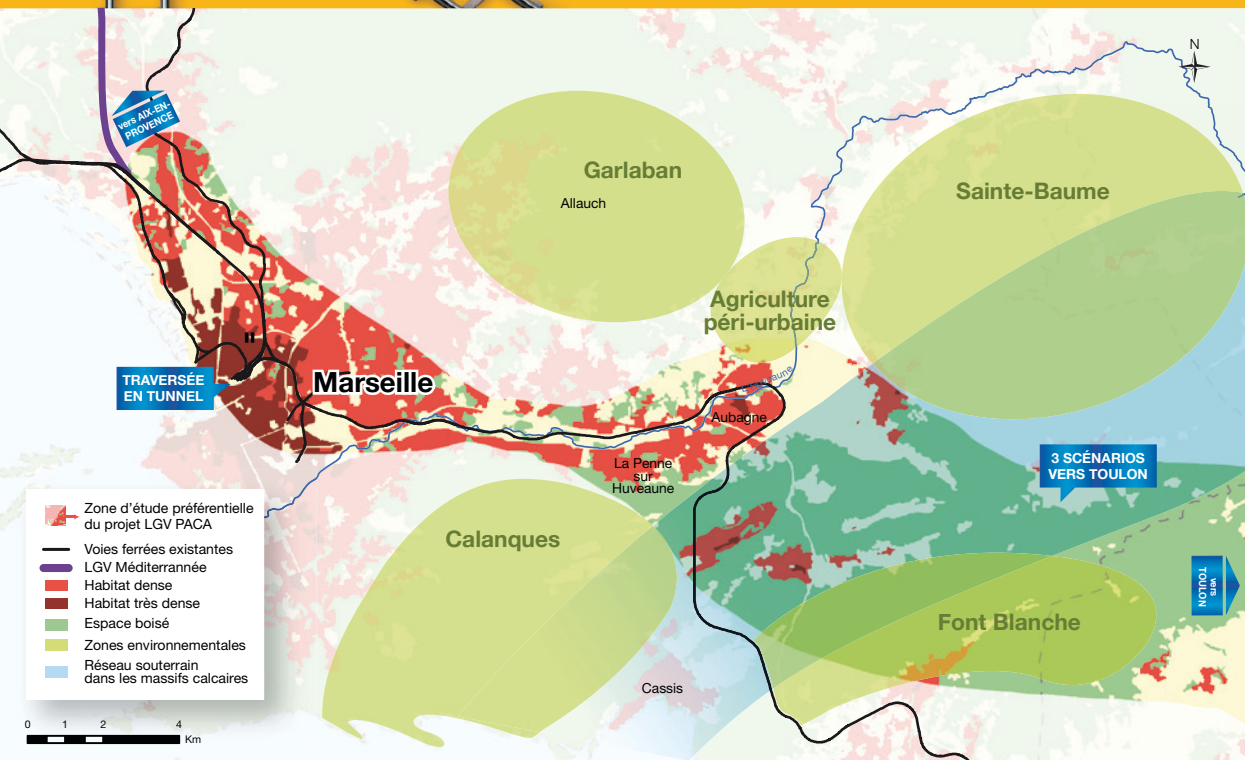


## BOUCHES-DU-RHÔNE, QUEL PROJET LGV PACA ?

Le secteur s'étend du Nord de Marseille jusqu'à la limite du département. C'est une zone urbaine et économique importante qui englobe des zones agricoles et des zones environnementales telles que les Calanques, le massif de la Sainte-Baume et la forêt de Font-Blanche. Sur ce secteur, les quatre scénarios sont presque équivalents. Il est dans tous les cas nécessaire de prévoir une traversée souterraine du centre de Marseille.



### LES ENJEUX DES SCÉNARIOS SUR LE SECTEUR

#### La traversée de Marseille en souterrain

Les 4 scénarios privilégient une gare à Marseille Saint-Charles qui offre plus d'avantages que Marseille Blancarde :

- une meilleure connexion des services TER et grande vitesse,
- une meilleure adéquation avec les programmes de développement du centre de Marseille,
- une meilleure lisibilité des services pour les voyageurs.

#### Le passage dans la vallée de l'Huveaune.

La liaison entre Aubagne et Toulon.

Plus qu'une ligne nouvelle, un réseau ferroviaire performant.

**Parlons-en,**  
du 15 septembre au 15 décembre 2011

### QUELLE OFFRE DE SERVICE ?

Le secteur de Marseille souffre aujourd'hui de la saturation du réseau actuel. Les aménagements sur le réseau existant, tels que la création d'une 3<sup>e</sup> voie entre Marseille et Aubagne, ne suffiront pas à atteindre les objectifs ambitieux de desserte pour 2040.

En effet, à terme, une vraie desserte urbaine devra être mise en place, avec en heure de pointe :

- 11 liaisons/h entre Aubagne et Marseille, dont :
  - 2 liaisons/h entre Aix-en-Provence et Aubagne sans changement ;
  - 2 liaisons/h entre Aubagne et Vitrolles-Aéroport sans changement ;
- 10 liaisons/h entre Marseille et Vitrolles-Aéroport ;
- 8 liaisons/h entre Marseille et Aix-en-Provence.

La desserte doit également pouvoir répondre aux besoins de déplacements de la région Provence-Alpes Côte d'Azur, qui est l'une des plus peuplées de France, et qui connaît une forte croissance démographique : jusqu'à 8 trains par heure sont envisagés entre Marseille et Nice (temps de parcours d'environ 1h).

### QUELS AMÉNAGEMENTS SUR LE RÉSEAU EXISTANT ?

#### Traversée de Marseille

La saturation du réseau et la situation en impasse de la gare de Marseille pénalisent actuellement les déplacements. La traversée du centre de Marseille en souterrain est donc nécessaire pour permettre le développement du système ferroviaire et désengorger l'agglomération.

#### Vallée de l'Huveaune

Dans la vallée de l'Huveaune, il est nécessaire de trouver une solution technique qui tienne compte des contraintes du territoire telles que le Parc des Calanques et l'agglomération de Marseille - La Penne-sur-Huveaune - Aubagne. Un aménagement de la ligne existante apparaît donc comme la solution la plus adaptée.

### LES AMÉNAGEMENTS POUR LE QUOTIDIEN

Pour améliorer les services quotidiens, des aménagements sont envisagés sur le réseau existant :

- le doublement de la ligne Aix-Marseille
- la réouverture de la ligne entre Aix et Rognac, avec des liaisons circulaires Marseille-Vitrolles-Aéroport - Aix - Marseille
- la liaison Aix-TGV / Aix-Centre

#### Entre Aubagne et Toulon

La voie existante entre Aubagne et Toulon est très sinueuse et en site contraint. Une ligne nouvelle s'impose donc pour relier les deux villes.

### QUELS ENJEUX POUR LE TERRITOIRE ?

#### A Marseille

La LGV PACA doublera la ligne existante à l'entrée Nord de la ville. La traversée en tunnel du centre de Marseille aura peu d'impacts en surface.

#### Dans la vallée de l'Huveaune

Le projet nécessite de prendre en compte les contraintes liées au bâti et à la présence de zones inondables. Sur ce territoire, les enjeux économiques liés à la présence de zones industrielles seront particulièrement étudiés.

#### Entre Aubagne et Toulon

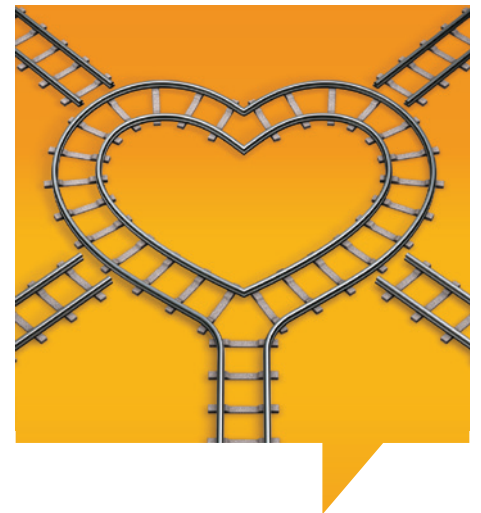
Le projet devra évaluer la longueur des tunnels qui traverseront Aubagne. La liaison entre Aubagne et Toulon nécessite quant à elle un franchissement adapté du plateau de Font-Blanche.

#### Sainte-Baume - Cassis

L'enjeu majeur est de prendre en compte le système karstique, particularité géologique du territoire qui présente un réseau souterrain traversant des massifs calcaires.

**Globalement**, le projet nécessite de considérer et minimiser les impacts sur l'habitat et sur les activités humaines comme l'agriculture. Le respect des milieux naturels et de l'environnement sera au centre de nos préoccupations.

La concertation permettra d'appréhender au mieux tous les enjeux du territoire.



Pour tout savoir sur la concertation et donner votre avis

[www.lgvpaca.fr](http://www.lgvpaca.fr)

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LGV PACA sont financées par :