

LES ASSOCIATIONS UNIES DU NORD D'AIX

mai 2005

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

Venelles Environnement
Association agréée
Président : M Luc PĀGANI
lucp13@aol.com
Siège social : L'Orbitelle,
rue Eugène Bertrand,
13770 Venelles

CIQ de Venelles
Président :
Mme Suzanne LAMOUROUX
ciq-de-venelles@wanadoo.fr
Siège social :
9, rue du Val de Tourame,
13770 Venelles

CIQ de Puyriscard
commune d'Aix-en-Provence
Président :
Mme Christine BERNARD
Siège social :
Place de l'Eglise,
Maison des Associations,
13540 Puyriscard

CIQ de Coutheron
commune d'Aix-en-Provence
Tél : 04 42 92 16 18
Siège social :
Place Emile Bossy, Coutheron,
13100 Aix-en-Provence

CIQ des Pinchinats
commune d'Aix-en-Provence
Président :
M. Pierre ARDEN
Tél : 06 87 39 61 02
ciqpinchinats@wanadoo.fr
Siège social :
Chemin des Chênes
Les Pinchinats
13100 Aix-en-Provence

Mieux Vivre à Peyrolles
Président :
M. François PLESNAR
Tél : 04 42 57 83 56
f.plesnar@free.fr
Siège social :
3 place du Saint-Sépulcre
13860 Peyrolles-en-Provence

Durance Meyrargues
Environnement
Contact :
M. Jacques ALEXANDRE
durance.meyrargues.environnement@wanadoo.fr
Siège social :
La Repentance
13650 Meyrargues

LES ASSOCIATIONS DU NORD D'AIX UNIES DANS UNE REFLEXION COMMUNE SUR LE PROJET DE LA LGV PACA

**QUI PEUT PREJUGER DE
L'AVENIR DES GRANDS
SITES PAYSAGERS TELS
QUE LA TREVARESSE,
LE CONCORS, LA SAINTE-
VICTOIRE, LE MASSIF DE LA
SAINTE-BAUME, LE MASSIF
DES MAURES ET DE
L'ESTEREL ?**

La loi Solidarité
Renouvellement Urbain
préconise la mise en place
de schémas de cohérence
territoriale précisément pour
rendre plus harmonieuse les
politiques urbaines dans le
cadre du développement
durable.

Art. L. 121-4 : L'Etat, les
régions, les départements,
les autorités compétentes en

matière d'organisation des
transports urbains et les
organismes de gestion des
parcs naturels régionaux
sont associés à l'élaboration
des schémas de cohérence
territoriale ...

Art. L 122-2 - En l'absence
d'un schéma de cohérence
territoriale applicable, les
zones naturelles ... ne
peuvent être ouvertes à
l'urbanisation.

**Hypothéquerions-nous
l'avenir des grands sites en
priviliégiant la liaison d'une
seule ville à la capitale ?
nous tromperait-on sur les
véritables objectifs de la
ligne ?**

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

LE PROJET DE LGV PACA PROPOSE...

... de satisfaire 3 ambitions

RAPPROCHER LES AGGLOMERATIONS DE LA REGION PACA DE BARCELONE A GENES ?

Il ne serait pas concevable pour les associations de réaliser un arc méditerranéen sans passer par Marseille, deuxième grande métropole de France, Toulon et Nice. Le projet RFF considère d'ailleurs Marseille-Nice comme "le maillon central" de cet arc méditerranéen.

Y a-t-il une forte volonté politique européenne de classer comme prioritaire la construction d'un axe Barcelone-Gênes ? s'il est vrai que le projet Montpellier-Perpignan n'a pas été retenu en décembre 2003 par le CIADT, on peut en douter... d'autant plus que le maillon vers l'Italie est plus qu'incertain.

PROBLEMATIQUE DES GARES

Les associations refusent les gares nouvelles (hors ville) qui génèrent des ruptures de charge et des temps de trajet additionnels importants. A titre d'exemple le trajet Gare de l'Arbois - Aix est aux heures de pointe de plus de 45 mn depuis la descente du TGV. Cela génère un flot de trafic supplémentaire et une pollution accrue.

Ces temps de trajet ne sont pas pris en compte dans les études, pas plus que leur part budgétaire et leur part de kilomètres additionnels. Pourquoi RFF ne comptabilise pas ces liaisons complémentaires même si l'exécution ne relève pas de sa compétence ? A-t-il réellement la volonté qu'elles soient exécutées ?

MIEUX SE DEPLACER EN PROVENCE ET SUR LA COTE D'AZUR ?

L'arrivée du TGV Méditerranée ne s'est pas accompagnée des réalisations TER promises. Les associations attendent toujours le doublement de la ligne Aix-Marseille ainsi qu'un réseau TER plus dense. Elles s'étonnent de la présentation concomitante des projets de ligne LGV et de lignes TER qui ne sont pas obligatoirement liés dans la réalisation et le financement. Le calendrier pour 2020 des améliorations de TER présentées en même temps que le projet de LGV est bien trop tardif pour répondre aux urgences des transports locaux. Les citoyens et les associations participantes au PDU du Pays d'Aix ne se satisferont pas d'un objectif aussi lointain.

Quand prendra-t-on enfin en compte les besoins réels des populations dans leurs déplacements quotidiens ?

Le Collège des Experts, constitué en 1992 à l'initiative de Monsieur Jean-Louis Bianco, ministre de l'Équipement, du logement et des transports, et sous la pression associative, avait souligné que "la réussite d'une nouvelle ligne TGV, quelle que soit sa configuration impliquait la prise en compte d'une très étroite complémentarité dans une région aussi urbanisée entre le réseau ferroviaire SNCF et le TGV et tous les autres modes de transport. L'implantation du TGV entre Lyon et Marseille devait être l'occasion d'un travail de terrain considérable... si cet effort n'était pas entrepris dans les années qui précèdent l'ouverture de la ligne TGV, celle-ci perdrait du trafic et une part notable de son intérêt pour la région".

OUVRIRE LA REGION VERS LE NORD ?

Mettre Nice à 3 h 40 de Paris n'est qu'un objectif de rentabilité pour RFF, SNCF et des intérêts particuliers niçois. La création pour la ligne à grande vitesse de nouveaux couloirs de nuisances n'est plus acceptable. Nous devons sauvegarder les sites. La loi SRU nous y conduit en suscitant la mise en place des Schémas de Cohérence Territoriale. La ligne à grande vitesse doit donc être respectueuse des territoires dont la protection fait la richesse de la PACA. Le réseau Natura 2000 représente 33 % de l'aire d'étude concernée contre 9 % à l'échelle nationale. Le développement durable de la région rend indispensable la préservation des grands sites remarquables tels que la Trévaresse, le Concors, la Sainte-Victoire, la Sainte-Baume, le Massif des Maures et l'Estérel.

Est-il concevable d'hypothéquer l'avenir en dénaturant les paysages, les sites, les zones sensibles et en détruisant les terres agricoles et les aires d'AOC pour des écarts de temps et de rentabilité négligeables ?

Dans la conclusion du rapport des commissaires enquêteurs suite à l'enquête publique du TGV Med, nous pouvions lire : "l'absence de concertation des politiques sur l'aménagement du territoire" a obligé le maître d'ouvrage, en l'occurrence la SNCF, à conduire en leur lieu et place une partie de cette réflexion, alors que cette démarche ne s'inscrit pas dans le cadre de sa compétence directe".

UN FINANCEMENT NON DEFINI

La réflexion sur les contrats de plan Etat-Région est en cours, ce qui explique le flou absolu qui règne autour du financement de la LGV PACA. Les pourcentages des participations au projet varient au gré des interlocuteurs.

- Comment décider de l'opportunité d'un projet sans savoir qui va payer ? RFF, la Région, l'Etat, l'Europe ? ou bien le contribuable déjà fortement apesanti de nouvelles contributions ?
- On parle de financements privés, mais dans ce cas s'agit-il encore d'un projet d'intérêt public ?

■ DES SITES A PROTEGER



AOC de la Trévaresse

LE GRAND SITE SAINTE VICTOIRE

Les milieux naturels sont menacés. La nature c'est de "l'espèce vierge", c'est du "désert", pas ou peu d'habitat, pas de puissants lobbies pour la défendre. Pour les porteurs de projet d'infrastructure comme RFF ce sont des coûts de réalisation moins élevés (4.9 à 5.5 milliards d'euros, réf. p 23 synthèse 01/2005). Mais que deviendra l'attrait pour les sites remarquables de Provence lorsque nous serons devenus une région quadrillée de LGV, d'autoroutes et de voies rapides ? Ce risque existe pour le Pays d'Aix déjà traversé par le TGV Méditerranée et de nombreuses autoroutes. Entre la Durance au Nord et la vallée de l'Arc au Sud se situe le Grand Site

Sainte-Victoire. Il comprend la montagne Sainte-Victoire, la forêt de Peyrolles, le massif de Concors, la montagne des Ubacs, Vautubière et la montagne d'Artigues. D'une surface de 34000 ha déjà classée GRAND SITE DE FRANCE, 29000 ha (dont 24000 ha de forêt) sont concernés

par l'inscription Natura 2000 et se trouvent à cheval sur les départements des Bouches-du-Rhône et du Var.

Comment RFF peut prétendre dans ses études prendre en compte "les espaces emblématiques et les grands équilibres" et envisager des scénarios passant **dans des milieux de grande richesse biologique (20% de la flore française) ?**

Quelle lecture en donne le Ministère de l'Environnement ? Et ne soyons pas dupes : lorsqu'on crée un couloir de nuisances, un projet en cache un autre tôt ou tard. Périodiquement se pose la question de ce que l'on transmettra aux générations futures : **un TGV Paris-Nice ou conserver la biodiversité que nous avons à portée de main ?**



Vernègues après la saignée

C O N C L U S I O N



Les mutations économiques et institutionnelles qui se précipitent aux niveaux français et européen commandent un repositionnement stratégique de l'aire métropolitaine de Marseille. La grande métropole Marseille-PACA est en train de naître, elle s'étend jusqu'aux grandes villes d'Aix-en-Provence, de Toulon et de Nice. L'insertion dans l'Arc Méditerranéen de Marseille-PACA est un état de fait pour autant que des carences d'organisation interne ne viennent pas entraver son fonctionnement et son développement. Or un des facteurs qui menacent cette cohérence économique et sociale repose précisément sur les déplacements régionaux. Gagner du temps c'est d'abord ne pas en perdre de manière collective, c'est donc répondre aux besoins quotidiens du plus grand nombre.

Nous savons que nos amis varois rencontrent les mêmes difficultés. Nous pensons que la priorité donnée aux transports locaux régionaux (de type TER ou TGV sur les lignes existantes réaménagées) avec un maillage structurellement et économiquement cohérent est un meilleur choix qu'une ligne LGV qui ne desservirait que deux ou trois gares. Nos amis italiens ont fait ce choix en optant pour le fret par Lyon-Turin et pour les déplacements voyageurs sur la ligne existante améliorée seul moyen de lutter efficacement contre l'asphyxie routière. Nous souhaitons que les financements des collectivités attribués au ferroviaire soient affectés directement à ces améliorations plutôt qu'à un projet de LGV.

→ **Les associations unies du Nord d'Aix en tout état de cause et comme les 34 maires de la CPA, n'accepteront pas un nouveau tracé qui défigurerait le pays d'Aix et veilleront à la sauvegarde des grands sites forestiers**

→ **Les associations refusent les projets de gares nouvelles en rase campagne (hors ville) qui ne règlent pas les problèmes de circulation locale et qui ignorent la desserte du centre des grandes villes (Marseille, Toulon et Nice)**

→ **Les associations n'accepteront pas des promesses hypothétiques de TER liés à la ligne LGV prévue pour 2020**

→ **Les associations proposent de répondre aux priorités, bien connues des organismes d'aménagement du territoire (1) et confirmées par les études de flux migratoires, sur les axes majeurs suivants :**

- Aix-Marseille
- Aix-Les Milles-Vitrolles Marignane
- Marseille-Gardanne-Aix-Pertuis Manosque-Gap
- Marseille-Etang de Berre voire pourtour de l'Etang
- Marseille-Aubagne
- Gardanne-Rousset-Trets

...
en sachant que ces améliorations peuvent être faites par étape et décidées très rapidement.

Considérant que le dossier présenté par RFF ne paraît pas répondre aux ambitions auquel il prétend satisfaire, les associations, pour toutes ces raisons, refusent le projet en l'état.

(1) cf missions de la DATAR

