

Avenue de la Coueste  
13 400 Aubagne

Objet : Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur

Madame, Monsieur,

Le projet rebaptisé Ligne nouvelle PCA n'est en rien différent de celui de la LGV PACA sur le plan du concept, ce qu'atteste le temps de parcours Marseille – Nice annoncé, mais dont la réalisation a été morcelée en trois sections.

**Il est illégal**, puisque, soit c'est un nouveau projet, comme annoncé mensongèrement par S.N.C.F. Réseau, et il requiert une nouvelle procédure de consultation / débat public, soit c'est le même, et les anciennes consultations sont obsolètes et comme l'a souligné la Commission Nationale du Débat Public (C.N.D.P.) «... le *décal de cinq ans ... dépassé, il convient que le maître d'ouvrage saisisse la C.N.D.P. sur le nouveau projet* <sup>1</sup> » ;

**Il est scandaleusement onéreux** les coûts de ce projet augmentant chaque année pour atteindre actuellement 20 milliards d'€, pour 187 km., et alors qu'il faudra probablement doubler les chiffres avancés, lors de son exécution, si l'on se réfère aux expériences passées ;

**Il n'est pas rentable** et fait fi des avis répétés de la Cour des Comptes, qui a émis un avis défavorable pour les nouveaux projets de L.G.V., qui génèrent des déficits structurels, compte-tenu de l'usure qu'ils imposent aux infrastructures, dans un contexte économique totalement différent de celui de 2005 ;

**Il ne répond pas aux objectifs de circulation trans-européens**, puisque nos voisins Italiens et Suisses ont opté pour le système de train pendulaire, qui peuvent circuler à une vitesse plus importante que celle d'un train classique (250 km/h), sans l'aménagement de voies ferrées spécifiques.

**Il ignore les conséquences écologiques** désastreuses de sa construction (nuisances sonores, vibrations préjudiciables à la stabilité des reliefs, emprise des travaux, volumes de déblais à extraire et à recaser, incidences sur les nappes phréatiques, notamment au niveau des tracés en tunnel, que ce soit celui du sillon permien ou dans les sols argileux des plaines d'Aubagne ou du Polje de Cuges de la nappe phréatique de l'Huveaune ;

**Il fait fi des risques culturels** notamment au niveau des bâtiments et sites historiques dans les villes traversées en surface ou en tunnel, par les risques causés dans leur stabilité par les vibrations lors des travaux, puis des circulations de trains ;

**Il est empreint d'amateurisme** dans la mesure où aucune étude géologique n'a été réalisée par R.F.F. (alors que les « études de projet RFF » ont été facturées pour 90 millions d'€ depuis 2005 au contribuable) et où aucune indication n'est apportée en ce qui concerne la sortie des tunnels<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Compte rendu du COLAC du 8 avril 2015, page 40

<sup>2</sup> Dans le cas de celui d'Aubagne : sortie dans la plaine de Gèmenos, au niveau du col de l'Ange ou au-delà du polje de Cuges ?

**Il comporte des incertitudes majeures** puisque le financement n'en a pas été défini, qu'il serait très certainement prélevé sur les impôts de la région P.A.C.A., alors que l'Etat diminue les subventions aux collectivités ;

**Il se concocte au détriment des transports de proximité**, véritable priorité des habitants de la région, qui nécessiterait de prioriser la rénovation des liaisons ferroviaires, notamment le rétablissement de la ligne Carnoules - Gardanne et l'amélioration / entretien des lignes des T.E.R. existantes entre Toulon et Marseille ;

Pour tous ces motifs,

1. **Nous restons foncièrement opposés à la poursuite de ce projet** qui n'intéresse que les grandes entreprises mobilisées pour son exécution,

et

2. **Nous demandons l'organisation d'un nouveau débat public,**

Enfin, nous demandons

3. Que la solution du train pendulaire privilégiée par nos voisins devienne une alternative étudiée en priorité

et en ce qui concerne spécifiquement l'aire géographique qui nous concerne directement, si, malgré tout cela, les instances décisionnaires impliquées en poursuivent coûte que coûte avec obstination l'exécution,

4. Que la solution du tracé d'un tunnel partant de La Barasse, sous le massif de Carpiagne jusqu'à Cassis, où elle côtoierait, en amont, la ligne actuelle, avant de repartir en tunnel pour ressortir au-dessus de la Zone Athélia à La Ciotat, puis continuer au nord de Ceyreste, soit étudiée en priorité.

Ce trajet plus direct, permettrait un gain de temps supplémentaire, avec des surcoûts moins élevés dans la mesure où la percée de tunnels en roche dure est plus économique qu'à travers les argiles de notre plaine. La Barasse pourrait alors devenir la gare TGV de la vallée, facilement accessible par le TER.

Cette proposition déjà présentée au cours de différentes réunions, notamment les COTER, n'a malheureusement pas été étudiée.

Le collectif Aubagne Sud contre la L.G.V.