



La Penne sur Huveaune, le 5 décembre 2016

CONTRIBUTIONS DE L'ADEBVH à la LN-PACA

La dernière "concertation" du 23 novembre 2016 à Aubagne a été une complète mascarade : le représentant de la SNCF reprenant et monopolisant la parole après chaque intervenant pour balayer leurs avis et réimposer les choix des "décideurs" sans la moindre concession !

La L.N.PACA est un choix politicien qui contredit le bon choix économique et de rapidité de trajet que présentait le projet de LGV dans le sillon d'Aix à Carnoules. Ce choix démagogique des métropoles du Sud, plus lent et plus dispendieux ne doit pas être imposé aux particuliers et entrepreneurs de la vallée de l'Huveaune risquant d'être spoliés. Malgré ce choix imposé, l'ADEBVH souhaite apporter sa contribution afin de défendre les populations concernées.

La L.N.PACA, 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.
- Ne pas nuire aux déplacements actuels de la Vallée de l'Huveaune.

Nous examinons ci-après ces différents critères.

1. La L.N.PACA doit s'inscrire dans une logique méditerranéenne visant à structurer la jonction Gênes / Barcelone. Il a été imposé la desserte par les métropoles AMP et de Toulon. Pour cela, L.N.PACA doit permettre :
 - 1.1. 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.
 - 1.2. L'amélioration de la desserte régionale Marseille – Toulon par un vrai RER cadencé à 10 mn en heure de pointe.
 - 1.3. Le prolongement de la ligne Marseille – Aix, Martigues ou Vitrolles, avec création de la gare en souterrain de Saint Charles.
 - 1.4. 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.
2. La L.N.PACA ne doit pas se traduire par une réduction du trafic régional TER existant.
 - 2.1. 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.
 - 2.2. Le trafic Toulon/Marseille et particulièrement entre Aubagne et Marseille est saturé et ce malgré la mise en service de la 3^e voie, l'offre de desserte TER et la régularité ne sont pas au rendez-vous promis.
 - 2.3. 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.
3. La L.N.PACA doit conjuguer la solution la plus économique avec la protection de l'environnement (bruit, pollution, paysage, saturation autoroute...). Vu le nombre actuel de TGV passant dans la vallée de l'Huveaune, la solution à 4 voies empruntant la vallée de l'Huveaune n'est pas acceptable.

- 3.1. Entre le tunnel d'entrée vers la gare Saint Charles et la Penne/H, il ne peut être créé une 4° voie en surface dans une zone très urbanisée. Cela entrainera des démolitions de secteurs urbanisés d'où des expropriations dont le coût sera astronomique. Les recours juridiques sont à prévoir !
 - 3.2. Lors de la création de la 3° voie entre Aubagne et Marseille, les travaux ont occasionné des retards importants et coupures de circulations des TGV sans oublier les TER qui ont subi en plus des suppressions de train. Tous ces retards et suppressions de train ont occasionné le report modal vers la route aggravant la congestion routière ; ce manque de fiabilité a emmené aussi une perte de confiance dans le mode de transport par le train !
 - 3.3. De la Penne/H à Aubagne, les travaux de ripage des 6 voies de l'autoroute entraineront des surplus de blocages de circulation que la population ne pourra accepter. Le coût de ces travaux est loin d'être négligeable. Il faut prendre en compte aussi, les milliers d'heures de perdues, le stress et les atteintes sanitaires d'une population exaspérée !
 - 3.4. En évitant ces travaux dans la vallée, les automobilistes, les particuliers et les entreprises ne subiront pas ces fortes contraintes.
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).
 5. EN CONSEQUENCE et pour répondre aux sujétions ci-dessus, l'ADEBVH propose :
 - 5.1. Que la LN-PACA soit indépendante du réseau actuel et pour ce faire doit continuer en souterrain après la nouvelle gare de Saint Charles en passant sous le Massif de Saint-Cyr au Sud de Marseille et directement jusqu'à Toulon soit seulement moins de 45 km de souterrain !
 - 5.2. Le raccordement et les aiguillages de la LN-PACA avec le réseau actuel de surface doit **s'effectuer en souterrain** à partir des terrains ferroviaires disponibles à l'Ouest de la gare de Saint Marcel (ancien terrain CODER). Voir plan en annexe.

CONCLUSION :

Ainsi le réseau TER et fret aura l'utilisation totale du réseau actuel et la LN-PACA sera plus rapide. Notre projet évitera les expropriations sur de très nombreuses habitations et des bâtiments à vocation économique, les aléas d'inondation de l'Huveaune et surtout les déplacements de routes et autoroute et viaduc routier ;

L'ADEBVH exhorte à la non utilisation du couloir de la vallée de l'Huveaune !

Cordialement

Le président de l'ADEBVH

Henri de Matos



ANNEXE

