

UN DEPUTE DES BOUCHES-DU-RHONE CONSEILLER REGIONAL

mai 2005

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



Bernard DEFLESSELLES
Député des Bouches du Rhône
Conseiller Régional

POUR UN TRACÉ QUI RESPECTE LES TERRITOIRES ET LES HOMMES

Le projet d'une ligne ferroviaire à grande vitesse traversant – d'Est en Ouest – la région Provence Alpes-Côte-d'Azur nous est aujourd'hui présenté officiellement.

Le débat public qui se tient dans les trois départements (Bouches du Rhône – Var – Alpes Maritimes), appelle les citoyens ainsi que leurs élus à exprimer leurs avis et attentes.

L'ampleur de cette consultation, la pertinence des contributions émises seront autant d'atouts pour déterminer l'opportunité et les conditions de réalisation d'un tel projet par son maître d'œuvre : Réseau Ferré de France.

En tant que Conseiller Régional et Député de la 9ème Circonscription des Bouches du Rhône dont quatre des neuf communes – La Penne sur Huveaune, Aubagne, Gémenos, Cuges les Pins – sont directement "impactées" par l'un

des trois grands tracés proposés ; je tiens à travers ce cahier d'acteur à apporter ma contribution à ce projet d'intérêt régional, national et européen. Cette réflexion se fonde sur le travail remarquable entrepris depuis le Comité interministériel d'aménagement du territoire de Décembre 1998 par les Services de l'Etat, Réseau Ferré de France et la SNCF.

Elle s'alimente également de nombreux témoignages d'élus et d'habitants de l'Est des Bouches du Rhône ainsi que des contributions apportées par les communautés urbaines de Marseille, Aix en Provence, Toulon et Nice. Ce débat est enfin une occasion unique d'informer la population sur la nécessité absolue d'une liaison à grande vitesse pour notre région, tout comme d'en préfigurer le meilleur tracé pour le meilleur service de l'intérêt général.

CONTACT

Permanence :
4 rue Chaulan 13400 Aubagne
Tel : 04.42.82.20.10 – Fax :
04.42.82.20.30
www.bernarddeflesselles.com

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

PLACER PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

au cœur de l'Europe du Sud

OUI A LA LGV

Mon engagement est clair. J'appelle de tous mes vœux à la réussite de ce grand projet structurant dont l'objectif est d'ancrer l'ensemble des territoires de notre région au cœur des grands flux d'échanges transnationaux qui irriguent l'Europe.

Nous ne pouvons, tout comme cela s'est déjà produit au début des années 90, refuser cet outil unique au service des hommes et du rayonnement de nos territoires.

Quinze ans de retards, quinze ans durant lesquels cinq autres LGV nationales et le projet Lyon/Turin ont été initiés.

D'autres Régions, Départements et Communes ont su avant nous se mobiliser plus efficacement, emportant ainsi le soutien des pouvoirs publics. Soyons donc aujourd'hui vigilants et prenons garde à ce que le débat public ne se conclut pas, par un nouveau refus fatal à ce projet essentiel pour notre région.

Nous devons aujourd'hui – au vu de l'ampleur de la tâche – étayer notre réflexion pour faciliter les faisabilités techniques et surtout financières et non nous égarer dans des querelles de clocher.

La construction de l'Arc latin, le déplacement du centre de gravité d'une Europe désormais à 25, la nécessité d'offrir à tous les débouchés dont seule Marseille dispose, sont aujourd'hui d'impé-

rieuses nécessités, d'ardentes obligations.

Cela ne signifie pas pour autant, de sacrifier sur l'autel de l'attraction naturelle de notre seule capitale régionale, un projet porteur de tous les espoirs.

Cela ne signifie pas de sacrifier le caractère remarquable de nos territoires qui font de l'Est des Bouches du Rhône et du Var des lieux uniques en Europe.

Aujourd'hui, trois types de liaisons nous sont proposés.

Les **deux premiers** empruntent les couloirs de communications traditionnels et trouvent leur centre de gravité dans un passage situé entre la vallée du Rhône et celle de l'Arc. Leur interconnexion étant réalisée grâce à la Gare d'Aix Arbois.

Le **dernier** traverse Marseille de part en part avant de se prolonger vers la vallée de l'Huveaune et le "poljé" de Cuges-les-Pins.

Ce tracé, porteur de nombreuses contraintes techniques, engendre par ailleurs des coûts financiers exorbitants qui pénalisent l'ensemble du projet.

UN TRACÉ PÉNALISANT N'EST PAS SOUHAITABLE

→ Ce tracé est le moins rapide

Ses caractéristiques techniques – surtout si les décisions de gares nouvelles "en ligne" au cœur même de Marseille et Toulon étaient avalisées – pénalisent le principe même de la grande vitesse. Elles placeraient Nice à plus de 4 heures de Paris si l'on prend en compte les nécessaires arrêts en gares auxquels s'ajoutent plusieurs autres facteurs pénalisants.

En effet, les temps de parcours indiqués par RFF ne prennent pas suffisamment en compte des arrêts pourtant bien réels.

D'autres contraintes techniques dues à la géographie et à l'urbanisation de nos espaces sont tout aussi pénalisantes.

- De nombreux passages en agglomération notamment entre Aix TGV et la sortie Est de Marseille réduisent par définition la vitesse et multiplient les temps d'arrêts.
- L'utilisation de la troisième voie entre Marseille et Aubagne n'est pas adaptée à la vitesse que l'on attend d'un TGV. La gestion "mixte" de cette même voie entre les TER et les TGV risque de mettre à mal un projet qui vise à 5 ans le désengorgement de la Vallée de l'Huveaune.



PRESERVER NOTRE ENVIRONNEMENT

et nos territoires

→ Ce tracé est le plus coûteux

L'option Marseille-Nord s'accompagne d'un surcoût très important. Celui-ci est dû à la multiplication des ouvrages d'art ; notamment les tunnels qui représentent 59 Kms sur les 175 prévus.

D'autre part, le coût du projet de la nouvelle gare souterraine de "Marseille Blancarde" devrait s'élever à plusieurs centaines de millions d'euros. Par ailleurs, la Communauté urbaine de Toulon devrait prochainement publier une étude destinée à démontrer la pertinence d'une gare située au cœur de l'agglomération toulonnaise. Celle-ci aura également un coût. Reste à savoir s'il sera supérieur à l'option "Nord/Toulon".

Lorsque l'on observe les dépassements des coûts que génère un tel projet à 20 ans, il y a fort à parier que les budgets réels seront bien au-delà des budgets initiaux.

Rappelons-nous des forts dépassements de coûts observés lors de la construction du tronçon TGV entre Valence et Marseille.

Cette hypothèse, défavorable en terme de vitesse tout autant qu'en prix de revient, est-elle la plus pratique pour les usagers ?

Je n'en suis pas convaincu.

En effet, ceux-ci, quelque soit le tracé retenu, devront se rendre à Marseille pour avoir accès au TGV. Ils emprunteront de fait les TER dont je rappelle que la modernisation en cours pour l'Est du département des Bouches-du-Rhône porte sur la desserte de

la gare Saint-Charles tout autant que celle de la Blancarde.

En d'autres termes, ceux qui affirment, que seule une gare nouvelle située à l'Est de l'agglomération Marseillaise bénéficierait d'une connexion TGV/TER, se trompent.

Je les incite à bien relire le IV^e Contrat de Plan Etat/Région qui prévoit aussi l'arrivée des TER de la 3^e voie Marseille/ Aubagne à la gare Saint-Charles.

→ Ce tracé est le plus destructeur

Les derniers éléments que le maître d'œuvre devra prendre en considération sont les éléments humains et environnementaux. Ils ne sont pas les moins importants.

Traverser de part en part, le pays de Pagnol :

- c'est sacrifier des espaces remarquables.
- c'est aussi bouleverser des zones économiques
- c'est enfin mettre à mal la qualité de vie des populations qui y résident.

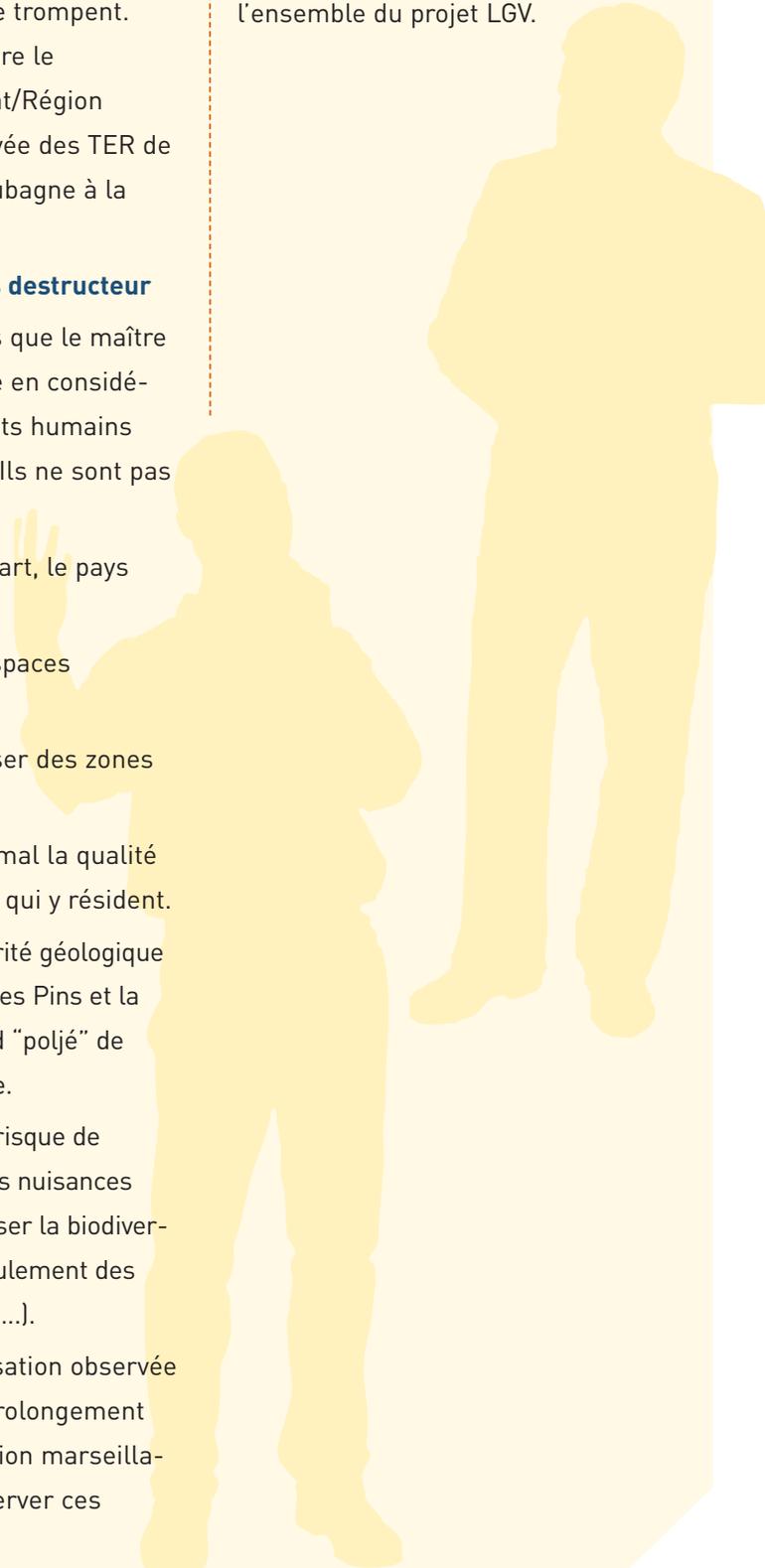
Par ailleurs, la singularité géologique du territoire de Cuges les Pins et la présence du plus grand "poljé" de France n'est pas neutre.

Le passage d'une LGV risque de provoquer de très fortes nuisances sonores et de bouleverser la biodiversité de cet espace (écoulement des eaux, stabilité des sols....).

La densité de l'urbanisation observée dans ces territoires, prolongement naturel de la conurbation marseillaise, nous invite à préserver ces espaces.

La mobilisation – que j'entends, comprends et à laquelle je souscris – dans les communes concernées est forte.

Si nous n'y prenons pas garde cette opposition pourrait remettre en cause l'ensemble du projet LGV.



CHOISIR UN TRACÉ AU SERVICE DES HOMMES

POUR UN TRACÉ STRUCTURANT

Placer notre département et au-delà notre région au cœur des échanges européens c'est avant tout l'objet essentiel d'une liaison ferroviaire la plus rapide et la plus directe d'Est en Ouest.

Pourquoi envisager l'existence de 3 gares (une à Aix et deux à Marseille) dans un périmètre de 20 Kms ?

Rappelons-nous des réflexions qui ont présidé à la réalisation Aix/ Arbois. Il faut aujourd'hui le rappeler, cette gare a été imaginée et conçue pour être la plaque tournante de la LGV de l'Arc Latin.

Cela préfigure des interconnexions sur l'axe Est-Ouest de la LGV. Pourquoi faudrait-il encore aujourd'hui tout comme il y a 20 ans remettre en cause ce choix stratégique ?

En effet, les tenants du pôle de la Blanche oublieraient-ils dans leurs affirmations, notre avenir vers l'Ouest, vers Toulouse-Bordeaux et la

Péninsule Ibérique.

Un carrefour ferroviaire existe déjà au Nord de l'Aire Métropolitaine Marseillaise. Il offre les meilleures perspectives de débouchés et de croissance économique et urbaine.

Déjà 200 000 emplois, la moitié des emplois existants dans les Bouches-du-Rhône, sont concentrés dans l'hypercentre de Marseille avec tous les problèmes de transport que cela occasionne.

Pourquoi vouloir encore plus saturer cette zone alors que de nouveaux espaces sont à conquérir et aménager ?

Cela facilitera la construction de l'Arc latin de l'Espagne à l'Italie. Cela ne pénalisera pas la métropole régionale qui dispose déjà du TGV lui donnant un accès direct vers le Nord et demain vers l'Est et l'Ouest.

Les débouchés vers la Côte d'Azur ou la Péninsule Ibérique seront offerts à la métropole régionale et au-delà de Toulon quel que soit le tracé de la LGV.

Alors saisissons cette opportunité pour réaliser la liaison la plus rapide, la plus

équilibrée – techniquement et financièrement – et la plus respectueuse des populations ainsi que de l'environnement dans lequel elles s'épanouissent.

Cette liaison la plus naturelle emprunte les axes historiques des échanges Est-Ouest que la géographie nous invite à suivre.

L'exemple de la réalisation de la LGV Est nous invite à concilier trois paramètres : vitesse, multiplication des dessertes (induisant des offres personnalisées pour chaque bassin d'emploi) et les faisabilités financières et techniques.

La nécessaire prise en considération de l'ensemble de ces impératifs préfigure la solution d'une desserte sur 2 ou 3 axes comme option proposée dans le débat public. Elle permet à chacun de bénéficier de la meilleure offre de grande vitesse et libère les sillons ferroviaires existants en faveur de meilleurs services Fret et TER.

C'est cela aussi l'enjeu de la LGV PACA.