

LIGNE GRANDE VITESSE COTE D'AZUR COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION « POUR REUSSIR AUBAGNE »

Le projet de ligne à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui répond à enjeux à la fois locaux, nationaux et Européens , a fait l'objet de la part de Réseau Ferré de France, Maître d'ouvrage, d'une étude sur un grand nombre de scénarii dont trois tracés ont été sélectionnés, approfondis.

Les trois tracés résumés ci-dessous ont été présentés lors de la réunion de proximité du 26 avril 2005 à Aubagne :

- Un tracé « Aix nord/Arbois – Autoroute A8 – Toulon Nord – Nice »

Ce scénario consiste à construire une ligne nouvelle se débranchant de la LGV Méditerranée au nord de la gare d'AIX/ARBOIS. Elle longe ensuite l'A8, puis s'infléchit vers le Sud au-delà de Saint-Maximin pour rejoindre le Nord de l'agglomération toulonnaise avant de se diriger vers la Côte d'Azur. Jusqu'aux environs de Nice, ce sont 185 Km de ligne nouvelle qui seraient construits pour un coût évalué à 5,4 milliards d'euro, comprenant les investissements sur le réseau existant.

- Un tracé « Aix sud/Arbois – Autoroute A8 - Toulon Nord – Nice »

Pour ce scénario, le raccordement sur la LGV Méditerranée se situe au Sud de la gare d'AIX/ARBOIS. La ligne nouvelle se dirige ensuite jusqu'à l'Est de l'agglomération aixoise et se poursuit le long de l'A8 comme le scénario précédent. Jusqu'aux environs de Nice, ce sont 180 Km de ligne qui seraient construits pour un coût évalué à 5,1 milliards d'euro, comprenant les investissements sur le réseau existant.

- Un tracé « Marseille Nord – Aubagne - Toulon Nord – Nice »

Dans ce scénario, la ligne nouvelle prolonge la LGV Méditerranée dans Marseille, en surface et en tunnel, et dessert en ligne une gare TGV souterraine qui seraient située à « La Blancarde ». Au-delà, les TGV remontent en surface et utilisent l'infrastructure actuelle de la vallée de l'Huveaune (doublée pour les besoins du trafic) ; ensuite, la LGV est reprise aux environs d'Aubagne, qui est franchie en souterrain, et passe au Sud de la Sainte-Baume, pour rejoindre le Nord de l'agglomération toulonnaise, avant de se diriger vers la Côte d'Azur. Jusqu'aux environs de Nice, ce sont 175 Km de ligne nouvelle qui sont à construire pour un coût qui pourrait atteindre 7,4 à 8,4 milliards d'euro avec la traversée souterraine de Marseille.

Ce tracé est le moins pertinent à plusieurs titres :

- Tout d'abord il impacte fortement les paysages naturels de la Sainte Baume, en balafrant la vallée de Gémenos et le »Poljé « de Cuges les Pins qui est le plus grand bassin d'effondrement du sud de l'Europe. Une ligne ferroviaire sur

ce site ne pourrait qu'engendrer des nuisances visuelles et sonores difficilement maîtrisables dans une vallée calme et totalement fermée. Les dégâts seraient irrémédiables.

- En créant un sillon dans la plaine des Paluds, ce tracé aurait pour conséquence de désorganiser le maillage routier des zones industrielles et commerciales de ce secteur qui rencontrent déjà aujourd'hui des problèmes de circulation. Ces problèmes ne feront que s'aggraver avec cette nouvelle barrière artificielle.
- L'utilisation des infrastructures existantes dans la vallée de l'Huveaune (même si le passage à 4 voies est envisagé, sa faisabilité reste encore à démontrer) réduira considérablement les capacités de trafic des TER. De plus, la circulation supplémentaire engendrée par ce trafic TGV, à coup sûr important, ne fera qu'aggraver les conditions de vie des riverains qui subissent déjà les désagréments d'une autoroute saturée et d'une voie ferrée.

En outre, ce tracé risque fortement de compromettre la réalisation rapide de la 3^{ème} Voie entre Marseille et Aubagne qui n'a que trop tardé. En effet, si ce tracé LGV était retenu, il faudrait reprendre les études afin d'intégrer une possibilité d'extension à quatre voies, ce qui retarderait encore la réalisation de la 3^{ème} voie. Or, nous ne pouvons plus attendre. Les habitants d'Aubagne sont quotidiennement confrontés à la saturation de l'autoroute A50, et l'insuffisance de fréquence des TER entre Aubagne et Marseille. Compte tenu de la saturation des possibilités de déplacement dans la vallée de l'Huveaune, la construction de la 3^{ème} voie devient une nécessité.

Seul le tracé n° 2 « **Aix sud/Arbois – Autoroute A8 - Toulon Nord – Nice** » apparaît pertinent : c'est le moins cher et le plus rapide.

En 2020, indépendamment de son organisation administrative, la métropole Marseillaise sera vue par l'Europe et par les Européens comme un vaste territoire allant de l'est de l'Etang de Berre au département du Var, bordé au sud par la Méditerranée et incluant au nord l'agglomération Aixoise. Marseille et la communauté urbaine de Marseille ne seront qu'une composante de ce territoire. Il est indispensable que ce vaste territoire comporte une gare TGV en ligne sur l'arc méditerranéen. Cette gare existe déjà c'est la gare AIX/ARBOIS. Cette gare judicieusement placée cumule les avantages d'être à la fois au centre de la métropole Marseillaise, proche de l'aéroport Marseille-Provence, de Marseille et d'Aix en Provence, et en ligne. Pour compléter la desserte de la gare TGV d'AIX, il conviendra nécessairement **d'intégrer dans l'estimation financière** la réalisation infrastructures ferroviaires TER complémentaires reliant Aix centre, Marseille Saint-Charles et l'aéroport Marseille-Provence à cette gare TGV/ARBOIS. Celles-ci compléteront le maillage du territoire.

Ce tracé permet de donner toute sa justification à l'investissement initial de construction de la gare TGV/ARBOIS à quelques kilomètres de Marseille St Charles.

Le premier tracé « **Aix nord/Arbois – Autoroute A8 – Toulon Nord – Nice** » est le plus cher et il n'a pas les avantages du N°2. Il exclut définitivement de l'arc

ferroviaire méditerranéen la gare AIX/ARBOIS qui ne sera plus en ligne sur cet axe et qui, par conséquent, perd toute sa justification initiale.

Compte tenu,

- Du gaspillage que représenterait le tracé « **Aix nord/Arbois – Autoroute A8 – Toulon Nord – Nice** » en excluant la gare TGV/ARBOIS de l'arc ferroviaire méditerranéen,
- de l'impact négatif du tracé « **Marseille Nord – Aubagne - Toulon Nord – Nice** » sur l'environnement humain, naturel et économique des habitants du Pays d'Aubagne,
 - Des coûts prohibitifs (au regard des objectifs de temps) qui seraient générés par les ouvrages souterrains supplémentaires absolument nécessaires pour réduire cet impact négatif, et qui ne sont pas comptabilisés aujourd'hui.
 - Du risque réel de voir encore retardé la réalisation de la troisième voie entre Marseille et Aubagne,

Les Membres de l'Association « POUR REUSSIR AUBAGNE »,

- Donnent un avis défavorable aux tracés passant par Marseille centre, et AIX Nord***
- Proposent de ne retenir que le tracé passant par le sud d'AIX ARBOIS en maintenant en ligne cette gare,***
- Demandent au Préfet de Région de réunir le comité de pilotage pour la troisième voie entre Aubagne et Marseille, et demande aux partenaires acteurs (Etat, Région, RFF) de reprendre les discussions pour accélérer sa réalisation,***

Aubagne le 3 juin 2005,

La Présidente,

Sylvia BARTHELEMY

***Association « Pour réussir Aubagne »
2, Rue des Coquières
13400 AUBAGNE***