverains qui doivent s'y engager sans visibilité suffisante pour éviter les véhicules surgissant à vitesse excessive. Les risques d'accidents sont permanents.

#### **Propositions :**

- Vitesse à limiter à :
  - 50 sur toute la D43d,
  - 30 à l'approche du Prieuré de Saint Jean de Garguier et sur les sections dangereuses à faible visibilité
- Pose de ralentisseurs (de préférence de type long plateau traversant) sur les portions à visibilité insuffisante :
  - avant et après le Mas de St Jean (dangers des entrées et sorties de nombreux véhicules lors des réceptions) et avant et après le Prieuré (visiteurs, fidèles et carrefour de sortie du lotissement Saint Clair),
  - avant la sortie des terrains de tir à l'arc dans le sens Roquevaire Gémenos et après le sommet de la côte en face de l'entrée nord du château de Saint Jean de Garguier dans les deux sens
- Pose de radars pédagogiques
- Pose de miroirs à la sortie des chemins, impasses ou accès particuliers débouchant sans visibilité suffisante sur les portions sinueuses de la D43d.

## 2.2. La D2 dans le Vallon de Saint Pons et la montée de la Sainte Baume

**Réduire la dangerosité de ce secteur due à l'étroitesse de la D2 desservant le Domaine départemental de Saint Pons et l'accès à la Sainte-Baume. La fréquentation très élevée s'est accrue avec la création du Parc Naturel Régional de la Sainte Baume dont Gémenos via le Vallon de Saint Pons constitue l'une des entrées principales.**

Les nombreux promeneurs, joggers et cyclistes sont en danger sur cette route sinueuse, sans trottoirs ni bas-côtés, où les véhicules peuvent à peine se croiser. En cas d'incendie, les risques encourus pourraient avoir des conséquences dramatiques, particulièrement les jours de forte fréquentation du fait du trop grand nombre de véhicules pouvant accéder au site et se garer dans le parking souvent saturé.

### **Propositions :**

- Vitesse à limiter à :
  - 50 sur la D 2 depuis la sortie du village
  - 30 sur les sections de route très étroites, sans visibilité et sans terre-plein
- Traiter par une signalisation appropriée le passage extrêmement dangereux de l'étranglement de la route sous l'aqueduc de l'ancien moulin et des salons Riviera où le croisement de deux voitures est quasiment impossible
- Élargir les accotements de la route chaque fois que possible pour protéger les piétons et les cyclistes
- Réhabiliter le chemin qui longe le flanc opposé à la route depuis le Théâtre de verdure jusqu'au pont des Tompines, éventuellement par des passages partiels le long du Fauge
- Etudier la possibilité d'une navette, au moins les jours d'affluence, depuis le Parc relais prévu par le PDU dans le Parc d'activité de Gémenos jusqu'au pont des Tompines avec des arrêts intermédiaires sur des points fixes à déterminer (collège et lycée, espace sports et culture, écoles, commerces du centre-ville, etc.) ou à la demande.

## 2.3. La D2 de Gémenos à Aubagne

### **Proposition :**

- **Sur la ligne droite de la D2 de Gémenos à Aubagne**, la largeur de la route et des bas-côtés devrait permettre la transformation de la bande cyclable actuelle en une véritable piste cyclable en site propre et la création de trottoir.

## 2.4. La D42e

### **Proposition :**

- Sur la D42e desservant les équipements sportifs et culturels, collège, lycée et site d'entreprises, prolongement des trottoirs et piste cyclable en site propre en connexion avec le projet du PDU de « vélo route structurant » et son parc relais.

## 3/- INTERMODALITE, DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS ET MOBILITE DURABLE

### 3.1 - Le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) concernant le secteur Est des BdR et Ouest du Var

Depuis 2005, "Vivre à Gémenos" a participé activement aux réunions publiques, comités et groupes de travail thématiques et territoriaux en tant que membre du Collège des acteurs du projet de ligne nouvelle.

Le tracé par Aubagne étant quasiment imposé, notre association s'était fixée comme seul objectif de protéger notre territoire contre les très graves nuisances du projet de passage des TGV initialement prévu à ciel ouvert dans la plaine d'Aubagne-Gémenos. Ce que nous avons obtenu, après 12 ans de mobilisation, par le passage en tunnel au sein du massif du Douard en sortie d'Aubagne, seul scénario de tracé retenu et acté comme acquis de la concertation.

La dernière phase d'études en cours avant l'enquête publique préalable à la DUP concerne l'approfondissement des options de tracés **ainsi que le positionnement des pôles d'échanges multimodaux.**

Comme développé ci-avant, la gare d'Aubagne, avec sa position géographique, son pôle multimodal, l'extension future de son tramway et sa proximité immédiate avec trois axes autoroutiers, constitue le positionnement idéal d'un futur pôle multimodal interconnecté d'intérêt départemental et régional entre Marseille et Toulon.

### **Propositions complémentaires :**

- **Préserver** dans le projet qui sera soumis à l'enquête publique préalable à la DUP, l'acquis de la concertation concernant la section de tracé par Aubagne, à savoir **le passage en tunnel au sein du massif du Douard jusqu'à son sommet après le lieu-dit « le Grand Rouvière » en lieu et place du scénario initial de SNCF réseau passant en surface**
- A partir du moment où le projet de LNPCA prévoit le passage par Aubagne, **la création d'une halte TGV intégrant extension, aménagements de parkings et connexions au réseau autoroutier compléterait le pôle multimodal et multidirectionnel de la gare d'Aubagne d'intérêt métropolitain et régional.**

### **3.2 - Le raccordement des lignes de transport en site propre et des voies vertes**

#### **Propositions complémentaires :**

- **Prévoir l'extension du tramway (T1) de Marseille Noailles-La Pomme et sa connexion à la Penne-sur Huveaune avec celui d'Aubagne** dont le prolongement (Val'tram) est actuellement programmé jusqu'à La Bouilladisse
- Etudier le prolongement et le raccordement du projet de 20 km de voie verte le long de l'Huveaune de Marseille Borély à Aubagne :
  - jusqu'à St Zacharie et le projet de Val'Tram,
  - jusqu'à Gémenos le long du Fauge et de la Maire par le Chemin des Paluds et des cheminements existants et le projet du PDU de « vélo route structurant » par le Chemin des Gravieres et sa connexion avec le vieux projet de VàG de ceinture verte (parcours de détente et sportif) autour des zones d'entrepises de la plaine d'Aubagne-Gémenos,

## **CONCLUSION**

Nos propositions sont nombreuses ; elles sont le reflet des préoccupations de nos adhérents et viennent compléter les projets décrits dans le PDU concernant notre bassin de vie. Pour la plupart elles ont été formulées depuis longtemps et largement diffusées aux institutionnels, élus et acteurs du territoire.

**Il nous semble utile pour le rapport d'enquête publique d'en récapituler l'essentiel concernant le bassin Sud-Est et plus particulièrement le secteur Aubagne - Gémenos - Cuges-les-Pins :**

### **1. Aménagements prioritaires routiers et autoroutiers de sécurité et de fluidité du trafic :**

#### **1.1 Redonner à la D8n sa vocation d'axe majeur de transit, de desserte des sites d'entreprises industrielles et commerciales de la plaine d'Aubagne-Gémenos et de contournement du centre-ville de Gémenos :**

- Réaliser les connexions complémentaires en tous sens des échangeurs A52, A50, A502, avec passerelles sur le rond-point de la Bourbonne et à partir de là vers l'entrée de ville d'Aubagne prolongement des 2x2 voies de la D8n (cf. schémas en annexe 1 - réservations foncières prévues par les PLU)
- Création de ronds-points aux carrefours dangereux de Coulin (D8n/D396 sur Gémenos) et des quatre Chemins (D396/D43d sur Aubagne) (réservations foncières déjà prévues par les PLU)

#### **1.2 Sécuriser les autres voies de circulation par des aménagements adéquats et des limitations de vitesse :**

- 70 km/h maxi sur les grandes portions de lignes droites de la D396 de St Pierre-les-Aubagne à Coulin et 50 km/h à l'approche des carrefours ou autres points sensibles,
- 50 km/h maxi et 30 km/h pour les sections étroites et à faible visibilité sur la D43d d'Aubagne à Roquevaire et la D2 dans la vallée de St Pons et la montée de la Ste Baume

#### **1.3 Sécuriser, répartir et baliser les itinéraires directionnels d'accès au Circuit du Castellet et à la Zi de Signes pour éviter la traversée des agglomérations :**

- Supprimer la mention « Gémenos - Circuit du Castellet » sur les panneaux de signalisation routière en sortie immédiate du péage de Pont de l'Etoile ainsi que sur la D396 et le rond-point D396/D43c
- Privilégier les itinéraires autoroutiers directs (A50 sortie 11) et des itinéraires bis évitant la traversée des agglomérations (cf. annexe 2)
- Création dans le Var d'une voie d'accès desservant le Circuit du Castellet et la Zi de Signes, depuis l'A50 jusqu'au plateau du Camp du Castellet.
- Pour l'accès au Circuit du Castellet, étudier la gratuité du péage pour les motards le week-end et les jours de manifestations.

## **2. Le raccordement des lignes de transport en site propre et des voies vertes**

### **2.1 Le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA)**

- Le projet de LNPCA passant à Aubagne, création d'une halte TGV intégrant extension, aménagements de parkings et connexions au réseau autoroutier complétant le pôle multimodal et multidirectionnel de la gare d'Aubagne d'intérêt métropolitain et régional.
- Dans la suite vers le Var du projet de tracé par Aubagne, préserver l'acquis de la concertation, à savoir le passage en tunnel au sein du massif du Douard jusqu'à son sommet après le lieu-dit « le Grand Rouvière » en lieu et place du scénario initial de SNCF réseau passant en surface dans la plaine de Gémenos et de Cuges-les-Pins

### **2.2 Autres raccordements et projets complémentaires**

- Poursuivre le prolongement du Tramway de Marseille jusqu'à la Penne-sur Huveaune pour le connecter avec celui d'Aubagne et le projet Val'Tram jusqu'à La Bouilladisse,
- Etudier le projet de navette reliant le parc relais prévu par le PDU dans le site d'entreprises de Gémenos, le cœur du village et autres points d'arrêt, au Parc départemental de St Pons,
- Etudier le prolongement du projet de 20 km de voie verte le long de l'Huveaune de Marseille Borély à Aubagne :
  - jusqu'à St Zacharie et sa connexion avec un parcours le long du projet de Val'Tram,
  - jusqu'à Gémenos le long du Fauge et de la Maire par le Chemin des Paluds et des cheminement existants et la connexion avec le projet du PDU de « vélo route structurant » par le Chemin des Gravieres,
  - et sa connexion avec le vieux projet de VàG de ceinture verte (parcours de détente et sportif) autour des zones d'entreprises de la plaine d'Aubagne-Gémenos,

## **3. Voies douces - Autres propositions complémentaires aux projets du PDU**

- **Créer, compléter et connecter les chemins piétonniers, trottoirs, pistes cyclables**, chaque fois que possible en site propre (notamment D396, D2, D42e)
- **Réhabiliter le chemin longeant la vallée de St Pons** éventuellement par des passages partiels le long du Fauge jusqu'au pont des Tompines,

**En espérant que pourrez prendre en considération nos propositions complémentaires à celles du projet de PDU et les inclure dans le rapport de la commission d'enquête,**

**Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.**

**René Chaix**

**Président de l'association « Vivre à Gémenos »**

**Copie aux institutionnels, élus et acteurs du bassin de vie du Pays d'Aubagne et de La Ciotat**

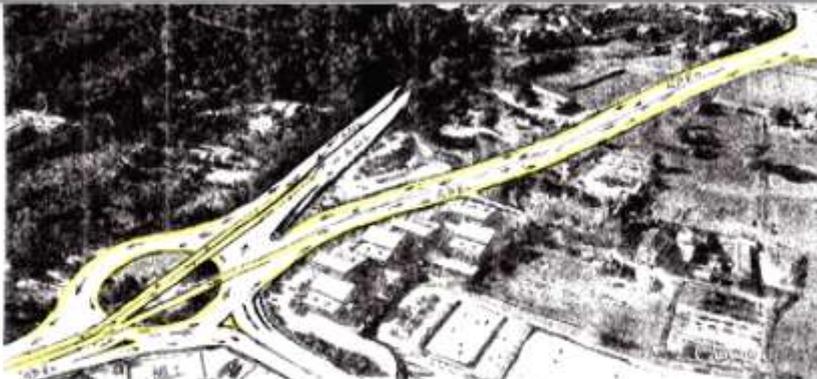
## ANNEXE 1

### Schémas sommaires des propositions de raccordements complémentaires directs et multidirectionnels des échangeurs autoroutiers (A52- A502 et A50) avec la D8n



#### Création échangeurs A502/A52

- Sortie de la A52 venant d'Aix vers la RD8n via la A502
- Sortie de la A502 sur la A52 vers Toulon en venant d'Aubagne/Gémenos via la RD8n



- Elargissement rond point et réduction du terre-plein central de la Bourbonne
- Passerelles sur rond-point vers A502 et A50 Marseille - Toulon et vers Aix par la A52 via la RD8n en prolongeant ses 4 voies



- Création échangeur RD8n/A52 vers Aix et Toulon
- Suppression du tourne à gauche sur 8n vers Toulon
- Création d'un rond-point et voies séparées vers Aix et Toulon
- Doublement de la RD8n depuis la Bourbonne

## ANNEXE 2

### **Accès au "Circuit du Castellet" et à la Zone Industrielle de Signes Sécurisation et signalisation d'itinéraires évitant la traversée des agglomérations**

#### **1/ - Itinéraire principal par la A50 et la sortie 11 qui est l'échangeur le plus proche du circuit et de la zone industrielle de Signes, en attendant la création d'une voie d'accès dédiée dans le Var évitant les agglomérations depuis la A50 jusqu'au Camp du Castellet**

**Sur les autoroutes A50 et A52 mentionner l'accès autoroutier « Circuit du Castellet – Sortie 11 ».**  
**Eviter tout autre signalisation qui ferait passer le trafic par le centre-ville de Gémenos et de Cuges-les-pins !**

**La suppression de la mention Circuit du Castellet accolée à Gémenos a bien été effectuée sur la A52 avant le péage de Pont de l'Etoile. Reste à la supprimer également sur tous les panneaux depuis la bretelle de sortie vers Gémenos jusqu'au carrefour de la D396-D43c.**

**Sur le panneau direction Toulon par la A52, en sortie du Péage de Pont de l'Etoile, compléter la signalisation par la mention "Circuit du Castellet - sortie 11 "**

#### **2/ - En attendant la création d'un accès autoroutier dédié dans le Var et à défaut d'emprunter la sortie 11 de la A50, possibilités d'itinéraires secondaires évitant les agglomérations**

##### **2.1 - A52 venant d'Aix - Après le péage de Pont de l'Etoile, prendre la direction Toulon et la sortie 35 Aubagne Est.**

Au 1er rond-point en sortie immédiate de la bretelle, prendre à droite la D2 vers Aubagne, au 2ème rd-point suivant à gauche 3ème sortie la D43a et au 3ème rd-point à gauche 3ème sortie la D8n. A partir de là - et du rond-point de la Bourbonne où débouche également la A502 pour ceux qui viennent du Sud via la A50 - la signalisation "*Circuit du Castellet*" est rappelée régulièrement sur la D8n jusqu'au Col de l'Ange.

**- Au Col de l'Ange, prendre à droite la D1** (panneau de signalisation à créer et à pérenniser, déjà utilisé en 1994/1997), puis la D3d jusqu'au Gd Caunet, au carrefour à gauche suivre la signalisation existante sur la D3 venant de La Ciotat, puis la D2 jusqu'au Camp et à droite la D8n et le circuit.

C'est une superbe route bien utilisable à travers la forêt départementale de Fontblanche.

##### **2.2 - A50 sortie 6 Carnoux**

Après le péage de Pont de l'Etoile, prendre la direction Toulon A52 qui se transforme en A50 après sa jonction avec celle qui vient de Marseille. Prendre la sortie 6 Carnoux sur la D559a, puis au rd point à gauche, la 3ème sortie direction Aubagne, après le pont reprendre immédiatement à gauche la A50 puis à droite la A52 direction Aix et la sortie 35 qui débouche sur la D8n et ensuite comme en 2.1.

**2.3 - Au rond-point de St Pierre les Aubagne, une indication "*Circuit du Castellet*" par la D43c** devra orienter ceux qui arrivent par la D96 ou qui sortent du péage de Pont de l'Etoile.