

**EXTRAIT DU REGISTRE  
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL  
DE LA COMMUNE DE VENTABREN**

L'an deux mille cinq, le vingt sept avril à 19 Heures, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni en séance extraordinaire au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur **Claude FILIPPI, Maire.**

**Présents :**

V.FEYNAS - M.BAUTZMANN - B. HERUBEL - Ch.OSKANIAN - JL. BAR - M.Ch  
VUILLEQUEZ - R.PAUL - P.CORRAL - J.RICART - P.VICARD - E.FENET - Ch.OLLIVIER -  
A. ROUARD - V.GARNIER - M. SEIMANDI - M.CHAMBERT - M.LOPEZ - C.GASQUEZ

**Pouvoirs :**

Madame PONT ..... Procuration à Monsieur FILIPPI  
Monsieur ANSINELLI..... Procuration à Madame OSKANIAN  
Madame BRIDE..... Procuration à Madame VUILLEQUEZ  
Monsieur FRAMBOURG..... Procuration à Monsieur BAUTZMANN  
Madame JUHEN ..... Procuration à Madame FEYNAS  
Monsieur HOME..... Procuration à Monsieur OLLIVIER  
Monsieur LEVEQUE ..... Procuration à Monsieur PAUL  
Monsieur ZANOTTI ..... Procuration à Monsieur VICARD

Madame FEYNAS a été élue secrétaire de séance.

**Délibération n°38**

**PRISE DE POSITION DU CONSEIL MUNICIPAL  
DANS LE CADRE DU DEBAT PUBLIC  
SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE (LGV)  
EN REGION PACA**

Le projet de liaison ferroviaire à grande vitesse (LGV) en région Provence-Alpes Côte d'Azur, élaboré par Réseau Ferré de France (RFF, maître d'ouvrage) à la demande de l'Etat et des grandes collectivités territoriales partenaires, a pour buts d'améliorer l'accessibilité de la région, en reliant Marseille, Toulon et Nice, et de raccorder les départements du Var et des Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse français et européen : 10 millions d'habitants sont concernés entre Barcelone et Gênes, en passant par Marseille, Toulon et Nice.

Des pré-études fonctionnelles ont été établies et ouvrent la voix au débat public prévu par l'article L.121-1 à L.121-15 du code de l'environnement pour les projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. A cette fin, la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante, a mis en place le 5 mai 2004 une Commission Particulière du Débat Public (CPDP), qu'elle a chargée de veiller à la participation du public au processus d'élaboration du projet. Structure de six membres chargée d'organiser et d'animer le débat public prévu du 21 février au 21 juin 2005, elle diffuse une information complète et objective et met en place des moyens d'expression permettant à tous les habitants de la région qui le désirent de s'informer et de participer à cette élaboration (notamment par son site Internet [www.debatpublic-lgvpaca.org](http://www.debatpublic-lgvpaca.org)). Elle organise plusieurs réunions publiques, générales, thématiques ou de proximité. Elle recueille ainsi toutes les contributions écrites des personnes morales ou privées intéressées, contributions auxquelles elle peut donner la qualité de « cahier d'acteurs », qui est alors intégré au dossier du débat.

Il paraît indispensable que la commune apporte dès à présent une telle contribution écrite à ce débat, en liaison avec les autres collectivités et établissements publics locaux concernés.

En effet, une vingtaine de scénarios ont été envisagés par RFF pour la voie nouvelle devant relier Paris à Toulon et 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 l'agglomération 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 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 :

- ou bien 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 Montalguet et de la haute vallée de l'Arc, ainsi que la création d'une gare TGV supplémentaire au droit d'Aix-en-Provence ;

- ou bien 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 du TGV devenant la gare commune à la liaison TGV Méditerranée et à la nouvelle LGV Provence-Alpes- Côte d'Azur.

- ou bien 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.

Les deux premiers scénarios perturbent considérablement l'environnement du pays et de la ville d'Aix-en-Provence, ainsi que celui du site de la montagne Sainte Victoire, et exigeraient des tunnels de grande longueur à un coût élevé ; le premier (nord- Arbois- viaduc ferroviaire de Ventabren) met directement en péril la commune de Ventabren. Or notre commune est déjà concernée par plusieurs réseaux de transport : la route départementale 10 reliant Berre à Aix avec ces centaines de poids lourds par jour, l'autoroute A7, la ligne TGV Méditerranée avec ses deux viaducs et l'aqueduc de desserte en eau de l'agglomération marseillaise.

La commune de Ventabren, quadrillée par des infrastructures supra-communales dont elle ne retire aucun bénéfice et supporte les nuisances en terme de bruit, de dangerosité, ne saurait supporter une atteinte supplémentaire à son cadre de vie.

Or, la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole a fait étudier par un groupe d'experts indépendants, dans le cadre des réunions préparatoires au débat public, le scénario de tracé mettant en ligne la gare TGV du Pays d'Aix, Marseille (avec une nouvelle gare située en ligne avec la gare Saint Charles) et le nord de Toulon. Dans ce scénario Nord Marseille-Nord Toulon - Ouest Nice, initialement écarté par RFF et correspondant au 8<sup>ème</sup> scénario de la desserte à deux axes et au 3<sup>ème</sup> scénario étudié de façon approfondie par RFF et décrit ci-dessus, la ligne nouvelle emprunte au nord de Marseille la LGV Méditerranée, en tunnel et en surface, avant de desservir une nouvelle gare TGV, qui pourrait être souterraine (envisagée initialement dans les quartiers de Saint Barthélémy, de Saint Marcel ou de la Blancarde, mais le choix des élus marseillais s'est porté sur le site de la Blancarde) ; elle se poursuit par des voies existantes quadruplées en direction d'Aubagne puis, au-delà, au sud du massif de la Sainte Baume en contournant l'agglomération toulonnaise, desservie par la gare TGV nouvelle dite « Nord Toulon » (au niveau de Cuers).

Il résulte de ces travaux très approfondis qu'une telle hypothèse présente plusieurs avantages :

- en termes de services rendus aux usagers : liaisons rapides entre Paris et Marseille (temps inchangé, mais plus de dessertes possibles), Toulon (de l'ordre de 3h15) et Nice (de l'ordre de 3h45) d'une part, entre ces trois villes d'autre part (1h entre Marseille-La Blancarde et Nice) et à terme en direction de l'Italie et de l'Espagne.

- en termes d'enjeux socio-économiques, environnementaux et d'urbanisme : les projets de création de gares au nord de Marseille et de Toulon s'accompagnent de projets de développement urbanistique et économique précis, notamment dans la traversée de l'agglomération marseillaise.

- en termes d'articulation avec le développement territorial et les autres projets d'infrastructure : le projet pourrait facilement s'accompagner de la réalisation d'un réseau de transports en commun rapides, du type RER, reliant les trois gares TGV, les centres des villes d'Aix-en-Provence, d'Aubagne et de Marseille, et l'aéroport de Marseille Méditerranée, transports en commun qui font cruellement défaut aujourd'hui et qui sont indispensables si l'on veut décongestionner les infrastructures routières existantes et limiter une pollution atmosphérique croissante.

- en termes de coût de financement et de délais : la longueur de la voie à construire serait légèrement plus courte, du fait de l'utilisation de corridors ferroviaires existants, et les tunnels à réaliser sensiblement plus courts.

La communauté d'agglomération du Pays d'Aix adhère pleinement à cette hypothèse :

- dans une « déclaration de la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole et de la communauté d'agglomération du pays d'Aix à propos de la LGV PACA », signée le 25 juin 2004, les présidents Jean-Claude GAUDIN et Maryse JOISSAINS-MASINI ont souligné « l'intérêt majeur de ce projet de liaison à grande vitesse Espagne/Italie pour la région urbaine Marseille-Aix-en-Provence » et réitéré leur option « en faveur du passage de la LGV PACA par Aix-Arbois, Marseille et Aubagne et, au-delà de sa prolongation vers Toulon par le tracé Ferrier ».

- son conseil communautaire, dans sa délibération relative au projet de directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône, a précisé : « la référence à la ligne à grande vitesse vers la Côte d'Azur doit s'accompagner clairement d'un abandon de la création d'une infrastructure nouvelle traversant des espaces naturels ou urbanisés sensibles » et a demandé « sur la ligne à grande vitesse vers la Côte d'Azur – qu'il n'est pas question de remettre en cause – un abandon clair de tout passage d'infrastructure nouvelle sur le territoire de la communauté et l'affirmation du rôle de la gare de l'Arbois comme élément d'interconnexion avec l'aéroport de Marignane via un réseau de transport en commun rapide ».

Ce « scénario à deux axes de desserte Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice » a donc le soutien des deux communautés de communes regroupées autour de Marseille et d'Aix-en-Provence, représentant 1,5 millions d'habitants, qui ont exprimé sur ce dossier une position commune très forte. Il est le seul qui préserve l'environnement du pays d'Aix et celui de la commune. Il appartient à celle-ci, comme doivent le faire les conseils municipaux et communautaires des deux agglomérations, de prendre dès à présent position en sa faveur.

Il est donc proposé au conseil municipal d'opter, pour les raisons énoncées ci-dessus, pour ce tracé Nord Marseille – Nord Toulon – Ouest Nice et de s'opposer à tout autre.

**Vu** le code général des collectivités territoriales,

**Vu** le code de l'environnement notamment les articles L.121-1 à L.121-15,

**Vu** le décret n° 2002-1275 en date du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la commission nationale du débat public,

**Vu** la décision n°2004/15/LGVPACA/1 de la commission nationale du débat public, en date du 5 mai 2004 portant organisation du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Provence-Alpes- Côte d'Azur,

**Vu** le dossier complet établi par Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage, sur le projet de liaison ferroviaire à grande vitesse en région Provence- Alpes-Côte d'Azur,

Il est proposé à l'assemblée :

- de se prononcer pour le scénario Nord Marseille-Nord Toulon-Ouest Nice (8<sup>ème</sup> scénario de l'hypothèse « desserte à deux axes » et 3<sup>ème</sup> scénario approfondi du dossier visé ci-dessus) pour le tracé de la liaison ferroviaire à grande vitesse en région Provence- Alpes-Côte d'Azur, pour les raisons développées dans la note explicative de synthèse, et s'opposera à tout autre tracé.

- de donner mandat à Monsieur le Maire pour déposer au nom de la commune, dans le cadre du débat public organisé du 21 janvier au 21 juin 2005 par la commission particulière du débat public, une contribution écrite, pouvant faire l'objet d'un cahier d'acteurs, développant les éléments exposés dans cette note.

**Après avoir entendu cet exposé, le Conseil Municipal** décide - de se prononcer pour le scénario Nord Marseille-Nord Toulon-Ouest Nice (8<sup>ème</sup> scénario de l'hypothèse « desserte à deux axes » et 3<sup>ème</sup> scénario approfondi du dossier visé ci-dessus) pour le tracé de la liaison ferroviaire à grande vitesse en région Provence- Alpes-Côte d'Azur, pour les raisons développées dans la note explicative de synthèse, et s'opposera à tout autre tracé.

- de donner mandat à Monsieur le Maire pour déposer au nom de la commune, dans le cadre du débat public organisé du 21 janvier au 21 juin 2005 par la commission particulière du débat public, une

contribution écrite, pouvant faire l'objet d'un cahier d'acteurs, développant les éléments exposés dans cette note.

Ainsi fait et délibéré les jours, mois et an susdits à l'unanimité des voix.

*Pour* : ..... 27

*Contre* : ..... 0

*Abst* : ..... 0

Le Maire,

C. FILIPPI



*Transmis à la Sous-Préfecture le 03/05/05*