

La Penne sur Huveaune, le 4 juillet 2005

**Commission Nationale de Débat
Public
LGV PACA**

Objet : Contribution aux débats publics

La L.G.V, quel qu'en soit le trajet retenu, doit impérativement satisfaire aux critères suivants :

- Ne pas se faire au détriment du trafic T.E.R ni porter atteinte aux projets en cours d'amélioration de ce service public de proximité.
- Ne pas nuire à l'environnement.
- S'intégrer dans un projet global.

Nous examinons ci-après ces différents critères.

1. La LGV ne doit pas se traduire par une réduction du trafic régional existant TER.
 - 1.1. Tous les projets comportant le passage par la vallée de l'Huveaune entre Aubagne et Marseille compromettent gravement les possibilités d'augmenter la fréquence du trafic TER sur les gares entre Toulon et Marseille.
 - 1.2. Le trafic Toulon/Marseille et particulièrement entre Aubagne et Marseille est saturé. Un projet de 3^o voie est en cours pour augmenter l'offre de desserte TER et il prévoit aussi une nouvelle gare desservant la zone industrielle d'Aubagne/Gémenos. Cette 3^{ème} voie, qui est indispensable, serait condamnée par un projet LGV empruntant la vallée de l'Huveaune. Un tel projet est donc formellement à proscrire.
 - 1.3. La LGV devant permettre aux TGV de circuler à une vitesse de 300 km/h, cette vitesse est incompatible avec l'utilisation du couloir de la vallée l'Huveaune.
 - 1.4. La faiblesse des fréquences TER sur l'axe Marseille / Toulon a pour conséquence la saturation régulière aux heures de pointe de l'A50. Cet usage des véhicules personnels est directement lié au manque d'offre TER et augmente de façon significative la pollution atmosphérique dans la vallée de l'Huveaune.
2. La LGV doit conjuguer la solution la plus économique avec la protection de l'environnement (bruit, pollution, paysage...). Vu le nombre actuel de TGV passant dans la vallée de l'Huveaune, la solution à 3 axes n'empruntant pas la vallée de l'Huveaune nous semble un compromis acceptable. Dans cette solution à 3 axes nous suggérons :
 - 2.1. L'axe par l'Arbois Sud et le raccordement vers Plan de Campagne sur l'axe Marseille – Gardanne – Carnoules.
 - 2.2. L'utilisation de l'axe Gardanne / Carnoules sans que cette création LGV se fasse au détriment d'une desserte TER Brignoles - St Maximin - Rousset Aix – Gardanne – Marseille.

3. La L.G.V Côte d'azur doit s'inscrire dans une logique méditerranéenne visant à structurer la jonction Gênes / Barcelone. Elle doit permettre :
 - 3.1. Un temps de trajet entre Marseille et Nice de l'ordre de 45 minutes par T.G.V.
 - 3.2. L'amélioration de la desserte régionale Marseille – Toulon - Nice par TER.
 - 3.3. Le prolongement de la ligne Marseille - Aix vers Manosque, avec création d'une gare à CADARACHE puisque l'installation de ITER sur ce site est désormais acquise.
 - 3.4. Pour éviter les ruptures de charge aux correspondances, la mise en place des Gares TGV Marseille, Toulon, Nice... doit prévoir conjointement des transports publics (TER, tramways...) tels que les correspondances n'annulent pas les gains de temps obtenus sur les trajets TGV.

4. La sauvegarde de l'environnement passera tout particulièrement en luttant contre la dégradation du paysage, le bruit, et la pollution atmosphérique :
 - 4.1. Le respect des paysages doit être la règle dans l'implantation des ouvrages indispensables. La consommation d'espace doit être réduite au strict minimum.
 - 4.2. Des dispositifs anti-bruits doivent être mis en place lorsque les tronçons TGV traversent les zones urbanisées.
 - 4.3. L'augmentation du trafic TER rendra dissuasive l'utilisation systématique de l'automobile. Les liaisons en fin de parcours doivent aussi systématiquement prévoir des transports en communs pratiques afin d'inciter les voyageurs à ne pas utiliser leurs véhicules individuels pour emprunter le TGV (Navettes gratuites vers le centre ville ou prix compris dans le billet TGV).

Conclusion :

L'ADEBVH préconise :

- Un trajet empruntant le couloir de l'Arc par la réutilisation du couloir Marseille – Gardanne – Carnoules,
- La desserte par TER de l'aéroport de Marseille Provence vers les gares de Marseille et Aix–Arbois–TGV,
- La non utilisation du couloir de la vallée de l'Huveaune,
- Que surtout la LGV ne doit pas se faire au détriment du trafic T.E.R ni porter atteinte aux projets en cours d'amélioration de ce service public de proximité.

Pour le bureau, le président de l'ADEBVH P.VIREY