

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



UN TERRITOIRE DYNAMIQUE MAIS FORTEMENT CONTRAINT, DONT LE DÉVELOPPEMENT SERAIT HYPOTHÉQUÉ PAR LA VENUE DE LA LIGNE TGV.

L'opportunité d'un renforcement des liaisons à grande vitesse, ainsi que des liaisons interrégionales ferroviaires est indiscutable au regard des problématiques du transport dans notre région.

La liaison Marseille-Toulon-Nice, grandes métropoles régionales ayant la volonté de s'intégrer à l'arc méditerranéen, impose de fait un choix pour le tracé Nord-Marseille issu du scénario 3.

Le coût social et environnemental d'un tracé par la Haute Vallée de l'Arc, ne justifie en rien ce choix qui, de plus, ne répond que partiellement aux enjeux de ces grandes métropoles.

CONTACT

Mairie de ROUSSET
Place Paul Borde
13 790 ROUSSET.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

UN BOULEVERSEMENT DES EQUILIBRES...

... SOCIO TERRITORIAUX SUR NOTRE BASSIN DE VIE.



1 • Un territoire de qualité, qui a réussi la synthèse entre habitat, économie, agriculture et préservation d'espaces naturels remarquables.

A bien des égards, la haute vallée de l'Arc, mais plus particulièrement la commune de Rousset, présente des particularismes qui ont souvent fait parler de "Silicon Valley" au pied de la Sainte-Victoire.

En effet, le succès de la zone industrielle de Rousset, avec notamment l'implantation de multinationales dans le secteur de la microélectronique (ST Microelectronics et ATMEL), ainsi que de multiples sous-traitants, font que notre commune de 4 000 habitants accueille aujourd'hui plus de 6 500 emplois sur son petit territoire (1 900 hectares). Cet impact en terme d'emplois s'ajoute à celui de la richesse créée, la ville de Rousset étant en 2004 la première commune de la Communauté d'Agglomération du

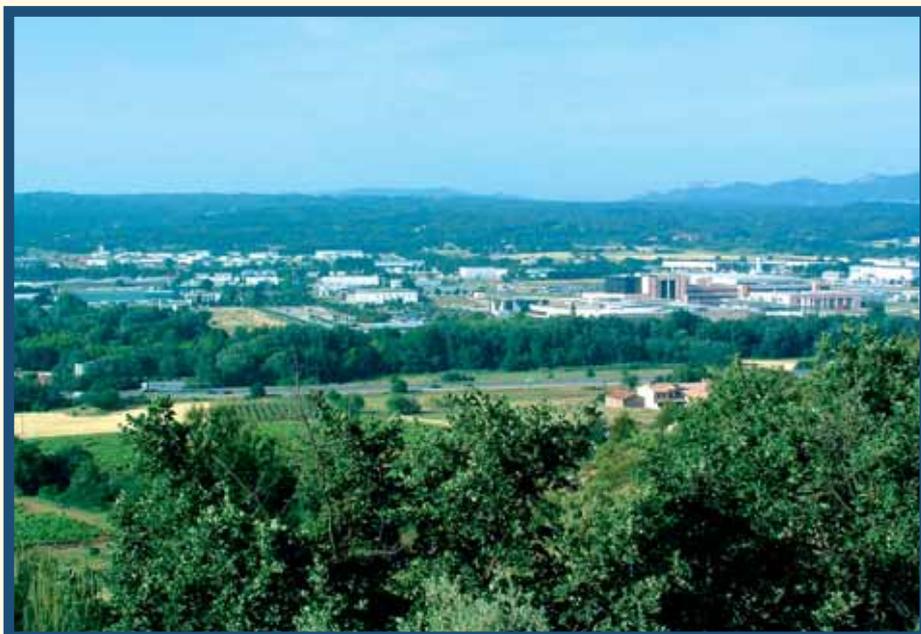
Pays d'Aix (34 communes) en terme de bases brutes de taxe professionnelle.

Ce développement économique exceptionnel, a abouti en préservant au mieux les équilibres entre les différentes fonctions du territoire : agriculture et habitat d'abord, mais également en préservant les espaces naturels remarquables existants.

La commune jouit d'une très bonne renommée dans le secteur de la viticulture, puisqu'elle développe des vins en AOC "Palette" et "Côtes de Provence", d'une très grande qualité et qui connaissent un vrai succès commercial. Ce succès s'est vu confirmé récemment par la création d'une sur appellation "Sainte Victoire", qui renforce l'image de qualité du terroir et de ses productions.

Parallèlement, le développement de l'habitat s'est poursuivi de façon croissante sur les décennies précédentes, garantissant une harmonie entre fonction villageoise classique et fonction péri-urbaine liée au développement de l'aire urbaine Marseille-Aix.

Enfin, la partie nord de la commune, située en piémont de Sainte Victoire, représente un patrimoine naturel d'exception, confirmé par la création du Grand Site de Sainte Victoire, et le classement ZNIEFF et ZICO d'une majeure partie située au nord de la Nationale 7.



PRESERVER LA HAUTE VALLEE L'ARC

2 • Des contraintes physiques fortes qui enserrant et limitent les possibilités de développement.

Outre la faible superficie de son territoire, la commune de Rousset possède de nombreuses contraintes tant physiques que liées aux infrastructures existantes, ce qui a pour effet de complexifier les possibilités de développement urbain.

L'habitat roussetain (village et tissu urbain discontinu), se trouve limité et contraint par la Nationale 7 au nord (et les espaces naturels remarquables évoqués plus haut), et l'autoroute A8, ainsi que la Départementale 6 et le cours d'eau de l'Arc au sud. Il existe également une ligne SNCF (ligne Gardanne – Carnoules) non utilisée à regrets à ce jour, au sud du territoire.

Par ailleurs, la société ESCOTA mène une Déclaration d'Utilité Publique afin d'élargir à 2 x 3 voies l'A8, ce qui représente une superficie de 200 000 m² qui disparaîtra bientôt au profit de l'autoroute, rendant un peu plus prégnantes les contraintes physiques.

Il va sans dire d'une part, que les possibilités d'implantation d'une ligne TGV apparaissent difficiles compte tenu de la faible emprise foncière restante à ce jour ; et d'autre part qu'une telle emprise ne peut se faire sans porter de préjudices graves aux différentes fonctions actuelles du territoire.

3 • Une conséquence importante sur nos espaces naturels et agricoles actuels. Et peut-être une menace pour l'activité de microélectronique ?

Selon toute vraisemblance et compte tenu des contraintes physiques que nous avons évoquées, le seul tracé réaliste pour une ligne TGV se trouverait en limite sud de l'autoroute A8, c'est-à-dire : en zone agricole principalement dont la vocation est pour une grande partie viticole AOC, en zone naturelle et inondable puisque proche du lit de l'Arc, à proximité des usines de ST et ATMEL en entrant sur la commune.

Concernant la zone agricole, et en admettant que l'élargissement de l'A8 le permette encore, le tracé se trouverait en pleine zone cultivable. Cette zone a été identifiée par la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône, comme de très grande qualité pour l'implantation de

cultures, c'est notamment pour cela que l'INAO a classé en AOC "Côtes de Provence" une partie de celles-ci. Le passage de la ligne TGV serait donc remettre en cause le succès économique de la viticulture roussetaine.

Concernant la zone naturelle et inondable, il paraît délicat de vouloir y édifier un édifice qui d'une part rendrait plus importants les risques de crues, et le soumettrait aux aléas de la nature.

Concernant la forte proximité des usines de fabrication de composants de microélectronique de ST et ATMEL, celles-ci sont soumises à des normes industrielles extrêmement contraignantes, excluant les particules en suspension ou la poussière que pourrait générer le déplacement d'un train à grande vitesse, de même que les vibrations du sol.

Enfin, nous rappelons que la haute vallée de l'arc constitue la plus grande partie du bassin minier de Gardanne, et que le sous-sol



SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT

...DE LA MÉTROPOLE MARSEILLAISE.

est à ce titre traversé par de nombreuses galeries, soumises à affaissement ou effondrement, ce qui est susceptible de fragiliser un ouvrage d'art comme une ligne à grande vitesse.

4 • Quelles perspectives de développement restent au territoire, une fois la contrainte d'une LGV inscrite dans son droit des sols ?

On peut se demander si après avoir œuvré au développement d'un territoire, couronné de succès au niveau de l'aire métropolitaine marseillaise, l'arrivée du TGV ne serait pas le signal d'une nouvelle époque : celle de l'anti-développement ?

L'accueil de multinationales est un amalgame entre qualité de vie, capacité d'accueil et de développement, et partage d'une même volonté d'avenir commun.

Outre le caractère évidemment dégradant du lieu de vie, tant d'un point de vue visuel qu'acoustique, l'arrivée de la LGV remet en cause les perspectives de développement futur, de par les contraintes supplémentaires qu'elle impose au territoire.

Le risque d'une "rupture de contrat" entre les multinationales qui ont choisis Rousset comme lieu d'implantation et la commune d'accueil, est envisageable, ce qui aurait des conséquences dramatiques pour le territoire du bassin minier, qui réussit sa reconversion et doit pérenniser ses acquis nouveaux.

Avec une production locale représentant 40% de la production française de microélectronique, la concrétisation de projet de Centre Intégré de Microélectronique de la région PACA, et le dépôt d'une candidature auprès de la DATAR comme pôle d'excellence, la zone industrielle de la commune de Rousset ne pourrait supporter le sérieux coup d'arrêt à son développement, que serait l'arrivée de la ligne TGV.

5 • En guise de conclusion, la commune de Rousset apporte son soutien au scénario de LGV passant par Marseille.

La métropole méditerranéenne en construction qu'est Marseille, et dont la volonté de recevoir la ligne de TGV est évidente, doit pouvoir renforcer son attraction par le biais de ce nouvel équipement.

Le scénario à deux axes, Nord Marseille - Nord Toulon - Ouest Nice possède de multiples avantages, et reçoit le soutien de nombreuses collectivités : ville de Marseille, Conseil Général des Bouches-du-Rhône, Communauté du Pays d'Aix, qui jugent qu'il est le plus en phase avec les enjeux de développement de l'arc méditerranéen. Il faut respecter le choix de la ville de Marseille de conforter son rôle de capitale du grand sud.

La commune de Rousset s'engage officiellement pour ce choix là. En effet, ce scénario garanti un impact minimum sur les enjeux environnementaux et humains, réduit le nombre de kilomètre de voies construites ainsi que les temps de parcours. Il possède, et ce n'est pas négligeable, le second meilleur taux de rentabilité socio-économique avec 4.4%, suite au bilan couts-avantages réalisé par RFF.

La préservation des équilibres socio-économiques de la haute vallée de l'Arc, ainsi que ses paysages (enjeux environnementaux forts à très forts) justifient le soutien de la commune de Rousset au scénario n°3, Nord Marseille - Nord Toulon - Ouest Nice.

