

ASSOCIATION SAUVEGARDE ENVIRONNEMENT CUGEOIS

juin 2005

→ **les cahiers d'acteurs**
SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



Association Loi 1901

Enregistrée en Préfecture
des Bouches du Rhône
sous le N°0133103104/9
en date du 9 Mars 2005

OUI POUR UNE LGV PACA, MAIS PAS A N'IMPORTE QUEL PRIX !

L'association de Sauvegarde
de l'Environnement Cugeois
a pour objet :

- de formuler auprès des pouvoirs publics et des organismes compétents ses réflexions sur l'opportunité d'un tracé de ligne à grande vitesse.
- de préserver le "poljé" de Cuges
- De s'opposer au scénario "Marseille - Sud Ste Baume" qui impacte Marseille, La Penne/Huveaune, Aubagne, Gémenos, Cuges les Pins avant de rejoindre le département du Var.
- proposer une autre alternative à ce tracé.

CONTACT

Le siège social est fixé chez :
M. Patrick WILSON, Président,
20 chemin du Puits St Marc
13780 Cuges Les Pins
Tél.04.42.73.96.42
M. Bernard DESTROST,
secrétaire et porte parole
de l'association
Tél. 04.42.73.84.81
a.s.e.c@wanadoo.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

QUELS IMPACTS SUR NOTRE ENVIRONNEMENT ?

A choisir une nouvelle infrastructure pour les années à venir, nous choisissons le train.

Mais nous défendons un équilibre qui additionne le coût, le développement global et durable de la région PACA et l'impact sur notre environnement conformément aux directives de la Commission Interministérielle de l'Aménagement du territoire de décembre 2003.

Le scénario passant par Marseille ne correspond absolument pas à ces directives pour les raisons suivantes :

DES TEMPS DE PARCOURS INADAPTES :

C'est le tracé le moins rapide pour joindre le Nord de l'Europe à la métropole azurée.

De plus, les temps de parcours annoncés par RFF ne tiennent pas compte des arrêts en gare. Dans la vallée de l'Huveaune, la vitesse sera limitée à 160 kms/h ce qui n'est pas la mission première d'un TGV.

UN IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DESTRUCTEUR :

Des nuisances toujours plus grandes pour les riverains de l'est de l'agglomération Marseillaise et plus particulièrement le long de l'Huveaune, coincés entre l'autoroute A 50, les périmètres «Seveso»

Une topographie très marquée au Sud de la sainte Baume, un milieu naturel de grande qualité répertorié au titre du réseau Natura 2000 ; **Un impact destructeur pour Cuges les Pins**, qui doit sa singularité au fait que c'est un **poljé, le plus grand d'Europe**, bassin d'effondrement tertiaire en relief karstique. La



plaine de Cuges les Pins est une dépression fermée dont les eaux de ruissellement s'échappent uniquement par les failles naturelles dans le sol appelées "embus" qui rejoignent le réseau hydrographique souterrain. De plus aux dires de RFF, les paysages perçus depuis la vallée de Cuges sont à la fois d'une grande simplicité et d'une grande force, un village unique groupé autour de ses clochers qui donne une impression idyllique de la campagne Provençale préservée.

Des nuisances sonores irréversibles.

Le poljé de Cuges deviendra une véritable caisse de résonance au passage des TGV.

UN DEVELOPPEMENT DURABLE SACRIFIE :

Pourquoi s'obstiner à concentrer nos infrastructures sur le littoral de la région PACA, alors que le Nord de cette région est sous dimensionnée et qu'elle revendique, légitimement les infrastructures nécessaires à son développement dans des projets aussi importants que l'ITER.

UN COUT DEMESURE

Dans le scénario à 2 axes proposé par RFF, repris dans le document public, l'itinéraire par Marseille pourrait atteindre 7,5 Milliards d'Euros.

Cette estimation ne tient pas compte des traversées souterraines de Marseille et de Toulon qui engendrent un surcoût d'1 Milliard d'Euros. Soit au total 8,5 Milliards d'Euros.

DES INCERTITUDES TROP IMPORTANTES :

Sans tenir compte de la création d'une gare à l'Ouest de Toulon, c'est déjà 59 kms de tunnel à réaliser (l'équivalent du percement des Alpes entre Lyon et Turin). Les incertitudes géologiques font craindre **un dépassement pharaonique** du projet. Les sources RFF évaluent entre **30 et 100 Millions d'Euros le KM de tunnel.**

La réalisation d'une gare à la Blancarde, ne pourra qu'accentuer un peu plus le coût alors que deux gares, Marseille St Charles et Aix TGV sont implantées dans un rayon de 20 kms.

UNE NOUVELLE ORGANISATION DES TRANSPORTS



L'ARC MEDITERRANEEN ou LATIN :

L'intérêt d'un axe méditerranéen ou latin n'existe-t-il pas que dans l'esprit de quelques uns. Aucune volonté politique affirmée à ce jour, n'indique vouloir construire un axe Barcelone Gênes. Pour preuve le projet Montpellier Perpignan n'a pas été retenu au Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire. Quand bien même, dans la réalisation de cet arc, l'obligation de placer la ville de Marseille en ligne entre l'Italie et l'Espagne n'est pas une priorité. Dans 20 ans, l'aire métropolitaine marseillaise, bloquée au sud par la mer Méditerranée, ne pourra évoluer que vers le nord et son cœur se situer en périphérie de la Ville d'Aix en Provence. En matière de fret, notre région

qui a accès au domaine maritime peut conjuguer différents modes de transport qui préservent le développement durable ; les premières liaisons maritimes Barcelone Gênes en sont un exemple.

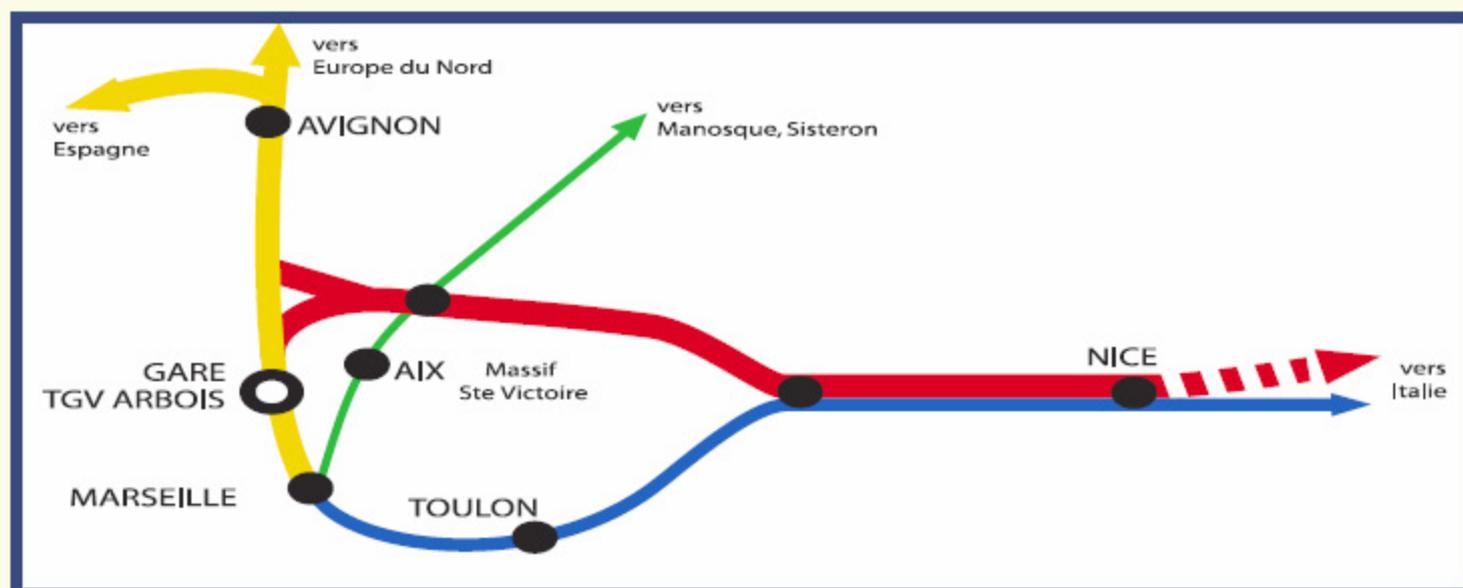
LES T.E.R.

Aujourd'hui 83% des déplacements sont motorisés dans l'aire métropolitaine marseillaise. La part du train est décevante; elle ne représente que 0,3% des déplacements. Pour inverser cette tendance, il est nécessaire d'améliorer rapidement les infrastructures existantes comme décidé dans le contrat Etat-Région (doublement partiel de la ligne Marseille Aix - 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne). D'imaginer, autour des gares TGV, des dessertes de banlieue

adaptées privilégiant des solutions multimodales (TER, Bus, tramways, métro...) et surtout d'améliorer ses caractéristiques, grâce à des services rythmés, de bonnes fréquences de passages et une meilleur inter modalité tarifaire, atouts essentiels dans la réussite des transports banlieue de la région PACA,



SOLUTIONS ALTERNATIVES



Notre réflexion sur cette infrastructure, nous amène à proposer l'itinéraire suivant :

NORD AIX - NORD Ste VICTOIRE

La future LGV pourrait se raccorder sur la LN 5 au Nord d'Aix en Provence, contourner le Massif de la Sainte Victoire par le nord pour se raccorder, comme toutes les autres propositions de RFF, sur la ligne existante à l'est du département du Var, en empruntant le couloir de nuisances formé par l'autoroute A 8.

Deux nouvelles gares seraient réalisées, une au nord d'Aix en Provence, à l'intersection de la ligne de chemin de fer "Val Durance", l'autre à l'Est du Var à l'intersection de la ligne classique reliant Nice, Toulon et Marseille. Cet itinéraire présente des atouts considérables :

DES TEMPS DE PARCOURS ATTRACTIFS :

Le meilleur temps entre l'agglomération azurienne et le nord de l'Europe.
Des temps de parcours entre Nice et Marseille ne dépassant pas 1h 15.

UN IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ACCEPTABLE :

Ce tracé évite les grands sites de la Sainte Baume et de la Sainte Victoire, la forêt domaniale de Morières, le Massif des Maures, ainsi que les bassins agricoles et vinicoles des AOC de Carcés, Cotignac, Entrecasteaux, Lorgues et les Arcs, le Plateau de l'Issole, la Roquebrussanne.

Au sud, il évite la vallée de l'Huveaune, les villes d'Aubagne, Gémenos et Cuges les Pins. Il épargne les régions à forte densité de population, notamment les agglomérations marseillaise et aixoise.

LA PRISE EN COMPTE DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

La création d'une nouvelle gare rattachée au réseau du Val de Durance permettra le développement du nord de la région PACA (les départements des Alpes) de relier Aix en Provence aux villes de Manosque, Sisteron, Gap etc... et de s'inscrire dans le projet ITER.

La seconde à l'est du département du Var permettra de desservir l'arrière pays Varois (région de Draguignan) ainsi que le sud-est de ce même département

LE COUT LE MOINS ELEVE :

Ce tracé est un des plus court, qui nécessite moins de Kms de tunnel et d'ouvrages d'art.

UNE DESSERTE DE TOULON PRESERVEE :

Aujourd'hui, "Toulon centre" est desservi par des TGV en provenance de Paris en 3h40. L'amélioration de la voie classique, par la création de la 3^{ème} voie entre Aubagne et Marseille, de deux voies à quai supplémentaire en gare d'Aubagne, un double évitement à St Cyr sur Mer et d'autres améliorations techniques permettront de réduire sensiblement les temps de parcours vers Toulon (3h20 environ) et ainsi offrir une desserte banlieue adaptée à la métropole marseillaise.

CONCLUSION

Nous demandons que notre proposition, conforme à la demande du CIAT, soit mise à l'étude et portée au débat public. Nous nous opposerons avec force à tous les projets, incompatibles avec le développement durable destructeurs de notre environnement, patrimoine que nous devons transmettre à nos enfants.