

DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA COMMUNE DE CUGES-LES-PINS

Séance du 4 mars 2005 – Délibération n° 09/03/05

NOMBRE DE MEMBRES :
 AFFERENTS AU CONSEIL
 MUNICIPAL : 27
 EN EXERCICE : 27
 ONT PRIS PART A LA
 DELIBERATION : 27

Date de la convocation :
 24 février 2005

L'an deux mil cinq et le quatre mars,

à 20 h 30, le Conseil municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de monsieur Gilles Aicardi, maire.

Etaient présents : Lucien Genevet, (1^{er} adjoint), Paul Anglaret, (2^{ème} adjoint), Georges Fasolino, (3^{ème} adjoint), Martine Bézert, (4^{ème} adjointe), Mauricette Lamoureux, (5^{ème} adjointe), Laurent Floréani (6^{ème} adjoint), Yolande Olivier (7^{ème} adjointe), Claude Gubler (8^{ème} adjoint),

ainsi que mesdames et messieurs les conseillers municipaux : Jean-Pierre Bérenger, Bernard Rodriguez, Antoine Di Ciaccio, Michel Borel, Bernard Espanet, Patricia Alunni, Mireille Parent, Philippe Massaïa, Marc Ferri, Valérie Basilis, Jean-Marie Fillgraff, François Adragna, Marie-Odile Roux, et Catherine Lognos.

Joël Quinard a donné procuration à Claude Gubler, Marie-Christine Boulant à Bernard Espanet, Marie-José Jurisic à Yolande Olivier, Guy Choël à Catherine Lognos

Mauricette Lamoureux est désignée secrétaire de séance.



Objet: Ligne Grande Vitesse – positionnement du Conseil municipal dans le cadre du débat public

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) organise depuis le 21 février 2005, et ce, jusqu'au 21 juin 2005, un débat public qui peut être assimilé à une concertation préalable, sur le projet de tracé de la future ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Nice.

Il est évident qu'une desserte TGV vers Nice est une nécessité objective, surtout dans la perspective d'un arc Gênes/Barcelone. Selon les prévisions, le TGV devrait atteindre Nice vers 2020.

Le débat a lieu sur la LGV puisque, désormais, Europe oblige, c'est la société Réseau Ferré de France (RFF) qui construit et gère les lignes, et c'est la SNCF, ou demain peut-être d'autres sociétés étrangères, qui fait rouler ses TGV sur ces lignes.

Des responsables de RFF ont été reçus en mairie, le 21 décembre 2004, afin de préparer ce débat public. Bien entendu, la ligne existante du TGV Sud sera utilisée de Paris aux environs de la gare TGV d'Aix : le débat actuel porte donc seulement sur le tracé de la nouvelle ligne à construire à partir des environs d'Aix en direction de Nice.

Dans leurs études préalables et dans leurs réflexions et analyses techniques, les responsables de RFF ont envisagé plusieurs scénarios pour ce nouveau tracé. Initialement, aucun d'entre eux ne nous concernait. Or, après l'intervention d'un cabinet privé qui, à la demande de monsieur le sénateur maire de Marseille, a réalisé une étude, la communauté urbaine de Marseille et la communauté d'agglomération du pays d'Aix ont exigé que RFF intègre dans le dossier soumis au débat public un scénario Aix – Marseille – Aubagne, direction Toulon puis Nice.

Avant même l'organisation du débat public, monsieur le sénateur maire de Marseille et madame la présidente de la communauté du pays d'Aix ont ainsi affirmé leur volonté de voir « leur » scénario retenu. RFF a donc approfondi l'étude d'un 3^{ème} scénario qui cette fois-ci nous concerne.

Nous avons reçu le 3 mars 2005 de nouveaux documents qui comportent des données techniques ainsi que des considérations économiques et environnementales. Il s'y trouve quelques extraits concernant Cuges et qui méritent d'être signalés ici, à savoir :

1. « Cuges-les-Pins doit sa singularité au fait que c'est un poljé, bassin d'effondrement tertiaire, en relief karstique. La plaine de Cuges-les-Pins est ainsi une dépression fermée dont les eaux de ruissellement s'échappent uniquement par des failles naturelles dans le sol, appelées embuts, qui rejoignent le réseau hydrographique souterrain. »
2. « Ainsi, cet itinéraire présente des enjeux concernant les zones importantes pour la biodiversité sur l'ensemble du couloir d'étude analysé ».
3. « Des zones calmes préexistantes sont susceptibles de devenir bruyantes à l'occasion du projet de LGV, notamment au centre du couloir d'études ».
4. « Les paysages perçus depuis la vallée de Cuges sont à la fois d'une grande simplicité et d'une grande force. En effet, cette vallée agricole à fond plat entourée de collines couvertes de pinèdes où un village unique, groupé autour de son clocher, donne une impression idyllique et harmonieuse de la campagne provençale préservée ».
5. « Les zones à enjeux très forts concernent trois entités : le bassin de Cuges, la plaine de Signes, le sillon permien ».

Ce troisième scénario, démarrant d'une nouvelle gare TGV à la Blancarde, emprunterait la vallée de l'Huveaune, pourrait passer par Gémenos, sortirait en tunnel au niveau du Lion d'Or pour passer ensuite sous la barre de Masse, au-dessus du Clos, aux environs des Roux, pour déboucher à Barigorne et partir en direction de Signes, Cuers (où pourrait être implantée la gare TGV desservant Toulon), puis vers Nice.

Pour nous, ce projet est totalement inadmissible, et pas uniquement pour des considérations locales. En effet, ce tracé remettrait en cause la globalité et l'homogénéité de la réflexion de l'Etat : la gare TGV Aix - Arbois a bien été positionnée et dimensionnée pour devenir le nœud d'échanges ferroviaires Nord-Sud et Est-Ouest, notamment pour la future desserte transversale à grande vitesse entre l'Espagne et l'Italie. C'est dans le cadre de cette réflexion d'ensemble que les ingénieurs de RFF ont travaillé sur plusieurs scénarios intégrant un décrochage vers Nice à proximité de la gare TGV d'Aix. Or, le tracé que l'on peut appeler Gaudin - Joassins, nécessiterait la construction, à grands frais, d'une nouvelle gare TGV souterraine à la Blancarde, ce qui conduirait, avec trois gares TGV sur 15 ou 20 kilomètres, à un gaspillage d'argent public.

Et il est particulièrement surprenant que deux parlementaires qui votent toujours dans le même sens à Paris, acceptent aujourd'hui cet énorme surcoût financier alors que le gouvernement qu'ils soutiennent se désengage toujours de plus en plus. Le dernier exemple flagrant concerne le tramway de Marseille, pour lequel l'Etat ne versera que 3% de la dépense, alors qu'il a versé, sous une autre majorité, il est vrai, 13% du coût du tramway de Bordeaux. Ce tracé est donc le plus coûteux et il remet en cause les réflexions et les réalisations antérieures. Rien que cela justifierait son rejet.

De plus, ce scénario est contraire au concept même du TGV : aucune grande ville n'est aujourd'hui traversée par le TGV. Les TGV Paris - Marseille qui ne s'arrêtent pas à Lyon évitent la gare Lyon - Pardieu. Une ligne TGV doit être complétée par des liaisons rapides entre la gare TGV, située hors agglomération, et la, ou les, grande(s) ville(s) voisine(s).

Mais il y a plus grave encore : ce tracé, pour une mise en service d'un TGV en 2020, est techniquement incompatible avec un besoin urgent des habitants de l'est du département en matière de transports en commun : la 3^{ème} voie SNCF entre Aubagne et Marseille. Chacun d'entre nous peut le constater, et en subir les conséquences : l'accès à Marseille par la route et par l'autoroute est en voie de saturation. La réalisation de la 3^{ème} voie SNCF permettrait de faire circuler des T.E.R. toutes les dix minutes. Voilà une dépense urgente, écologique, utile aux besoins immédiats de nos habitants. Cette nécessité des TER est du reste fortement soulignée dans les études de RFF sur la LGV.

Or, aujourd'hui, ce projet de 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne semble ne plus avancer. Il faut donc exiger qu'il soit poursuivi et accéléré, en demandant aux trois partenaires (Etat, Région et Département) de reprendre le travail sur ce dossier, et ce, à l'initiative du préfet qui n'a plus réuni le comité ad hoc depuis juillet 2002.

Il faut rappeler que les techniciens de RFF indiquent que la disponibilité foncière entre Aubagne et Marseille permet la réalisation de quatre voies ferrées. Il en existe aujourd'hui deux, et nous demandons une troisième voie pour les TER. Si le tracé Gaudin – Joassins était retenu, seule une 4^{ème} voie pourrait être construite. Or, comme le TGV nécessite deux voies exclusives, les TER ne pourront plus rouler en fréquence soutenue. C'est bien pour ces raisons que nous entendons, dans ce débat public, lier les deux questions, la 3^{ème} voie et la LGV.

Plus généralement, nous faillirions à notre devoir d'élus si nous pensions simplement au Cuges de l'an 2020, sans nous occuper des problèmes actuels et immédiats qui concernent nos habitants.

Bien entendu, le TGV ne doit pas passer par Cuges, certes parce qu'il dégraderait nos paysages, ou parce qu'il serait cause évidente de nuisances sonores. Mais aussi parce que la construction d'un hypothétique tunnel traversant la commune pourrait faire courir un risque important au réseau karstique, lequel seul permet l'écoulement de nos eaux pluviales.

De plus, comme l'a très justement indiqué monsieur le député de notre circonscription, même si le projet prévoit le creusement d'un tunnel, l'expérience prouve que, en cas de dépassements budgétaires en cours d'exécution des travaux, c'est la réalisation des tunnels qui est en premier lieu abandonnée.

Nous entendons donc tout à la fois exiger l'accélération de la réalisation de la 3^{ème} voie entre Aubagne et Marseille, et nous prononcer résolument contre le tracé LGV passant par Aubagne, Gémenos et Cuges.

Il est intéressant de préciser que les élus des Alpes Maritimes rejettent également ce tracé qui est le plus coûteux, mais aussi le plus lent en temps de parcours, ce qui obère sa raison d'être, c'est-à-dire la réduction du temps de liaison Paris - Nice.

Bien entendu, dans le cadre du débat public organisé par la CNDP, nous entendons faire partager notre point de vue par toutes les habitantes et tous les habitants de Cuges. Le référendum d'initiative locale ne nous semble pas être un moyen adapté pour cette consultation, car il ne permet pas aux enfants et aux habitants qui n'ont pas la nationalité française de prendre part au débat, alors qu'ils sont tout autant concernés.

Nous proposons donc que, pendant toute la durée de ce débat, donc jusqu'au 21 juin 2005, tous les élus, organisés par groupe, rencontrent chaque famille cugeoise, afin de faire soutenir notre délibération. Nous proposons également d'intervenir auprès des enfants de l'école primaire ainsi qu'au collège de Gémenos. Bien entendu, concernant le collège, nous sommes disposés à intervenir conjointement avec monsieur le conseiller général, maire de Gémenos.

Nous nous réjouissons de la position prise par monsieur le député de notre circonscription, ainsi que de celle de monsieur le Conseiller général du canton. La 3^{ème} voie entre Aubagne et Marseille est urgente et vitale. Le tracé d'une LGV passant par La Penne, Aubagne, Gémenos et Cuges doit être rejeté.

Le Conseil municipal,

Ayant entendu l'exposé de monsieur le maire, rapporteur, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- exige la réactivation du projet de 3^{ème} voie ferrée entre Aubagne et Marseille permettant une fréquence de desserte TER
- se prononce résolument contre le projet de tracé de la LGV entre Marseille et Nice, passant par la Penne, Aubagne, Gémenos et Cuges
- adopte les modalités proposées relatives à la consultation des habitants.

Fait et délibéré en séance, les jour, mois et an susdits, et ont signé au registre les membres présents.

Le maire

Gilles AICARDI