

**adhère à la vision du territoire partagée par les principaux acteurs locaux : Marseille Provence Métropole, Communauté du Pays d'Aix et Conseil Général**

◆ Consensus sur les enjeux :

Les partenaires associés dans ce débat (et notamment les deux plus grandes intercommunalités des Bouches du Rhône, Marseille Provence Métropole et la Communauté du Pays d'Aix, qui regroupent plus de 1 300 000 habitants), se sont accordés sur les objectifs poursuivis :

→ connexion directe dans les grandes métropoles régionales ;

→ meilleure articulation entre le TGV, les TER et les transports en commun urbains et interurbains ;

→ meilleure préservation de l'environnement en limitant la création de nouveaux couloirs de nuisance.

◆ Consensus sur le tracé :

Dans ce scénario, la ligne nouvelle prolonge la LGV méditerranéenne dans Marseille, en tunnel et en surface, et dessert en ligne une gare TGV souterraine. La LGV se poursuit en direction 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.

Ce scénario est le moins impactant pour le département. Il repose sur l'utilisation du corridor ferroviaire existant et la réalisation d'aménagements à la traversée de l'agglomération marseillaise permettant une amélioration des temps de parcours et une augmentation de capacité.

Entre la LGV méditerranéenne et un tunnel central destiné à éviter le nœud ferroviaire de Saint Charles, l'infrastructure sera portée à 4 voies.

Une nouvelle gare TGV serait créée sur cette ligne, à la Blancarde, afin d'accueillir les TGV poursuivant leur route vers l'est. La gare de Saint Charles demeurant le terminus naturel de Marseille pour les TGV en provenance de

Paris.

Ce scénario n'a pas d'impact sur l'urbanisation et l'activité agricole de la Communauté du Pays d'Aix, et est plébiscité par tous les partenaires locaux : Marseille Provence Métropole, Communauté du Pays d'Aix, Conseil Général. Il a fait l'objet d'un vote favorable par le conseil municipal de Cabriès lors de sa séance du 23 mars 2005.

# VILLE DE CABRIES

juin 2005

## > les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE EN PACA



## UN TERRITOIRE EXCEPTIONNEL A PRESERVER DU PROJET DE LGV PACA

Le 5 mai 2004 la commission nationale de débat public a mis en place une commission particulière du débat public chargée de veiller à la participation du public au processus d'élaboration du projet.

Dans ce cadre, la commune de Cabriès, impliquée dans ce débat, apporte sa contribution à intégrer au dossier.

CONTACT

Mairie de CABRIES  
13828 CABRIES Cedex

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV PACA

# LA POSITION



## 1. La commune de Cabriès soutient la dynamique de développement de la métropole Aix-Marseille associée au projet de LGV PACA

La réalisation de la LGV Provence Côte d'Azur est indispensable pour l'accessibilité et le développement de façade méridionale française.

La LGV PACA permettra de relier le Var et les Alpes maritimes au réseau à grande vitesse français et européen, car actuellement, excepté Paris aucune capitale ne peut relier la Côte d'Azur en train en moins de 8 heures.

A ce titre, dans le département des Bouches du Rhône, cette nouvelle ligne devra permettre aux TGV en provenance de la côte d'azur et de l'agglomération toulonnaise, de desservir en ligne Marseille centre en rentabilisant le plus possible les infrastructures existantes et la gare d'Aix TGV.

Par ailleurs, la ligne PACA en améliorant l'offre ferroviaire, rendue plus attractive et compétitive, permettra de proposer une alternative performante à la congestion routière dans un espace de près de 4,5 millions d'habitants où la voiture reste le mode de transports dominant.



La LGV permettra de rapprocher les agglomérations régionales d'un arc méditerranéen en plein développement.

## 2. Le territoire de Cabriès présente un environnement exceptionnel à préserver

Il convient tout d'abord de rappeler que RFF a envisagé une vingtaine de scénarios pour la voie nouvelle devant relier Paris à Nice, regroupés en trois catégories de desserte :

→ la desserte à un axe, reliant les villes de Marseille, Toulon et Nice, et comprenant deux scénarios principaux ;

→ la desserte à deux axes, évitant la gare Saint Charles mais desservant les agglomérations toulonnaise et Nice, se subdivisant en huit scénarios ;

→ la desserte à trois axes, comportant à la fois une branche vers Marseille et une branche vers Toulon.

Après une étude de ces différentes variantes, trois scénarios issus de l'hypothèse d'une desserte à deux axes ont été étudiés de façon plus approfondie par RFF. Ils empruntent tous les trois la ligne du TGV Méditerranée jusqu'au sud d'Aix-en-Provence et desservent l'agglomération de Toulon à une vingtaine de kilomètres au nord de cette ville (nouvelle gare à proximité de Cuers) avant de continuer en direction de Nice.

Ces trois scénarios, avant de se diriger vers le secteur d'Aubagne et le Var, s'éloignent de la ligne actuelle du TGV :

- Au nord du plateau de l'Arbois, à hauteur du viaduc ferroviaire de Ventabren, avec la traversée de la plaine d'Eguilles, du massif du Montaiquet et de la haute vallée de l'Arc, ainsi que la création d'une gare TGV supplémentaire au droit d'Aix-en-Provence ;

- Au sud du plateau de l'Arbois, entre la gare TGV de l'Arbois et le tunnel des Pennes-Mirabeau, avec la traversée d'une partie des communes de Cabriès, Bouc Bel Air et Gardanne, la gare TGV de l'Arbois devenant la gare commune du TGV Méditerranée et du TGV Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

- ◆ Au nord de Marseille, avec une mise à quatre voies entre la LGV Méditerranée et un tunnel évitant la gare Saint Charles, une gare TGV supplémentaire qui pourrait se situer à la Blancarde, la traversée de la vallée de l'Huveaune, d'Aubagne (en tunnel) et du sud du massif de la Sainte Baume.

Le conseil municipal de Cabriès dans sa séance du 23 mars 2005 s'est opposé fermement aux deux premiers de ces scénarios qui perturbent considérablement l'environnement du Pays d'Aix ainsi que celui du site de la montagne Sainte-Victoire. Ils nécessitent des tunnels de grande longueur



au coût élevé ; le deuxième (Sud Arbois - A8 - Nord Toulon - Ouest Nice) met directement en péril la commune de Cabriès, dont il traverserait le territoire sur environ six kilomètres.

La commune de Cabriès est déjà concernée par plusieurs réseaux de transport : la route départementale 9, avec ses 40 000 véhicules qui l'empruntent chaque jour à proximité de 1 800 habitants environ ; la route départementale 543, qui compte 10 000 véhicules en moyenne chaque jour ; la ligne du TGV Méditerranée, dont le tracé passe sur son territoire au niveau de la gare de l'Arbois, et les lignes EDF, dont une à haute tension de 400 kV, qui coupent son espace aérien sur plusieurs kilomètres.

Elle ne saurait supporter une atteinte supplémentaire à la qualité de vie de ses habitants et à son environnement.

## 3. La commune de Cabriès