



# “VIVRE A GEMENOS”

## Association Agréée de Protection de l'Environnement

Intervention de René CHAIX au débat public du 26 avril 2005 à Aubagne



Je précise que « Vivre à Gémenos », créée en 1993, est membre de l'Union Régionale Vie Nature (URVN) et bénéficie depuis 1997 du statut particulier d'Association Agréée de Protection de l'Environnement (art L.141-1 du Code de l'Environnement). Dès le début de l'année dernière notre association se préoccupait déjà du projet de LGV PACA et du risque de passage du TGV sur notre secteur.

### DECLARATION DE PRINCIPE

**Le projet de tracé d'une Ligne à Grande Vitesse passant par la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et Cuges comporte des risques graves et inacceptables de nuisances sonores pour nos communes jusqu'alors réputées pour leur qualité de vie.**

**Par conséquent, notre association n'est pas favorable à ce tracé.**

Néanmoins, chaque scénario comportant plus ou moins sa potentialité de nuisances et d'atteintes à l'environnement, nous souhaitons que le débat puisse faire ressortir le meilleur projet du point de vue de l'intérêt général en tenant compte de tous les paramètres à prendre en considération, **au sein desquels la protection de l'environnement et de la qualité de vie des riverains doit être la première des préoccupations.**

**Les décisions finales de tracé devront impérativement intégrer cette donnée fondamentale.**

**Si la protection de nos sites et paysages et la protection phonique n'étaient pas garanties, notre association s'élèverait avec force contre ce projet de tracé et appellerait la population à se mobiliser.**

### 1. PERTINENCE DU PROJET DE LGV PACA

Notre association considère que le projet de LGV PACA répond à une nécessité pour la région, la France et l'Europe du sud et qu'il constitue le maillon essentiel de la réalisation de « l'Arc méditerranéen » qui devrait un jour relier entre elles les principales métropoles européennes du pourtour méditerranéen. Ce projet est porteur d'avenir pour notre région.

Par ailleurs, il est conforme aux engagements de la France, résultant de l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto, de privilégier les investissements améliorant les moyens de transports collectifs les moins polluants et les plus économes en consommation d'énergie et accessibles au plus grand nombre.

**Mais, pour autant, cette réalisation ne doit pas détruire nos sites, nos paysages et la qualité de vie des riverains.**

### 2. CONSEQUENCES ENVIRONNEMENTALES ET NUISANCES

L'idée de développement durable doit guider les grands projets d'aménagement.

Les moyens techniques dont nous disposons aujourd'hui permettent d'éviter les atteintes à l'environnement et au cadre de vie des riverains.

Ils ont un coût, mais les risques et les nuisances aussi. Il vaut mieux les éviter au départ plutôt que d'essayer, coûteusement et souvent inefficacement, de les réduire ensuite.

D'une façon générale, quel que soit le scénario qui sera retenu, nous devons maîtriser tous les effets négatifs d'un tel projet.

Pour y parvenir :

- Les sections de voies en surface ou les ouvrages aériens doivent faire l'objet d'une protection acoustique appropriée.
- La traversée des zones sensibles doit s'effectuer en tranchée couverte ou bien en souterrain.
- Les voies ne doivent pas séparer en deux les bassins de vie ni constituer des barrières infranchissables, les passerelles d'échanges doivent être suffisamment nombreuses.
- Les gares nouvelles TGV doivent être de type multimodal, c'est-à-dire connectées directement aux différents systèmes de transports collectifs, notamment les TER, afin de ne pas accroître le trafic automobile sur des accès routiers déjà saturés.

**Soyons exigeants sur la mise en œuvre des moyens indispensables pour que le projet de LGV PACA s'inscrive dans le cadre d'un développement durable conçu pour le bien être de ses habitants et non contre eux.**

7

### 3. LE SCENARIO SUD MARSEILLE – AUBAGNE - TOULON

Ce scénario qui nous concerne directement traverse un secteur très fortement urbanisé depuis Marseille–Blancarde jusqu'au massif de la Ste Baume.

Compte tenu de l'étroitesse et de la configuration géographique du territoire, en forme de vallée le long de l'Huveaune ou en cuvettes entourées de collines et de massifs montagneux dans les plaines d'Aubagne, de Gémenos ou de Cuges, toute nuisance phonique serait insupportable et inacceptable pour l'ensemble de la population du secteur.

**La nécessité d'éviter les nuisances sonores est donc un impératif absolu sur ce tronçon et, pour « Vivre à Gémenos », un sujet essentiel de mobilisation pour la protection du site et de la qualité de vie des riverains.**

**Il faut savoir que ce scénario sud a déjà été approfondi en 1992 par un collège d'experts, mandaté par les pouvoirs publics pour étudier le prolongement du TGV Méditerranée vers la Côte d'Azur. Le scénario sud soumis aujourd'hui au débat par Réseau Ferré de France, se rapproche du projet dit FERRIER, issu du rapport de ce collège d'experts.**

8

Il est utile de citer un extrait d'une note de synthèse de 1992 préconisant ce projet de tracé :

*...« De Marseille à Aubagne, secteurs très urbanisés, les circulations utiliseraient les voies de chemin de fer actuelles, au prix de la création d'une 3<sup>ème</sup> voie. Au-delà, l'itinéraire se prolongerait en ligne nouvelle...Le principe d'un débranchement vers le sud évitant toute la zone d'activités a été retenu pour l'étude. Il disparaît en tunnel, d'une longueur de 3,900 km... à l'ouest du centre de « La Bourbonne ». Il débouche au sud des Gorges de la Petite Ste Baume... »...Fin de citation.*

9

**Le scénario soumis aujourd'hui au débat fait état :**

- 1° d'une 4<sup>ème</sup> voie sur cette section Marseille/Blancarde – Aubagne,
- 2° de l'évitement d'Aubagne grâce à un tunnel,
- 3° de 20 km environ de tunnels et viaducs au sud du massif de la Sainte Baume.

Le passage en surface ou en aérien dans la plaine d'Aubagne, de Gémenos et de Cuges étant aujourd'hui encore moins envisageable qu'en 92, la seule possibilité, dans l'hypothèse de ce scénario, consiste donc à « coller » au projet de tracé FERRIER qui passe **en tunnel** dans le massif du Douard.

En effet, ce qui était vrai il y a 13 ans pour ce secteur, l'est encore davantage aujourd'hui avec l'accroissement de l'urbanisation et la mise au premier plan de la nécessaire protection de l'environnement.

10

**La réalisation de cette section étant déjà préconisée en tunnel par le collège d'experts de 1992, nous demandons que dans le cas où le tracé sud serait retenu, il en soit ainsi sans discontinuité depuis un passage en souterrain de La Penne s/ Huveaune et d'Aubagne jusque sur les hauteurs du massif du Douard en direction du plateau du Castellet, évitant ainsi les risques de nuisances pour la population de La Penne, d'Aubagne, de Gémenos et de Cuges.**

**Il serait en effet extrêmement grave et inacceptable que dans un secteur aussi sensible toutes les précautions ne soient pas prises pour éviter tout risque de nuisances.**

11

### 4.CONCLUSION

**Sur la réalisation éventuelle d'un tracé sud passant par Aubagne/Gémenos, la position de l'association « Vivre à Gémenos » est donc bien définie : elle s'inscrit dans une logique de développement durable où l'évolution des techniques doit s'accompagner du respect de l'individu et de son cadre de vie.**

**Si l'absence de nuisances n'était pas garantie, « Vivre à Gémenos » serait résolument opposée à ce projet de tracé et n'hésiterait pas à mobiliser les gémenosiens et la population des communes voisines pour défendre leur qualité de vie.**

Synthèse du Cahier d'acteur du 21/02/05 de « Vivre à Gémenos »

Résumé présenté par René CHAIX, Président de l'association, lors de la réunion de proximité du 26 avril organisée à Aubagne par la CPDP - Contact : [renechaix@aol.com](mailto:renechaix@aol.com)