

SOMMAIRE

1. OBJECTIFS DE LA SÉANCE.....	5
2. EXAMEN DU FUSEAU AU NORD DE SAINT-CHARLES.....	6
3. PRECONISATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL.....	24
1.3. TOUR DE TABLE DES PARTICIPANTS	24
2.3. SYNTHÈSE DES AVIS	32
4. ELEMENTS DE REPONSE SUR DES QUESTIONS ANTERIEURES DU GROUPE DE TRAVAIL.....	33
1.4. ORGANISATION D'UNE REUNION COMPLEMENTAIRE SUR LE PROJET ÉTOILE D'AIX	33
2.4. ELEMENTS COMPLEMENTAIRES DIVERS (CF. CLEF USB FOURNIE).....	34
3.4. TYPOLOGIE DES GARES TAGV FRANÇAISES	34
4.4. SITUATION DE LA GARE D'AIX TGV	36

Participants :

JULIEN Diane, KFH Communication
PETIT-GUDENCHET Hervé, SYSTRA
PICQUET Marion, RFF
ROSSO Stéphane, chargé de projet territorial 13, Mission LGV PACA (RFF)

ALBERT Jean-Marc, Conseil général des Bouches-du-Rhône
BARASTON Marie-Hélène, CIQ de la Belle-de-Mai
BOULAY Joëlle, Mairie des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille
CLOUET-PAGES Cécile, UDVN 13, France Nature Environnement
COCHARD Yannick, Direction des infrastructures MPM
CORSO Luc, Vice-président honoraire de la CCI Marseille Provence
DAVID Jean-Baptiste, CCI Marseille Provence
ESCALIER David, Collectif de défense des terres fertiles des Bouches-du-Rhône
GLORIAN Christophe, CCI régionale PACA
HUCHON Jean-Pierre, association Noster PACA
JUAN Jean-Claude, MPM
JUSTON Jean-Paul, CIQ Canet gare-Arnavaux
MICHAILLE Patrick, Président du CIQ de Venelles
PISTRE Véronique, conseil pour la mairie des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille
SAPPE Maurice, Président du CIQ de Sainte-Marthe
TOSTAIN Claude, Secrétaire général de la Confédération générale des CIQ
TOUZE Vincent, MPM
VAN COUYGHEM Jean-Michel, particulier

La séance débute à 14 heures 10.

Diane JULIEN - Bonjour à tous. Bienvenue pour notre quatrième et dernier groupe de travail concernant le territoire Nord Marseille. L'objectif de ce groupe de travail va être de travailler sur une synthèse pour le prochain COTER. L'ordre du jour que l'on vous propose est tout d'abord de regarder la synthèse des groupes de travail n°3 et en particulier ce que l'on s'était dit ici dans ce groupe la dernière fois. On vous a mis sur la table une analyse multi-critères sur laquelle on pourra passer rapidement, sauf si vous avez des questions. C'est un outil surtout utile quand on compare des fuseaux et sur ce territoire, ce n'est pas le cas. L'objet aujourd'hui sera vraiment de zoomer et d'échanger avec vous sur l'insertion du projet sur le territoire qui nous concerne. On a bien évidemment des réponses aux précédents attendus, que l'on pourra évoquer ensemble : des éléments sur le tram-train et sur le fret que l'on pourra regarder à l'issue du groupe. L'objectif est bien de synthétiser les avis pour le prochain COTER, puisque dans cette méthode de sélection des fuseaux, nous en sommes à la dernière étape. Je vous propose de commencer comme d'habitude par un tour de table. Nous avons Yvan, qui est là, qui est la personne qui note et se charge des verbatims de cette session. Monsieur Escalier, je vous laisse commencer.

David ESCALIER - Bonjour à tous. Je suis membre du Collectif de défense des terres fertiles et je suis à la Conférence ANPEDEM aussi.

Luc CORSO - Je suis Vice-Président horaire de la Chambre de commerce de Marseille.

Christophe GLORIAN - Je représente la Chambre de commerce de Région.

Jean-Baptiste DAVID - Je représente la Chambre de commerce Marseille Provence.

Jean-Pierre HUCHON - Je représente l'association Noster PACA.

Jean-Michel VAN COUYGHEM - Je suis un citoyen.

Cécile CLOUET-PAGES - Je représente France Nature Environnement.

Marie-Hélène BARASTON - Je représente le CIQ de la Belle-de-Mai.

Jean-Claude JUAN - J'appartiens au Conseil de développement de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

Vincent TOUZE - Je représente la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

Claude TOSTAIN - J'appartiens à la Confédération générale des comités de quartiers

Véronique PISTRE - Je suis missionnée par la Mairie des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille.

Jean-Marc ALBERT - J'appartiens au Conseil général des Bouches-du-Rhône.

Jean-Paul JUSTON - Je suis riverain de la LGV PACA et membre du CIQ de Canet gare et des Arnavaux.

Maurice SAPPE - Je suis Président du CIQ de Sainte-Marthe.

Patrick MICHAILLE - Je suis Président du CIQ de Venelles.

Yannick COCHARD - Je représente la Direction des infrastructures de MPM.

Hervé PETIT-GUDENCHET - Je représente le cabinet SYSTRA, et je suis chargé des études sur le département des Bouches-du-Rhône.

Stéphane ROSSO - J'appartiens à RFF. Je suis en charge du projet sur le territoire des Bouches-du-Rhône.

Marion PICQUET - Je travaille pour Artelia. Je suis correspondante pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage de RFF.

Diane JULIEN - Je m'occupe de la concertation sur les Bouches-du-Rhône. Stéphane, veux-tu dire un mot d'introduction sur les objectifs ?

1. OBJECTIFS DE LA SÉANCE

Stéphane ROSSO - Si l'on n'arrive pas à faire une synthèse, l'objectif de cette séance est au moins d'arriver à des éléments d'accord et de désaccord que l'on puisse porter ces éléments de réflexion au Comité territorial, pour qu'il puisse derrière faire une synthèse à la fois sur le territoire des Bouches-du-Rhône et sur les autres territoires. Ce que l'on va vous proposer, c'est de regarder une motion qui a été déposée par un comité de quartier, et de regarder dans le détail comment on chemine sur ce corridor de surface, afin de voir si vous avez des choses à dire et à faire remonter et des positionnements.

Diane JULIEN - Je voudrais juste rajouter quelque chose que j'ai dit à Monsieur Sappe : seront remontés au COTER non seulement les avis et la synthèse de ce groupe de travail au cours de cette dernière session mais également tous les retours que vous nous avez faits juste avant sur les enjeux qui ont été identifiés : les nuisances sonores, etc.

Marion PICQUET - Un petit retour sur ce que l'on s'est dit au dernier GT.

Diane JULIEN - Vous l'avez dans la présentation.

Marion PICQUET - Ce que l'on avait vu la dernière fois, c'est cette cartographie des fuseaux et les modes d'insertion possibles. Au nord, nous avons abordé la question de l'emplacement réservé. La question d'un programme de logements HQE a été évoquée à la hauteur de Saint-Louis : une contrainte, une nécessité d'insertion de ce projet. Ensuite, la question était : le passage en surface jusqu'où ? C'est bien l'objet de l'exercice aujourd'hui. Enfin, au niveau de la gare Saint-Charles, trois axes de gare ont été présentés, avec le souhait d'avoir une proximité entre la gare classique et la gare LGV.

Le rapport demande la LGV avec la ligne nouvelle à l'entrée nord de Marseille et l'insertion de cette ligne nouvelle jusqu'à la gare Saint-Charles : jusqu'où profite-t-on de la surface et à partir de quand plonge-t-on en tunnel ?

Avec la cohérence des projets en cours : le MIN des Arnavaux, la L2, Euromed 2, le projet de métro, le tram et le projet LINEA CG.

L'enjeu d'insertion urbaine à l'entrée nord de Marseille et puis la gare souterraine Marseille Saint-Charles.

Et puis la contribution que nous avons reçue de Monsieur Sappe, avec la demande de prise en compte des points suivants :

- d'abord, l'étude de faisabilité en vue d'une liaison Marseille Saint-Charles/Aix-en-Provence/Aix Ville ;
- ensuite, la demande de réouverture des gares ou haltes entre Marseille Saint-Charles et l'Estaque (Saint-Barthélemy, Le Canet et Saint-Louis) avec des relations de type TER.

Stéphane ROSSO - Pour répondre au premier point, cette liaison Aix-en-Provence TGV/Aix Ville est incluse dans le schéma directeur d'Aix. Ce sera présenté le 18 janvier - en tous cas, les premiers éléments de cette étude. Nous avons des personnes inscrites pour participer à cette réunion. En fin de GT, il faudra que l'on définisse l'heure à laquelle vous voulez que l'on fasse cette restitution et que l'on voie s'il y a de nouvelles personnes qui veulent participer.

Maurice SAPPE - Je ne voudrais pas que l'on occulte d'entrée de jeu Marseille Saint-Charles/Aix-en-Provence TGV. Vous répondez Aix-en-Provence TGV/Aix Ville, je suis d'accord, c'est prévu

dans le schéma directeur. Ce qui ne l'est pas, et j'insiste pour que ce ne soit pas occulté, c'est Marseille Saint-Charles/Aix-en-Provence TGV. Si l'on parle temps d'acheminement, dans ce cadre, il y a le temps divisé par deux.

Marion PICQUET - C'était le premier point. Le deuxième, c'est le temps d'acheminement, y compris des gares TER de l'Estaque, de Saint-Barthélemy, du Canet et de Saint-Louis.

Et puis l'opposition à la traversée du site fortement urbanisé entre Saint-Louis et Saint-Barthélemy par l'extension de l'infrastructure ferroviaire nécessitée par la réalisation de la LGV PACA, et donc la demande d'une étude de faisabilité d'un passage en souterrain entre Marseille Saint-Charles et Marseille Saint-Louis.

Maurice SAPPE - Comme cela vous a été proposé dans la conjoncture précédente.

Marion PICQUET - Tout à fait. On l'avait présenté.

Maurice SAPPE - On assiste à un phénomène qui n'a pas du tout été étudié au niveau du SCOT. Il faut savoir que le SCOT qui est présenté aujourd'hui à la presse et aux différents acteurs est celui de 2005, que depuis, il n'y a plus eu aucune amélioration, et que la partie nord de Marseille n'est pas prise en compte dans la desserte par le système ferroviaire. Dans les années 1970 et 1980, il y avait une desserte qui s'arrêtait à Saint-Barthélemy, au Canet, à Saint-Louis et à Saint-André. Maintenant, on a repris le point de Saint-André sur la ligne littorale, avec Saint-Henri et l'Estaque. Maintenant, on nous propose une desserte plus importante sur une section de ligne qui a déjà fait l'objet d'une desserte par le passé - qui a été supprimée en fonction des conditions d'avancée des déplacements par les véhicules individuels.

Maintenant, si l'on se réfère aux projets d'aménagement du Grenelle de l'Environnement, il faudrait bien y retourner. En outre, la population sur ce secteur a quintuplé en une trentaine d'années. Je vous remercie.

Stéphane ROSSO - OK. Par rapport à cette motion, on note votre souhait de passage en tunnel. Maintenant, il faut que l'on puisse discuter des contraintes du passage en surface, parce que si l'on n'en discute pas, on n'aura pas d'éléments d'éclairage sur la pertinence d'un passage en souterrain. Ce que je vous propose, c'est de regarder la maquette 3D, de faire défiler petit à petit et d'indiquer les contraintes qui se font jour par rapport à cette insertion en surface.

Diane JULIEN - Est-ce que vous souhaitez que l'on éteigne ?

2. EXAMEN DU FUSEAU AU NORD DE SAINT-CHARLES

Stéphane ROSSO - Ici, à l'entrée nord de Marseille, à Saint-Henri, il ne me semble pas que le passage en surface pose quelque difficulté que ce soit, étant donné que l'on est aujourd'hui sur des emprises ferroviaires un peu larges et que du foncier reste mobilisable de part et d'autre de l'infrastructure ferroviaire.

Le premier enjeu va concerner le franchissement du tunnel de Saint-Louis, avec l'insertion de ces deux nouvelles voies, insertion qui sera aux alentours de ce niveau, et qui devra prendre en compte les enjeux d'urbanisation, notamment une zone résidentielle.

Diane JULIEN - N'hésitez pas à réagir au fur et à mesure !

Stéphane ROSSO - Ensuite, derrière cette traversée, il y a deux éléments structurants à prendre en compte : c'est la sortie de tunnel de Saint-Louis et le franchissement de cette infrastructure routière ici. Encore une fois, sur cette portion, il ne nous semble pas trop délicat d'insérer...

Maurice SAPPE - A la seule différence qu'au niveau de l'infrastructure, là où vous avez signalé la tête de pont, il y avait jusqu'à présent une tréfilerie, côté ouest, et sur cette friche industrielle, est réalisée à l'heure actuelle une ZAC à haute qualité environnementale.

Stéphane ROSSO - A la sortie du tunnel ?

Maurice SAPPE - Entre la sortie du tunnel et...

Stéphane ROSSO - Voulez-vous la localiser plus précisément sur la carte ?

Monsieur SAPPE désigne une zone sur la carte.

Maurice SAPPE - Ici. Là, il y a de l'habitat. Toute cette zone. A partir de là est réalisée une résidence, une ZAC à haute qualité environnementale.

Stéphane ROSSO - Quelle est la maîtrise d'ouvrage de ce projet ? Est-ce la Ville de Marseille ?

Maurice SAPPE - C'est Marseille Aménagement très certainement.

Stéphane ROSSO - En tout cas, cela n'exclut pas le passage d'une infrastructure. Aujourd'hui, on ne sait pas si l'on passe à gauche, à droite ou de chaque côté. En tout cas, cela n'exclut pas le passage d'une infrastructure. Cela veut juste dire - vous l'avez déjà dit la semaine dernière - qu'il faut que l'on se mette en relation avec la Ville de Marseille pour regarder l'horizon de création de cette ZAC.

Maurice SAPPE - Elle est réelle. Il y en a même sûrement une partie qui est déjà commercialisée.

Stéphane ROSSO - Derrière, il faut déterminer quelles sont les mesures sonores à apporter à l'infrastructure pour protéger cette ZAC et les logements associés.

Maurice SAPPE - Vous avez une différence de niveau qui est d'une bonne quinzaine de mètres, si ce n'est pas plus. La ZAC n'est pas au niveau de la voie ferrée.

Stéphane ROSSO - C'est noté mais cela n'empêche pas...

Maurice SAPPE - Il faudra que vous m'expliquiez comment vous les protégerez.

Stéphane ROSSO - Il faut que l'on regarde. Dans les études qui seront menées, nous regarderons précisément les protections contre les nuisances sonores à mettre en place pour permettre la meilleure insertion de cet ouvrage. Sachant que dans tous les cas, à moins que je ne me trompe, la ZAC ne se protège pas du bruit ferroviaire.

Maurice SAPPE - Je vous citerai les lois de 1983 qui prévoient qu'à partir du moment où il y a un investissement supérieur à deux millions de francs, la modification d'un projet doit prendre en compte les normes du moment.

Stéphane ROSSO - Pour qui parlez-vous ? Pour la ZAC ou pour RFF ?

Maurice SAPPE - Pour RFF.

Stéphane ROSSO - Oui mais je le sais ! Je connais la réglementation qui s'impose au maître d'ouvrage. Ce que je vous dis en substance, c'est qu'aujourd'hui, la ZAC s'installe à côté d'une voie ferrée et qu'elle ne prend pas de précautions particulières par rapport à l'environnement sonore. Derrière, la situation que connaîtront les habitants pourrait - sous réserve d'études - être améliorée du fait que l'on prend en compte les nuisances sonores ferroviaires et la protection de ces populations dans le cadre de la LGV. C'est là que je voulais en venir. La réglementation qui s'impose au maître d'ouvrage concernant les aménagements et les protections sonores, je la connais.

Encore une fois, sur tout l'alignement, on a cette bande de 10,5 mètres qui permet d'inscrire cette infrastructure ferroviaire. On va arriver ici avec la gare de Saint-Louis, dans laquelle des travaux d'aménagement devront être faits et repensés. Cela fait aussi partie des réflexions que l'on devra avoir, dans des études un peu plus précises, à savoir comment on réaménage cette gare de Saint-

Louis et quel est son avenir par rapport aux travaux et à l'impact des travaux. Cela porte un écho favorable à votre motion, en tout cas.

Véronique PISTRE - Je voudrais revenir un peu en arrière. Entre la ZAC et ici... Un peu plus vers la gare Saint-Charles, on traverse une zone qui m'a l'air d'être plus dense en matière d'habitants. Dans ce type de zone, qu'est-ce que vous faites comme type d'isolation phonique ? Là, on est vraiment contre le bâti existant. Vous avez peut-être les réserves pour faire passer l'infrastructure sans casser l'habitat mais concrètement, comment cela se passe-t-il sur ce type de tissu existant ?

Stéphane ROSSO - Encore une fois, on ne sait pas si l'on passe à gauche ou à droite. Voilà la façon dont on procède. Avant le premier coup de pioche, on fait ce que l'on appelle un relevé de la situation initiale : on vient mesurer l'ambiance acoustique et les différentes contributions sonores des infrastructures routières et ferroviaires. Derrière, par rapport à la réglementation - la loi Grenelle I s'applique et bientôt la loi Grenelle II - et par rapport aux engagements pris par RFF dans ses fiches actions suite au débat public qui a porté le bruit comme préoccupation numéro une pour RFF et les riverains de l'infrastructure ferroviaire, grâce à des simulations acoustiques et sonores, on va déterminer les protections qui doivent être mises en place pour le projet. Il peut s'agir de plusieurs choses conjuguées. On vous distribuera des clés USB dans lesquelles vous retrouverez ce que je viens de vous dire de façon beaucoup plus détaillée.

Premièrement, on met en place des écrans acoustiques le long des infrastructures. Deuxièmement, si cela ne suffit pas, ou cela peut être complété, on vient mettre en place ce que l'on appelle des protections de façade. On a aussi du travail qui a été fait sur du matériel roulant, qui permet de réduire les nuisances à la source. On a également des options de recherche qui ne sont plus au stade de recherche puisqu'elles sont au stade expérimental. Cela a été mis en place sur la ligne Marseille-Vintimille aux alentours de Cagnes-sur-Mer. C'est ce que l'on appelle des absorbeurs de bruit au niveau des rails. Ce sont des coussins en caoutchouc sur lesquels reposent les rails. Il y a aussi des patins qui enserrant les rails de chaque côté. Cela permet de limiter les vibrations au niveau des rails et d'avoir des résonances entre le contact rail-roues et de freiner la diffusion de bruit. Avec toutes ces mesures, on doit être capable de respecter la réglementation - c'est l'engagement de RFF.

S'agissant de cette section, qui est une section dans laquelle les trains ne circuleront pas plus vite que ceux qui circulent actuellement sur l'infrastructure existante...

Véronique PISTRE - S'ils ne circulent pas plus vite, il y en aura quand même nettement plus.

Stéphane ROSSO - Il y a deux effets : un effet vitesse et un effet quantité.

Véronique PISTRE - En moyenne, combien y a-t-il de trains par jour ?

Stéphane ROSSO - Là-dessus, on doit être à 90 ou 100.

Maurice SAPPE - Hé, hé ! Allez-y, vous pouvez monter ! Vous rendez-vous compte que sur Aix, à l'heure actuelle, il y en a 98 ? Vous pouvez monter à 200 !

Stéphane ROSSO - Je finis. On doit avoir une centaine de TER ou de trains inter-cités, auxquels il faut ajouter les TGV. Je ne rajouterai pas 100 TGV mais il doit y en avoir 50 à 60.

Maurice SAPPE - Nous ne sommes pas loin de 200.

Véronique PISTRE - Et aujourd'hui, à combien de trains par jour sommes-nous ?

Stéphane ROSSO - C'est ce que je viens de vous dire.

Véronique PISTRE - Et dans l'avenir ?

Stéphane ROSSO - Je n'ai pas le nombre en tête.

Véronique PISTRE - Ce serait intéressant, quand même. Le nombre de trains, comme vous le disiez, contribuera énormément à la nuisance sonore, au-delà de la vitesse. C'est pour cela qu'il est important de connaître en gros le nombre de trains en plus. N'en avez-vous aucune idée ?

Stéphane ROSSO - J'ai peur de dire une bêtise. Entre l'augmentation du TER et l'augmentation du TGV, de tête, je ne sais pas dire...

Vincent TOUZE - C'est plus la structure du trafic qui change. Le trafic grandes lignes va disparaître au profit du TGV. En ce qui concerne Marseille, le changement de desserte... Actuellement, on a des tas de trains Corail qui vont vers Nice et qui vont disparaître. J'ai plutôt l'impression que c'est le trafic TER qui va beaucoup augmenter. Le trafic grandes lignes ne me paraît pas fondamentalement modifié en termes de fréquence.

Maurice SAPPE - A quoi ça sert alors ?

Vincent TOUZE - Ce sont des TGV qui prennent la place des trains Corail.

Stéphane ROSSO - La principale augmentation, ce sont effectivement les TER. Le chiffre total, nous regarderons. Il y a une augmentation de trafic. Derrière cette augmentation de trafic...

Véronique PISTRE - Les systèmes de protection...

Stéphane ROSSO - On a des systèmes de protection également sur la voie, qui permettent de réduire les nuisances sonores. J'en étais là. A la fin, après la mise en place de l'infrastructure et à la mise en service des trains, il y a ce que l'on appelle une campagne de vérification. Avant la mise en service, on a déjà une campagne de réception des ouvrages : on va vérifier la performance acoustique intrinsèque de chaque ouvrage (les éléments acoustiques, les protections de façades et les dispositifs mis sur les rails). C'est le premier point. Après, il y a une période de mise en service. Après la mise en service, il y a de nouvelles mesures qui sont réalisées pour vérifier que la conjugaison de tous ces aménagements permet bien d'arriver au seuil défini réglementairement et de le respecter.

Véronique PISTRE - C'est-à-dire ?

Stéphane ROSSO - Cela dépend de l'ambiance sonore, si elle est modérée ou pas...

Maurice SAPPE - Vous m'excuserez mais je suis venu pour apporter la contradiction ! Si l'on doit rester dans le cadre actuel en termes de circulation, je ne vois pas pourquoi l'on ajoute des voies complémentaires. Donc obligatoirement...

Stéphane ROSSO - Il y a une augmentation de trafic.

Maurice SAPPE - La traduction qu'en font les techniciens de certaines collectivités amène au SCOT que l'on est en train de présenter aujourd'hui. Il y a, sur ce secteur, des trains qui vont changer de catégorie, très certainement être améliorés au niveau des nuisances du fait qu'ils changent de catégorie et du fait de leur modernisation, mais mettre la protection des nuisances sur l'amélioration des engins qui vont se déplacer, c'est une contre-vérité !

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas tout à fait ce que j'ai dit.

Maurice SAPPE - Vous dites que la contribution sonores des nouveaux trains sera moindre par rapport à celle d'aujourd'hui.

Stéphane ROSSO - Je n'ai pas dit cela. Puisque l'on est dans la contradiction, il faut que je puisse... Ce que j'ai dit, c'est que la performance du matériel roulant actuel et futur - on raisonne jusqu'en 2040 - fait qu'un train Corail, par exemple, fait beaucoup plus de bruit qu'un TGV à vitesse équivalente, que les TER de maintenant font beaucoup moins de bruit que les anciens. Plus les choses vont, mieux cela va en termes de bruit sur le matériel roulant. Maintenant, le matériel roulant, je n'en suis pas maître. C'est pour cela que j'ai pourtant insisté sur les aménagements d'infrastructures.

Maurice SAPPE - Quand on vous demande des sillons, vous ne regardez plus si celui qui va se déplacer correspond aux préconisations de la réalisation de l'infrastructure... Laissez-moi finir ou l'on n'arrivera pas au bout du compte. Les déplacements sur cette infrastructure sont à prendre en compte dans l'amélioration. Je ne sais pas avec quel pourcentage mais cela ne doit pas venir comme étant l'un des phénomènes majeurs. La circulation va augmenter. La desserte de Toulon et Nice va au moins augmenter et comme cela passe toujours par là, on va avoir dans ce secteur l'augmentation de la desserte hors Marseille. Depuis Paris, il n'y aura pas une augmentation relativement importante, à moins d'un déplacement des populations, mais du côté de Bordeaux, il ne faut pas oublier qu'il va y avoir une prolongation de la ligne LGV jusqu'à Narbonne et Toulouse et donc, on va avoir, dans ce secteur, le même phénomène que ce que l'on a eu - ou en tout cas comparable - dans le cadre sud-ouest/sud-est. On va donc avoir une augmentation sensible.

Maintenant, on peut espérer que le TER va venir compléter la donne. Faire toutes ces installations pour qu'il n'y ait pas de complément de circulation de TER, cela paraît quelque peu aberrant. Entre autres pour la desserte de Martigues, la desserte de l'étang de Berre, de l'aéroport, et de Marseille par Rognac pour aller sur Aix voire dans le nord du département. On va donc avoir une augmentation substantielle de circulation dans ce secteur.

Pour ce qui est des nuisances, on va avoir des nuisances considérables. Est-ce qu'elles seront acceptables ou pas ? Elles seront en tout cas considérables, d'autant plus qu'il faut savoir qu'il y a deux périodes (le diurne et le nocturne), et que les circulations diurnes ne sont pas dans la même catégorie que les nocturnes. Les nuisances diurnes sont beaucoup plus élevées, de 3 à 6 décibels, ce qui fait que l'on double la valeur des nuisances. Il faut aussi considérer que si vous avez des nuisances sur des périodes très précises, si vous avez des fréquences de trains toutes les 3 minutes en heure de pointe, elles vont venir arithmétiquement combler les nuisances qui n'existent pas en période basse. C'est-à-dire que vous allez avoir des périodes dans la journée où vous serez à l'aise au-dessus des 65 décibels et pendant d'autres périodes, les périodes faibles, vous allez passer à 56 ou 58 décibels. C'est un non-sens parce que l'on fait une moyenne arithmétique de quelque chose qui a une évolution logarithmique et on dit que l'on se trouve dans des nuisances acceptables parce qu'elles ne dépassent pas 59 décibels. Pas d'accord, mais pas d'accord du tout !

Stéphane ROSSO - La desserte de 2012 (à partir du 11 décembre), c'est celle-ci. On l'avait déjà montré. En rouge, on a les trains TGV et TAGV qui arrivent et sortent de Marseille. En pointillés, ce sont des trains qui sont toutes les deux heures et en trait plein, c'est un train par heure. On a ici l'axe Aix-Marseille et ici, l'axe qui va à l'Estaque.

Quand on compare ce schéma avec le schéma de 2023, on voit qu'il y a une large augmentation à la fois sur les voies de l'Estaque et sur Aix-Marseille. La réponse à la question est : oui, il y a une augmentation. Maintenant, c'est ce que l'infrastructure pourra admettre en heure de pointe. Libre aux AOT (la SNCF pour les trains inter-cités, les TAGV et les trains Corail et la Région pour les TER) de mettre en place ces trains uniquement aux heures de pointe ou toute la journée. Il y a globalement une très grosse amélioration du trafic, qui va avec plus de trains. Il y a plus de TAGV et plus de TER également. Je crois que c'est ce que tout le monde demande. C'est pour répondre à l'augmentation de trafic.

Pour répondre au bruit ferroviaire, on part de l'origine du bruit. En gros, dans les études acoustiques, on va avoir une signature acoustique de chaque train qui passe sur l'infrastructure. Ici, ce sont les mesures d'un TGV. Il y a deux contributions sonores : le contact rail/roues et la mesure aérodynamique. Je passe un peu vite mais tout cela sera sur la clé que l'on vous donne. A certaines vitesses, en l'occurrence sur les vitesses où nous sommes sur la ligne, aux alentours de 130 ou 150, ce sont plutôt les contacts rail-roues. A grande vitesse, au-delà de 250 ou 270 kilomètres à l'heure, on commence à avoir du contact rail-roues plus les perturbations aérodynamiques. Au-delà de 300 kilomètres à l'heure, ce sont principalement les perturbations aérodynamiques. En dessous de ces vitesses, aux alentours de 60 kilomètres à l'heure en gros,

quand on arrive sur les aiguilles, c'est le passage du mobile sur le cœur d'aiguille qui fait le plus de bruit.

Patrick MICHAILLE - J'ai juste un point d'information... Vous parlez du contact rail/roues mais la vibration du rail lui-même...

Stéphane ROSSO - Le contact rail/roues fait du bruit. Il y a la vibration que fait le rail au passage des roues. Tout dépend ensuite de l'infrastructure : si ce sont des traverses en bois ou des traverses métalliques, ce n'est pas du tout la même chose. Tout cela est pris en compte dans la signature acoustique des trains.

On va mettre soit des écrans acoustiques qui vont permettre de réduire, le but étant de réduire le bruit à la source - plus on est proche de la source, plus on est efficace - soit des buttes paysagères, c'est-à-dire des remblais pour protéger. Cela a la même vocation que les écrans acoustiques, sauf que les buttes paysagères sont beaucoup plus consommatrices de foncier et d'espace que des écrans acoustiques.

Après, on a des isolations de façade.

Maurice SAPPE - Dans le cadre du secteur consolidé, avez-vous envisagé de mettre la climatisation tout le long ? Avez-vous envisagé de faire vivre des gens en Provence derrière des fenêtres closes ?

Stéphane ROSSO - J'y reviens. Il y a des actions sur le matériel roulant, des actions sur l'infrastructure en mettant des rails soudés - cela évite le « tac-tac » au passage des rails - et derrière, il y a ce dont je vous parlais, les actions sur les infrastructures avec les absorbeurs de rail - les patins qui viennent enserrer le rail et réduire ses vibrations - les écrans acoustiques de faible hauteur et des aménagements qui permettent de réduire les bruits.

Par rapport à l'efficacité des écrans acoustiques - on doit être ici sur la LGV Est ou la LGV Rhin-Rhône - on a ici en rouge des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB, en orange des niveaux entre 60 et 65, en jaune entre 58 et 60, en vert foncé entre 55 et 58 et en vert de moins en moins foncé, de 53 à 55, de 50 à 53 et de 45 à 50. Dans l'ambiance de Marseille, dans une ambiance modérée, vous n'êtes pas loin des 60 de base, sans qu'il y ait aucune infrastructure à proximité. RFF a mis des écrans acoustiques.

Les points rouges, ce sont les maisons. Sur les premiers îlots de maison, qui ne sont pas très loin - la largeur est de deux voies - l'ambiance sonore était entre 55 et 58 dB. Lorsque l'on a rajouté les voies et que l'on a mis les protections acoustiques, les premiers îlots de maisons sont descendus à 45-50 dB. Un gain acoustique de 10 dB, cela revient à diviser par trois l'intensité sonore.

Maurice SAPPE - Est-ce qu'il y avait une infrastructure de transport à proximité pour avoir... ?

Stéphane ROSSO - Elle était là. C'est l'infrastructure existante. Derrière, on a rajouté des voies plus des écrans acoustiques. Cela a permis de baisser la contribution sonore ferroviaire et donc de réduire le bruit de façon importante. En gros, quand on baisse de 3 dB, on divise par deux la puissance sonore émise. Je ne vous garantis pas que ce sera de ce niveau-là ici parce que l'on n'a pas mené les études acoustiques, mais en tout cas, il y a des matériaux et des choses qui existent qui font que l'on a des gains acoustiques importants. C'est sûr que l'on n'arrivera pas à protéger toute la ville mais quand on peut améliorer les choses au passage de l'infrastructure, on le fait. Après, il est certain qu'il restera toujours des perturbations sur les personnes qui seront au R+15 et qui recevront un peu plus de bruit. En tout cas, pour une grande partie des habitations, nous allons réussir à améliorer les choses de manière significative.

Maurice SAPPE - Ce n'est pas précisé dans les lois, mais le nombre d'habitants est à prendre en compte. L'étude qui a été menée pour la L2 par un cabinet extérieur a démontré qu'il était indispensable de couvrir, étant donné que la hauteur de l'habitat ne pouvait pas être protégée de cette manière.

En fonction de la densité de l'habitat, il y a d'autres phénomènes qui sont les échos.

Stéphane ROSSO - C'est pris en compte dans les mesures acoustiques.

Maurice SAPPE - Quand on ne protège que d'un côté...

Stéphane ROSSO - Je ne vous ai pas dit que l'on ne protégeait que d'un côté !

Maurice SAPPE - L'expérience que j'ai de Marseille-Aix, où l'on a considéré qu'il n'y avait aucune nuisance parce que l'on était en dessous de 100 trains... Deuxièmement, on ne passait pas au-dessus de 60 en moyenne, parce qu'il n'y avait pas de circulation de nuit. Maintenant, on met des circulations de nuit. L'écho de l'habitat qu'il y a à côté ou en face n'est pas pris en compte.

Stéphane ROSSO - Il est évident que si l'on met un mur d'un côté - les murs sont absorbants et pas réfléchissants - on ne regardera pas que du côté où on le met. Je vous assure que c'est comme cela que cela se fait. L'état initial est fait sur tout l'environnement.

Maurice SAPPE - Le hasard fait quelquefois bien les choses ! Il se trouve que je suis voisin de la ligne Marseille-Aix et que le cabinet qui a été désigné pour faire l'étude acoustique s'est présenté un jour chez moi. J'ai donc bien vu comment on procédait. Entre votre discours et ce que j'ai constaté sur le terrain, il y a une marge d'erreur qui me semble beaucoup trop conséquente.

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas une marge d'erreur.

Maurice SAPPE - D'autant plus qu'après échange avec le cabinet, c'est très loin d'être une science exacte !

Stéphane ROSSO - Je reviens sur ce que vous disiez. Il n'y a pas de marge d'erreur. Le cabinet a mis un micro quelque part chez vous. Il y a des niveaux sonores qui ont été mesurés de façon instantanée. Vous l'expliquiez tout à l'heure : la réglementation fait qu'il y a une moyenne de la contribution sonore ferroviaire entre 6 heures du matin et 22 heures pour la contribution diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la contribution nocturne. C'est bien une moyenne de ce qui se passe dans la journée qui est prise en compte, et une moyenne de ce qui se passe la nuit. A un instant t , si vous regardez avec un décibelmètre, vous avez une puissance acoustique supérieure à ce que l'on va vous donner en moyenne. Jusque-là, rien d'anormal.

Quand on modélise le passage de ces nouveaux trains, on le fait dans l'environnement global. On ne va pas regarder uniquement du côté où on va rajouter la voie. Tout est fait dans un quartier. On a plusieurs points de mesures aux différents endroits du quartier. Derrière, on va modéliser les répartitions en fonction des signatures acoustiques, des échos, des réflexions, des diffractions, etc. Tout est pris en compte. Je vous garantis qu'après, le maître d'ouvrage refait des mesures. Si ces mesures ne sont pas en adéquation avec ses engagements, il doit compléter les aménagements.

D'autant plus qu'ici - c'est ce que je disais tout à l'heure - on est sur une ligne classique sur laquelle on va circuler à 150 kilomètres à l'heure. Puisque le bruit était la préoccupation numéro une, l'engagement de RFF était de dire : on va considérer que quel que soit le tronçon sur lequel on se place, on va être à une vitesse supérieure à 250 kilomètres à l'heure. En faisant cela, RFF s'impose des niveaux de bruit et du coup, des performances acoustiques beaucoup plus contraignantes que si on restait sur un passage à 150 kilomètres à l'heure. On va au-delà de ce qui est réglementairement demandé à RFF. C'est un engagement très fort !

Maurice SAPPE - Vous venez de nous dire à l'instant que la vitesse commerciale - c'est une moyenne - est de l'ordre de 150 kilomètres à l'heure.

Stéphane ROSSO - On considérera, pour le dimensionnement des aménagements que l'on devra faire, et donc pour le respect des seuils réglementaires à atteindre, que le train passe à plus de 250 kilomètres à l'heure. C'est un des points d'engagement de RFF - cela doit être le point 2 ou 3 - en termes de lutte contre les nuisances sonores.

Maurice SAPPE - Sur ce secteur ?

Stéphane ROSSO - Non. Sur toute la ligne de Marseille à Nice. C'est d'autant plus important ici que l'on est en milieu urbain et que l'on ne sera jamais à plus de 250 kilomètres à l'heure. On sera aux alentours de 100 à 150 kilomètres à l'heure. C'est un vrai engagement très fort de RFF pour réduire les nuisances sonores.

Maurice SAPPE - On ne protège pas si l'on est à un niveau trop élevé. C'est comme la ZAC : elle sera protégée par l'adjonction de protections sur le bâti.

Stéphane ROSSO - Pas forcément. Il y aura des protections au niveau de l'infrastructure. C'est ce que je vous dis.

Maurice SAPPE - Pour les étages élevés, vous n'en avez pas la possibilité. D'ailleurs, dans votre exposé, vous avez clairement annoncé que les protections longitudinales (le long de la voie ferrée) n'étaient pas satisfaisantes...

Stéphane ROSSO - C'est ce que je vous disais tout à l'heure. Au niveau R+15... ou R+5, si vous voulez...

Maurice SAPPE - Tout le long, vous avez de l'urbanisation qui ne sera pas protégée par les protections longitudinales, et il faudra donc aller sur le bâti.

Même si ce n'est pas prévu dans la loi - nous sommes d'accord -, comment pouvez-vous envisager que la population de ce secteur puisse vivre avec des baies vitrées fermées quand il fait 40°C dehors ? Ce n'est pas possible. C'est un non-sens. Ou alors il faut prévoir la climatisation.

Stéphane ROSSO - Cela peut être une des propositions du groupe.

Maurice SAPPE - A ce moment-là, on n'est pas dans le Grenelle de l'Environnement !

Véronique PISTRE - A ce moment-là, le critère n'est plus la clim et tout le reste mais peut-être le passage en souterrain. C'est là que se dessine peut-être l'écart entre le passage en aérien parce que l'on a des outils sans mettre la clim partout - en matière d'environnement, je pense que ce n'est pas du tout une bonne idée... Tant que l'on peut avoir une protection satisfaisante pour les habitants, OK, mais dès que l'on franchit le stade où l'on ne sait plus répondre, cela veut dire, à mon avis, que le passage en aérien ne peut pas être conservé tel quel.

Maurice SAPPE - C'est compliqué, je suis d'accord.

Joëlle BOULAY - Je suis adjointe à l'urbanisme à la Mairie des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements. Je prends vos débats en cours. Je n'ai pas pu venir aux groupes précédents mais la mairie était représentée les fois précédentes. Je voulais apporter mon témoignage et appuyer ce que dit Monsieur Sappe. Je connais bien ce quartier pour y habiter aussi. J'habite aussi à côté de la ligne Aix-Marseille, qui n'a pas de protections sonores. A l'époque, on nous disait que nous n'en avions pas besoin. Les habitants du quartier ont quand même vu une certaine différence ! Je venais surtout aux informations aujourd'hui. J'avais regardé attentivement ce que vous nous avez donné au départ de la concertation. Je ne m'inquiétais pas trop - mais il semble que je doive m'inquiéter - car j'avais vu dans le document initial que cela passerait en tunnel dans le quartier.

Maurice SAPPE - De l'autre côté, cela passe en tunnel !

Joëlle BOULAY - Pas dans les quartiers nord... Du coup, je m'inquiète beaucoup. On a déjà énormément de nuisances. Je ne vais pas vous faire le leitmotiv habituel...

Jean-Paul JUSTON - De l'autre côté, il y a quatre fuseaux proposés, mais du côté Nord Marseille, dans le groupe que l'on représente, sur les quatre, c'est toujours le même, en surface.

Joëlle BOULAY - Il y a deux poids deux mesures. Les quartiers nord passent toujours derrière. Pourtant, il y a des habitants qui payent leurs impôts, qui réfléchissent aussi, qui travaillent et qui vivent là. C'est un quartier en développement puisque c'est dans ces quartiers que va se développer Marseille dans le futur. Géographiquement, on a énormément d'atouts en ce qui concerne les liaisons avec Aix et l'étang de Berre. On est en train de travailler sur la question des

transports. On est en train de tout remodeler au niveau du PLU puisque c'est l'un des rares arrondissements de Marseille où on a encore de la place et où on peut réfléchir à faire de l'urbanisme de manière intelligente. On ne va pas ajouter de la nuisance aujourd'hui sur quelque chose qui ne nous apportera rien de plus au niveau d'une infrastructure ferroviaire locale...

Stéphane ROSSO - Je vous arrête. Je vais remonter le schéma de desserte 2012.

Joëlle BOULAY - On ne voit rien de là.

Stéphane ROSSO - Je le grossis. Ici, c'est Marseille. Ici, c'est la ligne d'Aix. On a aujourd'hui trois omnibus et un semi-direct. En 2023, dans le projet, on aura 3 omnibus et 3 semi-directs. On rajoute deux trains par rapport à la situation existante. Il ne faut pas dire que les gens de Marseille n'en profiteront pas. Le TER, c'est bien aussi pour eux.

Joëlle BOULAY - C'est ce que vous mettez pour nous appâter !

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas pour vous appâter !

Joëlle BOULAY - Ce sont des trains qui existeront peut-être si on a encore de l'argent en 2050 !

Stéphane ROSSO - Le sujet est qu'aujourd'hui, nous parlons de LGV, mais l'ambition de la LGV, ce n'est pas que cela, c'est surtout de faire un système régional ferroviaire très performant et fiable. Dans ce sens, cela veut dire plus de TER.

Joëlle BOULAY - On les veut tout de suite !

Stéphane ROSSO - Tout de suite, dans le ferroviaire, c'est compliqué, car il faut des infrastructures. Il y aura plus de TER, plus de trains pour aller à Nice, plus de trains pour aller aussi à Toulon.

Maurice SAPPE - Vous êtes en train de répondre à des questions qui ne vous sont pas posées ! Prenez l'axe oblique et montrez le nombre de trains qui traversent.

Stéphane ROSSO - C'est pareil.

Maurice SAPPE - Combien s'arrêtent ? Aucun !

Joëlle BOULAY - Effectivement, sur la ligne LGV, il ne se passe rien pour nous. Je sais que la proposition a été faite, plutôt que d'aller à Saint-Charles, que la LGV desserve Euroméditerranée. Cela aurait été un choix extrêmement intelligent et porteur d'avenir, pour l'ensemble de Marseille et pour le quartier. J'attends un retour. Est-ce que c'est quelque chose qui peut être pris en compte ou pas ?

Stéphane ROSSO - On en a déjà discuté pendant trois séances.

Maurice SAPPE - C'est un débat orienté.

Stéphane ROSSO - Je ne peux pas vous laisser dire cela. Je veux bien que vous soyez dans la contradiction mais vous ne pouvez pas nous taxer de menteurs. Je ne l'accepte pas.

Maurice SAPPE - Je ne vous traite pas de menteurs...

Stéphane ROSSO - Vous dites que le débat est orienté.

Maurice SAPPE - Mais ne dites pas que la concertation n'a pas été orientée. Nous vous avons fait des propositions pour que l'on utilise la voie littorale - valables ou pas, c'est autre chose. Nous vous avons demandé une étude de faisabilité et nous avons eu quelques éléments de réponse...

Stéphane ROSSO - Ce ne sont pas « quelques » éléments de réponse. On vous a donné les éléments. On n'a pas d'éléments plus précis pour ce fuseau par rapport au port. On vous a donné des éléments qui permettent de dire que les voies du port n'étaient pas une bonne solution. Sur Euromed, on a débattu du sujet. On a apporté des éléments. Quand on a fait la synthèse des deux premiers groupes, il ne me semblait pas qu'il y avait des gens qui levaient les mains au plafond en

disant : non, ce n'est pas cela ! Il faut avancer. Nous sommes plutôt sur les fuseaux et comment on aborde ce passage des fuseaux...

Jean-Paul JUSTON - Il n'y a pas des fuseaux, il y a un fuseau sur Nord Marseille ! Sur Aubagne et Gémenos, ils ont un peu changé le système, mais sur le nord...

David ESCALIER - Sur Aubagne, rien n'a été changé.

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas vrai, Monsieur Escalier. C'est pour cela que je répétais les objectifs en début de séance.

Maurice SAPPE - Nous sommes en total déséquilibre. On ne sait pas encore où il y aura la tête de tunnel pour entrer sous Saint-Charles.

Stéphane ROSSO - Parce que l'on cherche à déterminer aujourd'hui...

Maurice SAPPE - Par contre, de l'autre côté, dans les projections que vous avez faites, cela ne sort pas à Blancarde.

Stéphane ROSSO - Cela sort à l'entrée de la vallée de l'Huveaune, à Saint-Marcel.

Maurice SAPPE - Voilà ! Pourquoi, de l'autre côté, cela ne sort-il pas à Blancarde ? Donnez-moi les éléments techniques qui empêchent que cela sorte à Blancarde ! On péroré depuis le début pour savoir où cela va entrer. La dernière fois, l'on nous a parlé de rayons de courbure entre 500 et 700 mètres à Saint-Barthélemy. Nous sommes prêts à faire tous les méandres que l'on veut et on va donc diminuer l'habitat sur ce secteur de manière à ce qu'il n'y ait pas une infrastructure souterraine pour entrer à Saint-Charles. Alors que de l'autre côté, quand vous êtes à Blancarde, vous êtes en ligne droite ! Il n'y a aucun obstacle. Dites-nous pourquoi vous traversez de Blancarde à Saint-Marcel en tunnel. Il y a les mêmes zones d'activité, il y a le même habitat partout.

Jean-Paul JUSTON - Il y a la L2 qui va passer en surface. Pourquoi pas la LGV PACA ? Eh bien non !

Stéphane ROSSO - L'alignement n'existe pas entre la Blancarde et Saint-Marcel. Ce ne sont que des courbes et contre-courbes. Le trajet est là. Je ne l'invente pas.

Maurice SAPPE - On n'est pas dans des rayons de 500 mètres.

Stéphane ROSSO - La dernière fois, c'est vous qui avez focalisé sur le positionnement de la gare. Ce que je vous dis, et ce que je vous disais la dernière fois, c'est que le positionnement de la gare, c'est un problème de maîtrise d'œuvre, une fois que l'on aura vu ensemble toutes les contraintes. Si cela entre ici en tunnel ou ici en tunnel et que cela induit des changements sur la position de la gare, ce qu'il faut, c'est que le positionnement de la gare réponde à ce dont on avait discuté en termes de fonctionnalités, c'est-à-dire une gare qui soit accessible, qui soit performante en termes de flux de voyageurs et qui permette de désengorger le nœud marseillais. Après, ce n'est qu'une question de bureau d'études pour répondre à ces fonctionnalités que lui donne son maître d'œuvre. Sur Marseille Blancarde, je suis désolé, il n'y a pas d'alignement, on est sur des courbes et contre-courbes. Ne restez pas sur des rayons de courbure de 500 ou 700 mètres à l'entrée de Saint-Charles.

Maurice SAPPE - Il faut voir le raisonnement que vous tenez. J'aime bien le débat. Vous nous annoncez, comme pour la voie littorale, que l'on est dans des courbes et contre-courbes. On n'est donc pas dans des rayons entre 500 et 1 000 mètres mais au-delà. Mais du côté nord, on envisage sérieusement, à partir de Saint-Barthélemy - après c'est trop près de Saint-Charles - d'avoir des courbes et contre-courbes avec des rayons inférieurs à 1 000 mètres.

Stéphane ROSSO - C'est vous qui...

Maurice SAPPE - Je voudrais que le groupe de travail arrive à se prononcer. On fait un débat totalement inefficace entre nous deux.

Stéphane ROSSO - Je finis. Ici, on a un alignement. La présentation des gares avait juste pour objectif de vous donner des axes possibles des gares. Ce n'était pas pour vous dire : la gare est faite comme cela, on va entrer comme ceci et sortir comme cela. Aujourd'hui, le sujet est de savoir comment on envisage le passage en surface, et de discuter avec vous.

Jean-Pierre HUCHON - Nous estimons qu'il y a un lien étroit entre la voie, la gare et la desserte. Puis-je dire ce que je pense ou pas ? Merci. J'attends la fin de la discussion entre les acteurs économiques. Quand on positionne la gare Saint-Charles souterraine au mieux pour l'usager, on aboutit à une gare qui a une certaine position en évitant le métro. C'est un débat que l'on a eu il y a cinq ou six ans. Quand vous prenez les rayons de courbure, quand vous voulez éviter toutes les nuisances que l'on vient de dire à l'instant, vous vous rapprochez de la voie maritime. Vous passez en partie en souterrain. Vous pouvez ressortir en viaduc et longer la voie maritime. Je parle d'un fuseau, je ne parle pas d'un tracé. Tout ce que l'on vient de dire disparaît. En plus, vous positionnez bien la gare. Vous ne voulez pas l'étudier. Vous n'avez pas remis de dossier au COTER, qui a décidé de ne pas l'étudier. Je le regrette, mais on va y revenir !

Stéphane ROSSO - Vous avez les clefs USB. Les explications, on vous les a données la semaine dernière. Rien n'a changé.

Jean-Pierre HUCHON - Vous m'avez dit : « si vous le voulez, on va vous l'écrire ». Je ne l'ai pas.

Stéphane ROSSO - On l'a sur la clef USB. Ce n'est pas plus détaillé que les analyses des autres fuseaux.

Jean-Pierre HUCHON - Vous allez nous faire arriver dans le sens des voies sur Saint-Charles. On vous attend !

Diane JULIEN - Monsieur Touze a une question...

Vincent TOUZE - Ce n'est pas une question mais une constatation. Combien fait votre zone ? 2 ou 3 kilomètres ?

Stéphane ROSSO - 1 500 mètres.

Vincent TOUZE - On a la L2 ici. Vous avez mis « indéterminé ».

Maurice SAPPE - C'est jusqu'à Saint-Charles que c'est indéterminé !

Vincent TOUZE - On sait que ce sera dur de passer en surface. Il est clair que sur la partie qui est en jaune, RFF reconnaît que ce sera nettement plus dur, mais il laisse l'hypothèse ouverte.

Je suis ancien sur le dossier. Je suis arrivé à la mairie en 1992 et je me suis occupé de la LGV Méditerranée. Il se trouve qu'à l'époque, il y avait un investissement en concertation qui prévoyait trois voies jusqu'à la gare Saint-Charles. Cela ne s'est pas fait pour des raisons budgétaires. Au dernier moment, Bercy a fait des économies. Il y a des choses qui n'ont pas été faites, dont la voie au nord de Marseille. N'a été faite, comme vous devez le savoir, que la partie qui part de la gare de Marseille et qui va jusqu'à l'entrée de la ligne d'Aix. Fondamentalement, dans ce que nous a présenté Monsieur Rosso, je retrouve ce qui avait été discuté en 1992. Globalement, cela se ressemble beaucoup.

Jean-Paul JUSTON - En 1992, ils n'ont pas prévu de souterrain !

Vincent TOUZE - Non, bien sûr. C'est ce que je voulais dire. En 1992, c'était une voie en surface.

C'est pareil dans la vallée de l'Huveaune, où on prévoit, depuis les années 1980, de mettre quatre voies. L'enquête publique a été faite sur la mise à trois voies mais RFF avait envisagé de faire l'enquête publique sur quatre. Quoi qu'il en soit, on a vu à MPM - cela n'engage que nous - une grosse différence entre ce projet et les projets sur le développement des TER : il y a un tunnel central dans Marseille. RFF a chiffré un potentiel de 10 kilomètres ou un peu plus. Ce serait le plus long tunnel ferroviaire de France.

Maurice SAPPE - On s'en fout !

Vincent TOUZE - Pour le centre de Marseille, je pense que l'on ne s'en fout pas complètement !

Jean-Paul JUSTON - Pour une fois, Marseille...

Vincent TOUZE - Le tunnel de la Nerthe avait été le plus long pendant un certain temps et le tunnel de Marseille actuel est le plus long.

David ESCALIER - Qu'est-ce que ceci ? (*Monsieur Escalier désigne un point sur la carte*)

Maurice SAPPE - C'est de l'habitat.

Stéphane ROSSO - On en a parlé tout à l'heure.

Maurice SAPPE - Au-dessus, ce ne sont pas des petites maisons avec jardin. Sur la droite, il y a plusieurs milliers de personnes.

Stéphane ROSSO - On reste dans un fuseau qui est beaucoup plus large que l'emprise dans laquelle on va s'inscrire.

Vincent TOUZE - On est à quatre voies, là.

Stéphane ROSSO - Il y a quatre voies et le fuseau fait bien plus que l'emprise.

Véronique PISTRE - Vous n'allez pas casser, vous n'allez pas détruire de bâti...

Jean-Paul JUSTON - A partir du Canet, il y a quand même cinq ou six expropriations s'ils font en surface ! Il ne faut pas l'oublier !

David ESCALIER - Où sont les jardins familiaux de Saint-Henri, qui sont au bord de la voie ferrée ? C'est ce que je cherche depuis tout à l'heure.

Maurice SAPPE - Je ne les situe pas. A Saint-Henri, je n'en connais pas.

Stéphane ROSSO - Là, il n'y a pas de jardins familiaux.

Maurice SAPPE - Il y a des jardins familiaux sur la ligne Marseille-Aix après le Castellans.

Stéphane ROSSO - En tout cas, dans l'environnement, il n'y a pas de jardins familiaux.

David ESCALIER - C'est à côté de la nouvelle gare qui a été faite.

Maurice SAPPE - C'est aux Aygalades, dans le quinzième.

Véronique PISTRE - Là, est-ce que c'est de l'habitat ?

Stéphane ROSSO - Il y a un commissariat, il me semble. Je ne sais plus si c'est ici ou ici.

Maurice SAPPE - Au-dessus, ce sont des immeubles.

Stéphane ROSSO - L'objectif n'est pas de raser.

Maurice SAPPE - L'objectif est de ne pas créer de nuisances, d'autant plus que vous n'avez pas de demandes, de la part des collectivités territoriales, pour ce que ce secteur soit desservi.

Stéphane ROSSO - Je ne comprends pas votre remarque.

Maurice SAPPE - Si l'on continue jusqu'à Saint-Charles en site propre extérieur, vous allez faire subir des nuisances aux gens. Vous allez améliorer dans certains secteurs, mais comme du côté droit, nous sommes en remblai tout le long, l'habitat se retrouve à un niveau supérieur à 12 mètres. Les protections vont donc être d'une efficacité toute relative. Il va falloir protéger tous ces bâtiments en surface sans pour autant qu'ils bénéficient de l'infrastructure, parce que je le répète - et je le dis ici le plus haut possible en séance - dans le SCOT, il n'y a rien qui demande que cette infrastructure soit utilisable par les habitants. Sur le 14^{ème}, il y a 90 000 habitants. Sur le 15^{ème}, je ne sais pas combien il y en a. Mais de toute manière, je suis au regret de vous dire que s'il y avait

eu une demande, j'espère que la Ville de Marseille et MPM en auraient tenu compte, parce que là, dans le SCOT, qui tel que j'ai pu le lire, n'est que la transposition du SCOT de la Ville de Marseille avant qu'il n'y ait le changement de gouvernance, sans la prise en compte de l'utilisation de cette infrastructure. Je le regrette profondément !

Stéphane ROSSO - Par rapport à votre dernier propos, je ne sais pas au niveau du SCOT, mais lors des groupes de travail, quand on a discuté des fonctionnalités de gares, il y avait bien des sujets qui étaient apparus sur la nécessité que cette nouvelle gare souterraine puisse irriguer tout Marseille. Cela voulait dire qu'il fallait regarder quels pouvaient être les sujets de mise en place ou de réouverture de certaines gares, notamment à Euromed, ou pour desservir le nord. Cela fera partie du bilan de la concertation. On va le porter au Comité territorial et au COPIL en disant : « Attention, il y a eu plusieurs alertes. » Parce que vous n'êtes pas le seul groupe qui nous ait alertés sur le sujet. C'est bien un sujet primordial et prépondérant dans cette discussion. Aujourd'hui, on va bien faire remonter la nécessité d'étudier toutes les gares des voies maritimes.

L'on arrive ici dans la zone indéterminée. Je reprends ce que l'on disait tout à l'heure. On est sûr que jusqu'ici, on peut insérer cette quatrième voie sur la surface. Comme on le disait, à partir de là, on est sur une zone indéterminée parce que c'est beaucoup plus contraint en termes d'espaces, parce que l'on va croiser des infrastructures autoroutières et que l'on va arriver ici avec un projet de L2.

Maurice SAPPE - Oui, c'est cela !

Jean-Paul JUSTON - On peut vous le confirmer !

Stéphane ROSSO - En tout cas, ici, on a la L2 qui va arriver, avec un échangeur. C'est un projet...

Jean-Paul JUSTON - Il risque de rester dans les tiroirs pour encore un moment.

Stéphane ROSSO - En tout cas, il y a un projet d'infrastructure qui existe. Il y a un PPP-Partenariat Public Privé- qui va être lancé en juin/juillet. Ce n'est pas qu'un projet qui est dans des cartons ou dans la tête de certaines personnes.

Maurice SAPPE - Le décret de décembre 2010 intègre les PPP qui n'ont pas été signés comme étant des dettes. MPM est dans l'impossibilité d'enregistrer des dettes complémentaires. Avant qu'il ne se fasse...

Pour le citoyen lambda que je prétends être, puisque je m'acquiesce de ma quote-part depuis des années, sur ce territoire, on a dévié une voie autoroutière pour permettre à l'emprise autoroutière de passer le long du MIN et de dégager une superficie pour le train, pour la voie ferroviaire. On n'y est pas allé avec le dos de la cuiller parce que l'on fait passer cette voie autoroutière, que l'on inclut dans le schéma urbain, au nord-est, au-dessus du MIN, à droite. Il y avait six voies autoroutières. On en a éliminé une de manière à gagner 4,50 mètres, et on l'a fait passer au nord-est, de l'autre côté du rond-point, de manière à augmenter les emprises pour les deux infrastructures. Voilà à quelle aberration on en arrive sur le secteur ! A un moment dans la concertation, il faudra être efficaces ! Parce que cela ne peut pas marcher. Comme je l'ai répondu à Bouygues il n'y a pas longtemps, cela vous coûtera plus cher en journées d'immobilisation que pour le tunnel. Il faut que nous soyons bien d'accord sur le principe.

Stéphane ROSSO - Journées d'immobilisation de quoi ?

Maurice SAPPE - Vous serez obligés d'arrêter les travaux !

Jean-Paul JUSTON - C'est vrai que ce sont des moyens de voyous, mais nous sommes dans une ville de voyous ! Un peu plus, un peu moins, cela ne choquera personne !

Maurice SAPPE - Ou vous faites remonter...

Stéphane ROSSO - Sur la L2, je ne peux rien faire remonter. Je ne suis pas non plus le sauveur de la Ville de Marseille !

Maurice SAPPE - Quand vous logez dans le secteur, maintenant, stop ! L'urbanisation qu'il y a sur le secteur... 30 000 habitants vont arriver sans équipement. A à un moment, on aime bien être au centre des projets, attirer l'attention. On pourrait en retirer quelques avantages alors que c'est tout le contraire qui se produit.

Jean-Paul JUSTON - « L'avenir de Marseille passera par le nord », avait dit Valette. Il a oublié de dire : « au détriment des riverains » !

Maurice SAPPE - Ils n'attendent plus rien de la concertation parce qu'ils ont été floués, et moi en particulier, depuis 12 ans ! Venons-en au projet que vous avez envisagé et on aura une concertation constructive.

Stéphane ROSSO - J'essaye depuis tout à l'heure !

Maurice SAPPE - Vous n'essayez pas !

Stéphane ROSSO - Si, si !

Maurice SAPPE - Vous êtes en train de nous imposer votre solution.

Stéphane ROSSO - Il y a votre solution de passage en tunnel tout le long, à laquelle il faut bien opposer une alternative : un passage en surface ici, sur 1,5 kilomètre. Ici, il y a beaucoup plus de complexité mais je ne dis pas que c'est impossible.

Jean-Paul JUSTON - Quand vous marquez « en surface », on sait que c'est en surface. Mais « indéterminé », en partant nous ne saurons toujours RIEN ! Ce sera indéterminé !

Stéphane ROSSO - Si vous permettez que l'on aille jusqu'au bout du raisonnement...

Maurice SAPPE - Après, je vous montrerai où j'habite !

Stéphane ROSSO - On a dit au départ que l'objectif n'était pas que vous représentiez des intérêts particuliers mais les intérêts de votre comité de quartier.

Jean-Paul JUSTON - Oui ! Avant ! L'intérêt collectif avant l'intérêt particulier.

Stéphane ROSSO - Ici, comme on le disait tout à l'heure, on est en indéterminé. Votre avis m'intéresse mais pour être dans l'échange et l'information, on sait qu'ici c'est beaucoup plus compliqué d'insérer des voies supplémentaires que tout à l'heure. Avec la L2 qui vient nous grignoter de l'autre côté, on n'a plus beaucoup de place pour insérer des voies. Maintenant, « indéterminé », cela peut vouloir dire qu'à partir de là, on plonge en tête de tunnel et que l'on suit le trajet en tunnel. Cela ne veut rien dire d'autre. Aujourd'hui, le fuseau est large. A partir du moment où on est en tunnel, on sait venir...

Christophe GLORIAN - Si c'est un tunnel, est-ce que l'on est obligé de reprendre cette tranchée ?

Stéphane ROSSO - Non.

Jean-Marc ALBERT - On ne peut pas faire le tracé du tunnel.

Stéphane ROSSO - Non. Aujourd'hui, on n'en est pas au tracé.

Jean-Marc ALBERT - Il faut positionner la tête de tunnel.

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas où elle sera positionnée. Monsieur Juston disait que c'était forcément en surface.

Maurice SAPPE - Là où vous marquez « en surface », ce sera en surface...

Stéphane ROSSO - Oui.

Maurice SAPPE - Après, c'est indéterminé.

Stéphane ROSSO - C'est cela.

Maurice SAPPE - On va partir, on ne saura toujours rien ! Je suis resté sur le projet de 2005 avec Philippe Marzolf. Quand je lui avais posé la question, il m'a dit que l'on mettrait des voies de part et d'autre. Je lui ai dit : « Savez-vous qu'à quatre mètres de la voie, il y a des habitations ? » « Ah bon ? » « Serez-vous à la réunion de clôture ? » « Oui ». A la réunion de clôture, il a dit : « Il y a 5 ou 6 expropriations de prévues ». On m'a donné les noms et les surfaces de ceux qui allaient être expropriés. Je reste là-dessus.

Stéphane ROSSO - Il ne faut pas.

Maurice SAPPE - C'est indéterminé !

Stéphane ROSSO - Ce que vous a dit Monsieur Marzolf en 2005... Les choses ont évolué depuis 2005.

Maurice SAPPE - Pour moi, cela n'a pas évolué. C'est toujours la même chose ! Tant qu'il n'y a pas en pointillés la position possible d'un souterrain, je reste là-dessus !

Stéphane ROSSO - La position possible d'un souterrain, c'est à partir d'ici. A partir d'ici, on dit que passer en surface reste très compliquée, pour les raisons que vous avez citées. Je finis sur ce que disait Monsieur Marzolf. Monsieur Marzolf disait qu'il y avait une voie de chaque côté. Aujourd'hui, on n'en sait rien. On ne sait pas si ce sera une voie de chaque côté, ou deux voies d'un côté. Très sincèrement, ces propos n'engageaient que Monsieur Marzolf et à l'horizon 2005 ! Aujourd'hui, nous sommes en 2011.

Jean-Paul JUSTON - Vous avez la place de faire les deux du même côté... Si on bloque la L2 !

Maurice SAPPE - Je ne dis pas le contraire.

(Une remarque inaudible)

Maurice SAPPE - Attendez, il faut arrêter avec le coup parti ! Qui gère la ville depuis 50 ans ? Je vais vous dire ce que je considère : le seul emploi de ce terme, c'est entre un homme et une femme ! Point ! Sinon, la gestion qui a prévalu jusqu'à présent, ce sont toujours les mêmes qui sont au pouvoir. Comment peut-on prétendre qu'il y a des coups partis ? C'est un terme qui vient à tout bout de champ dans les collectivités territoriales. On n'y peut rien, c'est fait ! Ce sont toujours les mêmes qui étaient aux études, aussi !

Stéphane ROSSO - J'essaye d'avancer jusqu'à Marseille Saint-Charles. Cela ne dit pas que l'on va aller jusqu'à Marseille Saint-Charles. Très sincèrement... Aujourd'hui, si l'on ne va pas jusqu'au bout, le COTER va me demander : « Qu'est-ce qu'ils ont dit ? » « Il faudrait tout faire en tunnel. » « On ne peut pas tout faire en tunnel. Qu'est-ce qui est acceptable ? » « On n'a pas pu déterminer ce qui était acceptable parce qu'à chaque fois que j'essayais d'avancer, ils me disaient des trucs de 2005. » Est-ce que l'on peut aller jusqu'au bout pour voir ce qui est acceptable ?

Maurice SAPPE - Allons jusqu'au bout !

David ESCALIER - Est-ce que l'on pourrait dire que la voie en souterrain serait la meilleure ?

Stéphane ROSSO - Ah non je ne note pas cela pour le COTER.

David ESCALIER - Je le redis : le souterrain pour aller sur Marseille, c'est la meilleure chose ! Notez-le bien et même deux fois.

Diane JULIEN - On fera la synthèse des avis et si le groupe souhaite que ce soit noté, ce sera noté.

Stéphane ROSSO - Ce que j'ai dit hier, c'est qu'une motion avait été présentée par le CIQ. Si vous le permettez, on va avancer...

Je disais que l'insertion de l'infrastructure était délicate à certains endroits notamment ici, avec le jumelage de la L2 qui rend les choses très compliquées. Après, il y a le passage d'une infrastructure routière qui rend aussi les choses compliquées. C'est clairement un mode de passage qui, comme vous le disiez tout à l'heure, doit être mis en regard avec ce que nous coûterait un tunnel à partir de cet endroit. Ce n'est ni plus ni moins ce que nous disons quand nous mettons « indéterminé ».

Après, dans tous les cas, quand on arrive à Marseille Saint-Charles, puisque l'on est dans une gare souterraine, on aura besoin de plonger. A un moment donné, il faudra bien que l'on passe en tunnel. On n'ira pas jusqu'au bout en surface dans tous les cas, même si on savait le faire et si on pouvait se le permettre, car il faudra plonger pour récupérer cette gare qui va être située entre -30 et -65 mètres en fonction des axes que nous présentera le bureau d'études.

Voilà pour cette description du fuseau. La gare est ici. L'objectif est de ne pas arriver sur les faisceaux de la gare Saint-Charles mais sur ceux de la gare souterraine. Je pense que vraisemblablement, on n'ira pas jusque-là en surface.

Maurice SAPPE - Vous nous dites : « vraisemblablement, on n'ira pas jusque-là », mais l'instant d'avant, vous nous dites : « c'est indéterminé ! » Vous avez l'information dans votre système !

Stéphane ROSSO - Mais non, je n'ai pas l'information dans mon système. Je viens de vous donner les différentes contraintes que l'on va rencontrer en termes d'infrastructures et en termes de bâti dans cette insertion. Aujourd'hui, je ne dis pas que c'est impossible à faire. Je dis juste que c'est très compliqué de venir s'insérer ici. Vous disiez tout à l'heure qu'à un moment, il faudra regarder ce qu'il convient de faire entre passage en surface et passage en tunnel, parce que passer en tunnel, c'est parfois un peu plus simple que de se taper tous les dérangements de l'infrastructure.

Maurice SAPPE - Et dans le cadre de la protection des populations ! Dans votre discours, on ne l'entend pas.

Stéphane ROSSO - On a dit qu'il y avait des maisons.

Patrick MICHAILLE - Est-ce que cela n'intervient pas aussi dans la problématique générale du tracé ? L'on pourrait adoucir ces courbes.

Stéphane ROSSO - L'un ne va pas sans l'autre. La position de la gare sera déterminée en fonction d'où on sort. Il faudra voir où il est acceptable de sortir.

Patrick MICHAILLE - Il faudrait avoir un point de vue un peu plus global.

Stéphane ROSSO - C'est le périmètre dans lequel s'inscrit la gare. On est sur trois axes aujourd'hui.

Patrick MICHAILLE - Vous voyez bien que si l'on veut rester ici dans la sortie, cela risque de déplacer la gare vers le nord-est, alors que si l'on arrive en tunnel avant, on aura plus de facilité à négocier la courbe.

Stéphane ROSSO - On est d'accord.

Patrick MICHAILLE - C'est un argument qui me paraît intéressant.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, les positionnements de gare ne sont pas fixés. Les études de gare n'ont pas encore commencé. On a encore moins avancé sur les études de gare que sur les études de fuseaux. Si l'on reste sur le sujet gare, on s'arrête là, on lève la séance et on se revoit en 2012 !

Patrick MICHAILLE - Si l'on n'a pas de gare, on n'a pas de fuseau !

Stéphane ROSSO - Si l'on n'est pas capable de faire avancer le projet sur les fuseaux, on risque de tourner en rond !

Véronique PISTRE - Je voulais poser une question que j'ai commencé à poser il y a quinze jours mais qui m'interpelle toujours. Nous nous rendons compte qu'il y aura un moment assez tôt en entrée sur Marseille où il faudra passer en souterrain pour des questions de nuisances. On fait cette hypothèse favorable pour nous, qui est celle d'un passage en souterrain. Qu'est-ce que cela veut dire pour l'aménagement des gares en surface sur la ligne TER existante et éventuellement sur cette nouvelle ligne qui quittera probablement assez vite le tracé actuel de la voie ? Que se passe-t-il en matière de points d'accès à cette nouvelle voie pour le quartier et que se passe-t-il pour les gares actuelles ? On a dit qu'elles devaient être réaménagées. Est-ce que cela aura un impact ou pas ?

Maurice SAPPE - Oui !

Stéphane ROSSO - Il y a plusieurs questions là-dedans. Aujourd'hui, sur la section qui est prévue en surface, il y a Saint-Louis.

Véronique PISTRE - C'est une gare !

Stéphane ROSSO - Saint-Louis va connaître des remaniements. A partir de là, il faudra - ce sera l'occasion de la concertation en 2012 - que l'on se donne les éléments de réflexion sur le devenir de Saint-Louis. Que va-t-on faire à Saint-Louis ?

Ensuite, comme on en a discuté un peu passionnément avec Monsieur Sappe et avec le groupe de travail, des réflexions ont été menées sur des liaisons tram/train, sur la réouverture des gares du Canet et de Saint-Barthélemy, sur Cap Pinède, pour desservir Euromed de façon efficace. La page est blanche à ce jour. Des études ont été faites à la Région. Il faudra que je demande ce qu'il en est à la Région par rapport à ces études. Il y a aujourd'hui - c'est ce que l'on disait - la possibilité que ce projet soit un élément catalyseur pour alimenter cette réflexion. Je n'ai pas de réponse à vous donner sur l'avenir de ces gares mais en tout cas, si l'on veut un système ferroviaire performant, et si l'on veut pouvoir desservir de façon performante la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, faire du rabattement vers cette gare, désaturer les axes routiers et permettre aux gens de se transporter de façon efficace et performante... On avait dit que l'on ne parlait pas de temps de trajet de Marseille à Nice mais de temps de parcours de l'utilisateur. Il faut derrière, effectivement, engager des réflexions sur l'irrigation de ces zones.

Véronique PISTRE - Passage en souterrain ou non, ce que vous dites n'a aucun impact sur ces aménagements : est-ce bien ce que vous dites ?

Stéphane ROSSO - Les réflexions, il faut les mener.

Maurice SAPPE - Je suis cadre honoraire de la SNCF. Je peux vous dire qu'à l'heure actuelle, si ces gares ont perdu le statut de gares ou de haltes, c'est parce que la SNCF est incapable d'arrêter un train entre Pas-des-Lanciers et Marseille sans hypothéquer l'avenir du système. Entre Pas-des-Lanciers, à l'heure actuelle, la SNCF est incapable d'arrêter un train sans hypothéquer la desserte de Marseille Saint-Charles. Dire que cela n'a pas d'impact sur le système... Oui, cela a un impact.

Si dans le cas considéré le plus favorable, on avait une déviation souterraine pour desservir Saint-Charles, on libérerait des sillons sur l'infrastructure extérieure. Première des choses. Vous voyez que je n'arrive pas tout à fait à la même conclusion.

Seulement, cela a un inconvénient : c'est que ceux qui viennent de l'extérieur de Marseille, qui vont traverser Marseille et qui ne vont pas systématiquement s'arrêter dans le cœur de Marseille, ceux-là n'auront pas accès aux gares de Saint-Louis, du Canet et de Saint-Barthélemy.

L'ouverture de ces gares ou haltes - car il ne faut pas se faire d'illusion, ce ne seront pas des gares - permet de desservir les quartiers. Nous n'avons aucun moyen de transport en commun en site propre sur le secteur. MPM, dans sa grande mansuétude, dans un élan de générosité, prévoit des BHNS, ce qui n'est pas une aberration... si l'on prévoit les infrastructures ! Parce que mettre du BHNS dans les rues de Marseille, on commence à avoir quelques problèmes !

Ce dont nous avons besoin, d'entrée de jeu, ce sont des trains qui terminent en tram, des trains qui entrent jusqu'au cœur de Marseille en tram. Ce n'est pas demandé dans le SCOT. Ils ne répondent pas à une question qui ne leur est pas posée. Jusque-là, je les suis : il n'y a aucune observation à faire à leur encontre. Mais au niveau des collectivités territoriales, il y a un vrai problème dans notre représentation sur le secteur, parce que nous n'avons pas la prise en compte des déplacements sur le secteur.

Quand il y a eu le doublement de la voie Marseille-Aix, la problématique est identique : cela apporte une certaine amélioration, mais pas à la hauteur de l'investissement qui a été réalisé sur le secteur. Ce n'est pas vrai. Nous avons des gares qui sont totalement inaccessibles. La gare de Picon-Busserine a fait l'objet d'un positionnement éventuel en fonction de l'ANRU et on voit de voir que des bâtiments qu'ils devaient détruire, ils les laissent en place parce qu'ils ont pris d'autres facteurs en considération que le bien public. Ils ont pris en considération les finances. Le rapport qualité/prix. Le bien public n'entre pas en considération là-dessus.

Je n'ai pas pour habitude de comparer mais quand on compare à l'autre secteur, vous envisagez d'aller jusqu'au bout, jusqu'à Saint-Marcel. Et là, l'environnement est exactement le même. Bien sûr, avant Blancarde, ce n'est pas du tout pareil, mais après Blancarde, ne m'invoquez pas les courbes et les contre-courbes ! Vous envisagez, pour accéder à Saint-Charles, des courbes et des contre-courbes qui seront beaucoup plus réduites et beaucoup plus conséquentes pour le trafic.

Je peux vous dire que cela a une conséquence sur l'utilisation des TER quelle que soit la manière. Quand vous allez avoir des trains qui vont passer à 150 à l'heure, dans des infrastructures qui vont avoir deux circulations différentes, on va multiplier les dangers ! Je voudrais maintenant que quelqu'un m'apporte la preuve du contraire.

Diane JULIEN - On prend une remarque de Monsieur Juan.

Jean-Claude JUAN - Merci. Concernant le Conseil de développement de MPM, pour nous, les choses sont assez claires. Tout ce qui concerne la circulation urbaine sera traité dans le PDU. Tout ce que l'on peut espérer, c'est que des dispositions soient prises dans le projet LGV, de bonne jonction avec les autres réseaux. Mais ce ne sera pas traité à ce niveau.

Concernant le projet LGV, que vous le vouliez ou non, Monsieur Rosso, il y a une logique itérative entre la gare souterraine, l'axe de la gare souterraine, les rayons de courbure et la vitesse. Vous avez parlé et je ne suis pas intervenu, alors laissez-moi terminer... Il me semble qu'à un moment donné, tous les problèmes qui sont posés pourraient être résolus si vous aviez le courage de dire que l'on commence à entrer en souterrain - parce que la gare est souterraine - à partir du moment où on ne peut plus passer en surface. A partir de là, on peut avoir tous les rayons de courbure que l'on peut souhaiter en souterrain, de façon à préserver la vitesse, et arriver à une gare, qui, que vous le vouliez ou non, est l'élément fondamental du dispositif au niveau de la rupture de charge, même pour les trains qui ne sont qu'en transit. C'est donc l'insertion de la gare dans le système de transport multi-modal, avec ses liaisons verticales, qui sera fondamentale. C'est l'insertion de la gare avec son animation des quartiers dans le secteur de Saint-Charles qui sera fondamentale. C'est la capacité, à partir de cette gare, de se connecter à tous les autres réseaux, y compris les autres réseaux ferrés qui desserviront les quartiers nord et nord-est dont on vous réclame la desserte depuis tout à l'heure.

Ce n'est pas la façon dont vous allez mettre votre ligne en souterrain qui est fondamentale, c'est la façon dont vous allez gérer la gare qui est fondamentale. A partir de là, j'arrête, parce que l'on tourne en rond et que l'on n'avance pas !

Maurice SAPPE - Je souhaite que vous précisiez aussi que l'environnement urbanistique du coin sera pris en considération. Parce que la gare Saint-Charles, c'est important...

Jean-Claude JUAN - Ce serait à vous de le dire mais pas à moi. Ce que je demande, c'est que l'on entre en souterrain à partir du moment où on ne peut plus passer en surface.

Stéphane ROSSO - C'est ce que l'on dit aussi.

Jean-Claude JUAN - Non. Vous ne l'avez pas dit jusqu'à présent alors dites-le clairement et on arrêtera de tourner autour du pot ! Dites qu'à partir du moment où on n'est plus en surface, on est en souterrain.

Stéphane ROSSO - On entre en souterrain à partir du moment où on ne peut plus passer en surface.

Jean-Paul JUSTON - Si vous ne pouvez pas passer en surface, ce sera en souterrain. Du moment que vous ne mettez ni en surface, ni en souterrain, mais « indéterminé », cela veut dire que vous pouvez aussi bien passer en surface qu'en souterrain.

Maurice SAPPE - On pourrait aussi le faire décoller ! C'est la boutade, on est quand même à Marseille !

Jean-Paul JUSTON - Partout où c'est marqué « indéterminé », passez en souterrain et puis basta !

Patrick MICHAILLE - Avez-vous un tableau des avantages et inconvénients des différentes solutions dont vous aviez parlé la fois précédente, y compris pour un tunnel ?

Stéphane ROSSO - On en discutera.

Diane JULIEN - On peut se faire une pause de dix minutes ou un quart d'heure. On reprendra sur l'analyse multi-critères si vous souhaitez revenir dessus. On fera une synthèse des avis et une réponse aux attendus des précédents GT. On se retrouve donc vers 16 heures 15/16 heure 20. Est-ce que cela vous va ?

Jean-Claude JUAN - Je souhaiterais que l'on fasse la synthèse des avis d'entrée de jeu parce que si c'est pour tourner autour du pot indéfiniment... Que l'on se détermine sur ce que l'on souhaite, qu'on le dise, que l'on soit d'accord ou pas d'accord - on exprimera aussi des désaccords - et que l'on arrête là.

Diane JULIEN - On revient, on fait le tour de table des avis, on le consigne, et après, on amène nos réponses aux précédents attendus. A tout de suite.

La séance est suspendue de 16 heures 05 à 16 heures 25.

3. PRECONISATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

1.3. TOUR DE TABLE DES PARTICIPANTS

Diane JULIEN - On va commencer par la synthèse des avis, comme Monsieur Juan le suggérait. On vous propose de faire un tour de table, l'idée étant d'arriver avec des éléments de réponse, des avis, des commentaires, des points d'accord et des points de désaccord pour nourrir tout ce que l'on va restituer au COTER de ce qui s'est passé dans ce groupe de travail Nord Marseille. On va commencer de ce côté... Directement dans le vif du sujet !

Patrick MICHAILLE - Je suis désolé, mais comme on n'a pas beaucoup travaillé jusque-là, je n'ai pas grand-chose à dire de plus que si l'on m'avait interrogé à 14 heures. On vient de perdre deux heures sur un point de détail. Ce que j'aurais aimé, c'est avoir une vision générale de ce fuseau de traversée de Marseille (une entrée et une sortie, en passant par la gare au milieu).

Je répète ce que j'ai dit la fois précédente, par conséquent. Personnellement, je pense qu'il faut que la nouvelle gare souterraine soit proche de la gare actuelle, et le moins profond possible, pour faciliter les communications avec les lignes TER.

Diane JULIEN - On note ce point crucial du positionnement de la gare souterraine.

Patrick MICHAILLE - De façon à faciliter, comme cela a été exprimé par d'autres, la communication avec tous les autres moyens de transport et surtout les TER et pour cela, il faudrait avoir la traversée la plus facile possible du faisceau.

Diane JULIEN - Donc à la fois un enjeu de proximité avec tous les autres moyens de transport pour minimiser les ruptures de charge et une fluidité dans le tracé.

Patrick MICHAILLE - Les tracés qui arrivent par le nord-est semblent privilégier une gare plutôt éloignée de la gare actuelle. C'est ce que je crains, si l'on maintenait cette option.

Diane JULIEN - Merci beaucoup. Monsieur Sappe...

Maurice SAPPE - Je vais essayer de synthétiser...

Diane JULIEN - Votre vision.

Maurice SAPPE - Voilà. En philosophie générale, le positionnement des quais de Marseille Saint-Charles en souterrain doit être perpendiculaire, dans l'alignement des escaliers et du hall. Il faut être perpendiculaire aux voies, à l'aplomb de la gare actuelle, et le moins profond possible bien sûr pour éliminer les problèmes d'acheminement.

Stéphane ROSSO - Cela ne va pas ensemble !

Diane JULIEN - On pourrait tourner cela autrement : essayer d'optimiser les critères de profondeur et de distance par rapport aux quais de surface.

Maurice SAPPE - Je ne suis pas à même de vous dire si les problèmes de cheminement du bas vers le haut (de la remontée des quais inférieurs vers les quais supérieurs) seront plus délicats ou plus faciles qu'un cheminement par des tapis roulants entre le fond de gare et le milieu des quais actuels. De toute manière, par expérience, je considère qu'il faut qu'il y ait superposition des quais par rapport au hall de la gare et un alignement avec l'escalier. Perpendiculaire aux voies actuelles. C'est un premier point, qui peut évoluer bien sûr en fonction d'autres critères, de manière à ce que la rupture de charge soit la plus faible possible.

Ensuite, la pénétrante pour atteindre cette gare souterraine, du côté Nord Marseille, doit être faite en souterrain depuis le souterrain de Saint-Louis.

Diane JULIEN - Vous demandez donc une arrivée en tunnel depuis Saint-Louis, conformément à votre motion.

Maurice SAPPE - Les raisons invoquées là-dessus sont que, si le territoire actuel n'est pas très homogène - il y a pas mal de friches industrielles -, ces friches industrielles sont destinées à être pourvues d'habitat d'ici 2023 voire 2040. Ce n'est pas pour demain matin. D'ici-là, les territoires auront une destination sensiblement différente. Je finis. Les zones d'activités vont perdurer parce qu'elles font partie de la zone franche Nord Marseille. Il y a donc là un habitat conséquent et il y a des déplacements pendulaires pour l'activité, conséquents aussi. A mon sens, on ne pourra pas conjuguer facilement la protection de l'environnement et la desserte du secteur avec des voies en surface.

Diane JULIEN - D'accord.

Maurice SAPPE - Ensuite, pour cette desserte de secteur, il est indispensable de prévoir des haltes, au minimum à Saint-Barthélemy, au Canet et à Saint-Louis. Au-delà, il y avait Saint-André et Saint-Henri. Saint-André semble être prévu dans le cadre de la desserte par Marseille littoral. Il y a nécessité d'irriguer ce secteur, qui a un devenir conséquent, de manière à pouvoir satisfaire les déplacements domicile-travail.

Ensuite, pour ce qui est de la gare Saint-Charles elle-même, le fait de tout concentrer - car on concentre tout en un même lieu - a un avantage quand on est dans le multimodal ferroviaire, mais

un gros inconvénient quand on va quitter le domaine ferroviaire. Ce qui avait été annoncé au départ, c'étaient les possibilités offertes dans le multimodal avec le reste de la ville. Ou alors j'ai des problèmes de lecture, mais pour l'instant, pour le multimodal avec le reste de la ville, et pour autant que je sache dans un avenir qui soit annoncé, il n'y a que deux lignes de métro. Concentrer toutes les arrivées et tous les départs ferroviaires sur deux lignes de métro me paraît quelque peu problématique, d'autant plus que se développe en France, avec une logique qui me semble tout à fait adaptée à notre environnement et à notre devenir énergétique, le tram-train.

On pourrait donc très bien envisager que le train qui vient du côté nord-ouest (c'est-à-dire du côté de l'étang de Berre) puisse entrer dans Marseille au niveau de Cap Pinède.

Diane JULIEN - Vous suggérez donc un tram-train venant de l'ouest.

Maurice SAPPE - Un train qui se termine en tram. De même que la desserte de certains quartiers, si le train arrive jusqu'à l'entrée de Marseille, puisse cheminer jusqu'à une gare dans le mode tram. La différence entre le mode tram et le train, c'est d'une part les engins roulants, et d'autre part l'installation ferroviaire. Les modes d'accès sont totalement différents. Pour un tram, on ne passe pas d'un véhicule terrestre à moteur pour prendre un transport en site propre. Pour prendre un tram, on passe à un mode de déplacement doux. C'est totalement différent d'avec un train. Les accès à ces gares dont je préconise la réouverture pourraient être aménagés de telle manière que l'on puisse le faire en mode doux.

Diane JULIEN - Il faut effectivement préciser que les accès aux haltes du Canet, de Saint-Barthélemy et Saint-Louis soient également prévus en mode doux.

Maurice SAPPE - Là aussi, il y a une philosophie sur la distance entre les gares, qui est trop importante pour accéder en mode doux. A partir du moment où l'on passe les 600 mètres, on sort du tram pour entrer dans une desserte ferroviaire différente, où il faut des parkings de rabattement. On sort là d'un mode de transport pour en prendre un autre. La philosophie dans ces secteurs n'est pas tout à fait identique. Cela ne doit pas correspondre à ce qui a été fait sur Marseille Est pour la partie nord de Marseille. On a essayé de mélanger la chèvre et le chou et on se rend compte que la chèvre mange inévitablement le chou. Je vous remercie.

Diane JULIEN - Monsieur Juston, vous vouliez rajouter quelque chose.

Jean-Paul JUSTON - Je n'entrerai pas dans le détail des dessertes. Actuellement, nous sommes sur la construction de la LGV PACA. Nous sommes le groupe de travail Nord Marseille. On a proposé un fuseau en surface et indéterminé. Il y a ceux qui disent que c'est la position de la gare qui déterminera le tracé et d'autres qui disent que c'est le tracé qui définira la position de la gare. Actuellement, nous n'avons ni l'un ni l'autre. Je ne vois donc rien d'autre à dire. J'attends.

Mais je tiens quand même à souligner que sur le secteur indéterminé - je souhaite que le choix du souterrain soit fait - car il y a quand même un triangle entre l'A7, la future L2 qui est prévue en surface et la LGV qui va passer en supplément. Il serait bien que cela ne devienne pas le triangle infernal ! Il y a quand même des riverains et il faut quand même les respecter. C'est tout ce que je voulais dire. Cela va faire beaucoup. Quand on regarde le groupe de maisons que je vous ai montré tout à l'heure, il n'y a pas plus de 50 mètres par rapport à la voie ferrée, il y en aura 70 par rapport à la L2, et il y a la descente Salvador Allende qui fait l'entrée de l'autoroute. Dans ce secteur, les nuisances sonores sont déjà suffisantes. Il faudrait éviter d'en mettre d'autres.

Diane JULIEN - Sur ce secteur orange, vous souhaitez que cela passe en tunnel.

Jean-Paul JUSTON - Je souhaiterais que cette zone au moins soit faite en tunnel.

Diane JULIEN - Notamment sur cette zone cruciale, ce triangle dont vous venez de parler.

Jean-Paul JUSTON - Comme on n'a pas la position de la gare, on ne sait pas comment la boucle va passer en souterrain. On n'a pas le tracé et on ne sait pas comment on va entrer. On nous a proposé trois positions de gare mais il n'y en a aucune qui a été retenue.

Diane JULIEN - C'est à l'étude.

Jean-Paul JUSTON - La dernière fois, Stéphane Rosso nous a dit que pour celle qui était perpendiculaire, il y avait le métro qui gênait. Il y a la transversale et il y a la parallèle. Rien de défini. On ne peut pas savoir. Je souhaite que pour le passage indéterminé, on évite de mettre deux voies supplémentaires.

Diane JULIEN - Merci. Monsieur Albert, vous vouliez amener votre contribution...

Jean-Marc ALBERT - Oui. Il me semble important de bien respecter les fonctionnalités de l'infrastructure nouvelle. Cette infrastructure nouvelle, en particulier la gare souterraine, devra être à proximité immédiate des autres réseaux de transport en commun. On l'avait déjà dit l'autre fois.

Diane JULIEN - Tout à fait et on ne l'oublie pas.

Jean-Marc ALBERT - Il convient que cette gare soit la plus proche possible. Il convient aussi d'interconnecter cette infrastructure nouvelle avec la ligne PLM. Je parlais de souplesse d'exploitation, d'interconnexion, de maillage, et il faut obligatoirement, me semble-t-il, une zone d'interconnexion en aval et en amont de Saint-Charles, vers Saint-Louis et dans la vallée de l'Huveaune, pour que l'on puisse basculer des trains d'une voie sur l'autre, en situation dégradée bien sûr. Cela impose des passages en surface. J'ai compris qu'il y avait un passage de 1,5 kilomètre envisagé en surface. Cela me semble important de le conserver. Par contre, ensuite, il faut entrer assez rapidement en tunnel, et avoir un tunnel qui soit relativement rectiligne pour conserver une vitesse de déplacement satisfaisante.

Diane JULIEN - D'accord. Donc passage en surface nécessaire sur 1,5 kilomètre, OK, mais plongée en tunnel rapidement. Madame Pistre...

Véronique PISTRE - Ce que je pense, c'est la notion de souterrain, par rapport aux nuisances sonores, et l'importance de l'articulation avec la gare, en particulier la gare de Saint-Louis, par exemple. Qu'est-ce que cela veut dire pour la gare de Saint-Louis si l'on passe en souterrain à cet endroit ? Pour moi, le tracé doit faire la mise en cohérence de ces deux problématiques : nuisances et desserte.

Diane JULIEN - D'accord. Donc un tracé qui prenne en compte et qui optimise les notions de nuisances et de desserte. Monsieur Tostain...

Claude TOSTAIN - On n'a pas beaucoup avancé. Monsieur Rosso, ce devait être à la fin de la première réunion ou au début de la deuxième, je vous avais demandé quel était le rayon possible pour arriver avec une gare en ligne sous Saint-Charles à raccorder à l'entrée nord et à la sortie est. Je crois qu'il n'y a pas 36 solutions. Vous venez de démontrer la partie faisable en surface. A partir de la fin de cette surface, il n'y a plus qu'une possibilité, c'est de plonger en souterrain pour pouvoir arriver perpendiculairement aux voies ferrées actuelles et ressortir par la voie K. Je ne vois pas d'autre solution.

Diane JULIEN - Vous dites que la solution la plus logique pour vous serait de plonger après la partie jaune pour arriver perpendiculairement aux quais. Monsieur Touze.

Vincent TOUZE - Pour MPM, la question fondamentale, c'est celle de la gare, de ses fonctionnalités ferroviaires et de ses relations avec le reste du territoire. Comment insérer la gare dans le quartier ? C'est une question que l'on a déjà abordée.

Diane JULIEN - Cela vaut le coup de la lister à nouveau.

Vincent TOUZE - C'est notre principal souci. Sur la question du fuseau lui-même, on avait certaines idées. On constate que RFF veut garder les choses ouvertes pour la deuxième partie des études. Dont acte. Pour nous, à partir du passage en orange, on a des gros doutes. On comprend que RFF veuille regarder. Je pense que le résultat final sera un compromis entre différents facteurs. Il y a un facteur qui a été souligné par un certain nombre d'intervenants : c'est

la vitesse. En fonction de la vitesse, on n'entre pas dans le tunnel au même endroit et la gare ne sera pas au même endroit.

Evidemment, il y a l'emplacement de la gare qui est important et puis il y a la question des impacts urbains. Il y a un quatrième facteur qui n'est tout de même pas négligeable, puisqu'il s'agit du coût de l'infrastructure.

Par rapport à des investissements tels qu'ils étaient envisagés (de nouvelles voies au nord de la gare Saint-Charles, des voies partant au démarrage de la Blancarde, des saute-mouton des deux côtés des Chartreux), on se retrouve avec un projet très mobilisateur et avec des perspectives de développement du trafic matérialisables, et avec un tunnel central dans Marseille, ce qui est tout bon au plan de l'impact urbain.

Diane JULIEN - Un commentaire positif sur l'ampleur du projet, donc... Monsieur Juan...

Jean-Claude JUAN - Je vais redire ce que j'ai dit tout à l'heure. On est à traiter de l'insertion d'une ligne à grande vitesse dans le tissu urbain de Marseille. Il est évident que le principal pôle d'échange multimodal de Marseille, c'est celui de la gare Saint-Charles : c'est le seul où l'on retrouve les liaisons à grande distance, les liaisons régionales (TER et LER) et le réseau urbain de surface et souterrain. Aucun autre site sur Marseille n'offre cette proximité intermodale et d'interconnexions. A l'évidence, c'est donc Saint-Charles souterrain - puisque l'on est dans un système de continuité de gare en ligne et non de gare en bout.

Ces éléments de gare souterraine, d'interconnexion et de vitesse de traversée, font que c'est l'ensemble de ces données itératives qui déterminera l'organisation non pas du fuseau - car le fuseau - mais de la ligne en souterrain. On ne peut pas traiter de l'inscription de la ligne si l'on n'a pas les autres éléments en perspective.

Du coup, cela veut dire que l'on va arriver en surface au nord de Marseille. C'est bien de rester en surface, ne serait-ce - je l'évoquais tout à l'heure avec quelqu'un - que pour avoir cette vision sur Marseille. Oui, le symbole est utile ! Je vous ai laissé parler, je continue à parler. Le symbole est utile. L'arrivée sur Marseille, aussi gratifiante qu'elle puisse être, est à préserver.

Ensuite, il faut effectivement entrer en souterrain aussi vite que possible pour épargner les nuisances aux riverains, dans un équilibre aussi satisfaisant que possible entre la gestion des nuisances et le coût du souterrain.

Une fois que l'on est entré, effectivement, on a toute la possibilité d'inscrire le système de courbes et l'accès à la gare.

Ce qui est important - cela a été dit et je le répète - c'est que la gare souterraine soit dans une relation optimisée avec la gare de surface, que les circulations et les interconnexions entre les différents systèmes de transport soient facilitées et soient les plus aisées possibles, de façon à assurer la dispersion des trafics qui arriveront par cette gare souterraine.

Enfin, pour assurer l'utilisation de ces trafics nouveaux sur l'ensemble du territoire marseillais, il est important que les dessertes locales de Marseille soient prises en compte, non pas par la ligne LGV - car on ne la fait pas répondre à tous les besoins - mais par les autres systèmes de transport dans le cadre du plan de déplacement urbain de Marseille.

Diane JULIEN - Merci, Monsieur Juan. Madame Baraston...

Marie-Hélène BARASTON - Je rejoins tout à fait le point de vue de la première personne qui a parlé. J'ajouterai simplement que pour le quartier de la Belle-de-Mai, l'emplacement de la gare souterraine à Saint-Charles pourra permettre d'ancrer le quartier à la gare.

Joëlle BOULAY - J'ai appris pendant cette réunion au sujet du projet que vous projetez. Il semble que cela arrive en surface après le tunnel du Rove... de Saint-Louis, pardon. Ayant entendu qu'il pouvait y avoir une desserte TER future dans la gare de Saint-Louis - j'aimerais que vous me répondiez oui ou non là-dessus-, il me semble important que l'on puisse rester en surface jusqu'à

la gare de Saint-Louis, la gare de Saint-Louis étant au cœur des quartiers nord, entre le 15^{ème} et le 16^{ème}. Elle est placée un peu idéalement. Il y a encore de la place autour. C'est urbanisé et urbanisable. On peut faire une desserte qui soit intéressante, d'un point de vue multimodal, dans le futur.

Par contre, après, il me semble que cela se complique sérieusement. Il faudra regarder de très près toute cette partie en surface, de toute façon, pour que l'on soit au minimum des nuisances possibles. Par contre, je pense qu'il faut plonger en tunnel le plus vite possible après la gare de Saint-Louis. Comme d'autres intervenants l'ont dit, c'est un quartier où il y a déjà énormément de nuisances. On a parlé des autoroutes, des voies rapides, etc. C'est extrêmement dense.

Diane JULIEN - Merci beaucoup.

Cécile CLOUET-PAGES - Pour moi, ce sera assez court, puisque je suis tout à fait d'accord avec le point de vue de Monsieur Juan. Je rajouterai ceci dit, qu'alors que nous en sommes à la fin du quatrième groupe, je n'ai toujours pas compris pourquoi la voie maritime a disparu de la discussion.

Diane JULIEN - On a une présentation plus détaillée des arguments.

Jean-Michel VAN COUYGHEM - Comme vous le savez, j'étais attaché à avoir une gare au bord de mer. Apparemment, la meilleure solution, pour ce qui concerne l'intermodalité, est Saint-Charles. Par contre, je suis surpris de voir que l'on n'a pas du tout abordé la question de l'accès au bord de mer. La Ville de Marseille affrète tout l'été des bus pour desservir l'Estaque. Ce serait peut-être une bonne utilisation du terrain que de permettre de prendre le train de Marseille Nord jusqu'au bord de mer. Je trouve que le bord de mer n'est pas bien desservi.

Ensuite, je n'ai pas bien compris si la LGV était uniquement pour les passagers, et si c'est le cas, où va-t-on faire passer le fret ? Il y a peut-être des projets pour faire passer le fret ailleurs. Les investissements ferroviaires ne concernent pas que la LGV.

Autrement, pour l'aspect bord de mer, si pour le symbole de l'arrivée dans Marseille, on doit sacrifier des populations, je suis pour un tunnel le plus tôt possible. C'est dommage de faire arriver des millions de passagers dans Marseille dans un tunnel...

Maurice SAPPE - Ils auront une vision rapide. Sur 1 000 mètres, à 150 kilomètres à l'heure, cela durera moins de 30 secondes, mais par contre, ceux qui sont autour, pendant ces 30 secondes, ils en prendront... Il va falloir « décrocher » pour voir la Bonne-Mère et le port en même temps.

Jean-Michel VAN COUYGHEM - Quand il y a eu le projet LGV Méditerranée, je crois qu'il était prévu des lignes LGV au bord de mer. Il ne faut pas oublier les populations de voyageurs portuaires pour aller à Saint-Charles.

Diane JULIEN - Une interconnexion avec le port, donc. Monsieur Touze veut intervenir là-dessus...

Vincent TOUZE - Ce n'est vraiment qu'une remarque. Comme je le disais, en 1992, j'étais à la Ville de Marseille et j'ai suivi l'enquête publique sur la LGV Méditerranée. C'était exactement dans la zone que l'on voit. Il y avait une voie nouvelle jusqu'à la gare Saint-Charles avec de forts impacts jusque-là. Ce sont des choses qui ne sont pas nouvelles. En 1992, on en parlait déjà.

Maurice SAPPE - On parlait d'une desserte en site conventionnel, on ne parlait pas d'une voie LGV ! Ce n'est pas du tout pareil !

Vincent TOUZE - C'est le même projet.

Stéphane ROSSO - Ce ne sera pas une voie LGV.

Maurice SAPPE - Vous ne pouvez pas envisager des nuisances supérieures - c'est bien ce que vous avez dit - et qu'à partir du moment où vous entrez dans le tunnel, on va accélérer la vitesse.

Vincent TOUZE - Pas de LGV dans Marseille, c'est le point de vue de MPM et de la Ville de Marseille ! On est dans le cadre d'un investissement de nature conventionnelle.

Maurice SAPPE - Puisque j'ai pris la parole, je vais la garder une minute. Il ne faut pas confondre la voie conventionnelle et la voie LGV. Ou il faut changer le logo.

Stéphane ROSSO - En gros, pour schématiser, de Marseille jusqu'à Aubagne, on est sur un système de réseau classique, de voies classiques. Comme cela, c'est clair. Maintenant, dans le tunnel, si l'on peut monter à 150 kilomètres à l'heure, ou 160, ou 170, on montera. Quand on sera en surface, on sera ni plus ni moins que sur un système de réseau classique, avec une vitesse classique.

Maurice SAPPE - Et on continue notre tour de table avec Monsieur Huchon.

Jean-Pierre HUCHON - On a pratiquement tout dit. Le point fondamental, cela a été dit, c'est Saint-Charles souterrain, dans les conditions qui ont déjà été expliquées. Je crois que la desserte du métro sous la gare de surface actuelle, ...

Pour l'accès nord, entre Saint-Henri et Saint-Charles, nous privilégions un fuseau proche de la voie maritime pour différentes raisons, qui ont été expliquées. Il y en a au moins trois :

- éviter la croissance des nuisances sonores autour des voies actuelles, nuisances qui seront difficiles voire impossibles à gérer pour les immeubles qui bordent la voie ;
- permettre, sur les voies actuelles, la réhabilitation des haltes ferroviaires qui desservent ces quartiers ;
- faciliter les rayons de courbure dans l'ensemble du tracé dans Marseille, de façon très confortable, pour les trains filants dans le tunnel.

Il va de soi que ce fuseau sera majoritairement en tunnel mais pas totalement. Je rejoins ce qui a été dit. Entre Saint-Henri et la Calade, au début, il faut conserver une partie en surface - pas forcément sur les emprises actuelles, peut-être décalée vers les voies maritimes - pour permettre une qualité d'entrée de ville afin que les milliers de voyageurs qui traverseront Marseille puissent voir la ville et le port, et afin de permettre un accès des voies du port au tunnel filant sous Saint-Charles.

Diane JULIEN - Merci Monsieur. Monsieur David.

Jean-Baptiste DAVID - Tout commence à avoir été dit, effectivement. Bien sûr, un intérêt pour la gare Saint-Charles, avec les nouveaux services ferroviaires qui seront offerts. On a eu un très long - voire trop long - débat tout à l'heure et effectivement, quand on voit les prévisions de saturation au niveau routier, il y aura des contraintes d'insertion de nouveaux trafic ferroviaire qui seront globalement au bénéfice de l'environnement et de la qualité de vie de l'ensemble des habitants du département, qui permettront d'effectuer ce report modal.

Après, si RFF tiendra ou pas ses engagements, j'aurais tendance à espérer et à croire que oui. Sur le côté état zéro, il n'y aura pas de nuisances sonores supplémentaires et des aménagements. Certes, on a vu que ce sera difficile pour les quinzièmes étages mais il y aura des éléments à faire. Je pense que la notion de temps est importante. Le temps d'aujourd'hui est celui de la concertation. On est sur un fuseau et on a beaucoup parlé d'éléments qui interviendront plus tard. C'était juste un avis. Ces choses-là sont fondamentales - je ne suis pas en train de dire que ce qui a été dit était inutile - mais on a largement le temps de revenir dessus après. Notamment, les connexions TC urbains et autres sont fondamentales. La Chambre de commerce est bien sûr très impliquée sur les questions de déplacements domicile-travail. Aujourd'hui, on n'est pas du tout sur ces questions. Ce n'est pas aujourd'hui que l'on pourra régler ces choses-là. Mais bien sûr, c'est important de le noter.

Egalement, dans ces échelles temporelles, il faut bien réfléchir quand on voit aujourd'hui que la ZAC Saint-Louis n'a pas été véritablement maîtrisée dans la présentation qui a été faite. Je pense

que c'est dommage. Cela aurait pu permettre de raccourcir, encore une fois, un débat qui était trop tatillon tout à l'heure. On a des idées de ce qu'est le plan de masse de la ZAC, d'où seront les logements ou pas, etc., mais on aura le temps d'en parler après. Cela aurait été bien de le savoir aujourd'hui mais on en parlera après.

Sur les coûts, n'en déplaise à certains, mais selon les groupes de travail où l'on va, on entend... Ici, on avait dit que la vitesse n'était pas fondamentale. Effectivement, pour la traversée sous Marseille, cela a été confirmé, on n'est pas sur une traversée à 200 kilomètres à l'heure ou autre. Mais quand à un moment, on dit que la vitesse n'est pas fondamentale et que les coûts ne sont pas fondamentaux, on se retrouve soit à faire un tunnel de Marseille à l'Italie, soit à passer en zigzaguant entre les collines. Il y a un moment où mine de rien, les fonctionnalités nouvelles du système que ce projet devrait permettre, y compris à l'échelle régionale, avec le développement des services du quotidien (pas seulement de la grande vitesse), ne sont possibles que grâce à ce projet. Il y a donc un moment où ce projet a des fonctionnalités, comme le disait Monsieur Albert. On est sur des temps de parcours entre différents points et il y a des objectifs de desserte. On ne peut pas tout faire mais effectivement, à un moment, il faut faire attention le plus possible à l'environnement urbain, à l'environnement économique et à l'environnement naturel, et à un moment, les coûts doivent être pris en compte. Par exemple, une traversée en tunnel tout le long, cela coûte très cher. Ce sont des choses qui doivent être vues.

Je ne reviendrai pas sur les connexions de surface, qui sont effectivement importantes, comme le disait Monsieur Albert. Pour se connecter au-delà de la gare Saint-Charles, au nord et à l'est de Marseille, on a besoin de points de connexion avec le réseau actuel. Ce qui fait que j'aurais tendance à dire de ne pas plonger trop tôt. Bien sûr, je pense que l'on aurait pu gagner une bonne heure de débat en reconnaissant que ce trait jaune « indéterminé » descendait beaucoup peu trop bas.

Donc Marseille Saint-Charles souterrain, une maîtrise des coûts et un temps de parcours satisfaisant. Les différents axes de la gare imposent de plonger assez rapidement.

Diane JULIEN - Monsieur Gloria.

Christophe GLORIAN - Je vais m'exprimer en faveur d'une nouvelle insertion de la ligne nouvelle - parce que l'on parle bien de la ligne nouvelle - et de la recherche d'économies. Deux remarques sur la concertation que l'on a eue. Je reste persuadé qu'il faut que l'on étudie concomitamment le fuseau d'arrivée avec la sortie du tunnel et la position de la gare, parce que l'un et l'autre sont liés, quitte à déplacer la concertation. Je reste persuadé qu'il faut faire les deux choses en même temps parce que l'on voit bien que c'est lié. Je ne sais pas ce que vous en pensez mais j'en suis convaincu. Autre chose : je regrette que le COTER ait limité de façon un peu arbitraire le fuseau à l'ouest. J'aurais voulu voir les considérations techniques pour que l'on puisse au moins les vérifier. Ce sont les deux regrets que j'ai par rapport aux quatre réunions de concertation que l'on a eues. J'en resterai là.

Luc CORSO - Concernant la gare Saint-Charles, je pense que les études ne sont pas tout à fait terminées pour définir le positionnement de la nouvelle gare Saint-Charles en fonction des différentes contraintes du métro et des différents quais d'arrivée et de départ. Evidemment, la question reste posée.

Deuxième point : je voudrais insister pour avoir une réponse sur la proposition qu'avait faite Monsieur Huchon la fois dernière, de l'arrivée par les voies nord en traversant les voies du port.

David ESCALIER - Deux choses. La prise en compte des milieux naturels et des nuisances sonores est très importante. Il faut limiter les impacts sur les habitats d'espèces protégées.

Par contre, j'aurai une question. Dans cette fiche fuseau Marseille - la Barasse...

Diane JULIEN - Document A1.

David ESCALIER - Il y a des milieux naturels et ce secteur est très urbanisé. « *Quelques éléments ponctuels de biodiversité urbaine à prendre en compte* »...

Diane JULIEN - Quelle est votre question ?

David ESCALIER - Je voudrais préciser que dans le Var, ce sont 1 700 hectares de terres agricoles qui vont disparaître, ainsi que de nombreux coins de campagne. Il faut bien y réfléchir. Je n'ai pas envie d'aller chercher mes salades en Argentine et de les faire revenir en bateau. Il faut se poser la question : que voulons-nous pour nos enfants, pour le futur ? Il ne faut pas oublier la vie que vous avez envie d'avoir aussi.

Diane JULIEN - Merci beaucoup, Monsieur.

2.3. SYNTHÈSE DES AVIS

Marion PICQUET - On reprend ensemble tous les points de synthèse que vous avez évoqués. Vous pouvez les compléter. Rapidement, la mission de proximité est revenue à plusieurs reprises : proximité avec le positionnement de Marseille Saint-Charles... On a eu aussi à plusieurs reprises Marseille Saint-Charles qui est bien une évidence mais à condition de cette interconnexion et du positionnement des quais. Avec aussi l'emplacement de Marseille Saint-Charles qui permet une insertion du quartier de la Belle-de-Mai.

Après Marseille Saint-Charles, le deuxième avis concerne tout ce qui relève des fonctionnalités et des objectifs de desserte. Là encore, un accord sur le respect de ces objectifs et des fonctionnalités de la gare nouvelle, toujours en interconnexion avec le réseau existant.

Ensuite, à partir de Marseille Saint-Charles souterrain, j'ai l'impression que tous s'accordent sur la réflexion qui remonte : le propos, c'est le positionnement de la gare et l'itération avec le positionnement du tracé. Là-dessus, il y a des positions assez fermes qui demandent plutôt une étude concomitante, et donc un regret que la concertation ne le propose pas.

Si l'on remonte encore, c'est le regret que le fuseau des voies maritimes ait été rejeté par le Comité territorial, avec une demande d'éléments complémentaires.

Luc CORSO - Rejeté trop tôt !

Marion PICQUET - On notera effectivement le regret que ce fuseau ait été rejeté trop tôt.

Ce qui contraint le moment où l'on plonge... Différents points. D'abord, des contraintes de développement des secteurs nord avec l'habitat, le développement des zones franches urbaines, et la demande d'un tunnel à partir de Saint-Louis jusqu'à Marseille Saint-Charles.

De manière itérative aussi, la desserte des quartiers nord de Marseille, et la nécessité d'irriguer le secteur, et puis aussi, en termes d'irrigation et d'interconnexion, la demande sur le tram-train et donc l'accessibilité à Saint-Charles avec le développement des gares du Canet et à partir de Cap Pinède, une accessibilité en mode doux.

Toujours dans le secteur en passage indéterminé, le triangle LGV/L2/A7 au niveau du MIN. Est-ce cela ? Des nuisances déjà fortes et une demande de passage en tunnel.

Ce qui détermine aussi peut-être le passage en entrée nord de Marseille, ce qui a été évoqué à plusieurs reprises, c'est la notion d'image, de symbolique de l'entrée en surface.

Diane JULIEN - Cela revient effectivement plusieurs fois.

Marion PICQUET - L'interconnexion avec la PLM.

Et puis cette répartition des rôles entre le traitement des interconnexions urbaines au sein du PDU Marseille.

Qu'est-ce que j'ai oublié ? Les voies maritimes, on l'a dit... Et puis la question de l'accès du bord de mer.

La question du fret a été soulevée.

Et puis pas de ligne à grande vitesse dans Marseille.

Diane JULIEN - Il y avait eu également les fois précédentes des demandes d'interconnexion avec l'aéroport. On pourra compléter.

Marion PICQUET - Et puis la prise en compte de l'environnement et du milieu humain.

Diane JULIEN - On se charge bien évidemment de faire une synthèse exhaustive de tous ces avis pour la présentation au COTER du 6 décembre.

4. ELEMENTS DE REPONSE SUR DES QUESTIONS ANTERIEURES DU GROUPE DE TRAVAIL

On peut enchaîner sur des éléments de réponse concernant des questions que vous aviez soulevées précédemment.

Sur le bilan tram/train, vous seront présentés quelques éléments par Stéphane.

Stéphane ROSSO - Monsieur Sappe a fait mon travail tout à l'heure puisqu'il a repris les éléments de la présentation en décrivant le système tram-train. Cela dit, sur le tram-train et sur la pertinence d'un système tram-train dans Marseille, j'aurai une réunion le 8 décembre là-dessus. Si l'on a des éléments à vous apporter, pourquoi ne pas faire une réunion spécifique sur le sujet ?

1.4. ORGANISATION D'UNE REUNION COMPLEMENTAIRE SUR LE PROJET ETOILE D'AIX

Diane JULIEN - L'idée aujourd'hui est de vous présenter des premiers éléments de retour d'expérience du tram-train. Pour ceux qui souhaitent entrer dans une étude un peu plus approfondie, Stéphane vous propose, à l'occasion de la présentation du projet Etoile d'Aix, d'aller plus en profondeur sur le sujet. La présentation du projet aura lieu le 17 janvier. A cette occasion, on fera également une présentation sur les interconnexions Aix TGV-Aix Ville. Voici les personnes qui ont manifesté leur intérêt pour cette réunion : il y a Madame Cordier, Monsieur Tostain, Monsieur Glorian, Monsieur Picquet, Madame Clouet-Pagès, Monsieur Sappe, Monsieur Huchon et Monsieur Bevançon. S'il y a d'autres personnes qui souhaitent y participer, je les note. Donc à rajouter : Monsieur Albert, Madame Pistre, Madame Boulay, Monsieur David et Monsieur Corso.

Stéphane ROSSO - Ce sera à Marseille. La Confédération propose de nous mettre une salle à disposition. Ce sera peut-être à la Confédération. Ce que je voulais aussi vous poser comme question, par rapport à ce sujet, c'est : plutôt le matin, l'après-midi, en fin d'après-midi (vers 16/17 heures) ?

Joëlle BOULAY - Plutôt l'après-midi.

Diane JULIEN - Monsieur Escalier aussi.

Maurice SAPPE - Les locaux de la Confédération, allez les visiter !

Stéphane ROSSO - S'il n'y a pas assez de place à la Confédération, on viendra chez RFF. On vous enverra une invitation. Je réglerai les questions logistiques.

Claude TOSTAIN - Qu'est-ce qui te gêne à la Confédération ?

Maurice SAPPE - Est-ce suffisant pour recevoir... ?

Claude TOSTAIN - Nous sommes agréés jusqu'à 100 !

Maurice SAPPE - Dans ce cadre, effectivement, c'est bon. Mais comme les sardines, hein !

Diane JULIEN - On vous donnera l'adresse. L'adresse est à préciser dans l'invitation.

On regarde le tram/train ? On finit ? OK.

2.4. ELEMENTS COMPLEMENTAIRES DIVERS (CF. CLEF USB FOURNIE)

Le bilan de tout ce qui s'est dit en groupe de travail Fret est sur la clef.

Stéphane ROSSO - On peut en discuter mais vous avez la synthèse des deux premiers groupes de travail sur le fret, sachant qu'il y a encore un ou deux groupes à venir. Vous serez à jour des premiers retours sur le fret.

Ensuite, vous aurez aussi dans la clef des éléments de trafic, notamment sur la fréquentation de l'Arbois. On a des éléments. Une enquête déplacement a été faite dans le cadre du projet LGV. On a des éléments précis mais on ne peut pas vous les donner en état parce que sont des éléments qui sont confidentiels par rapport à l'exploitant SNCF. J'ai retraduit des éléments qui me semblaient être intéressants mais si vous avez des questions plus précises par rapport à cela, n'hésitez pas. Je vous donnerai des éléments. Encore une fois, ce ne sont que des éléments comparatifs que nous pourrions vous donner. Nous ne pourrions pas donner d'éléments en valeur absolue.

Le fuseau sur les voies maritimes, nous avons expliqué la semaine dernière les raisons qui avaient conduit à écarter ce fuseau. Un document vous sera remis sur la clef USB, qui reprend les explications et montre des photomontages expliquant les contraintes que nous prévoyons.

Il y avait la demande d'avoir les cartes d'état initial au 1/25 000. Elles sont aussi dans la clef.

Il a été demandé les insertions selon les différentes hypothèses de gares et l'étude des capacités des transports modaux. Ce sera étudié quand on en saura un peu plus sur les gares.

Diane JULIEN - Mais on ne l'oublie pas !

Stéphane ROSSO - C'est à la carte. Si vous voulez que je fasse les présentations, ou si vous voulez réagir sur le fret, c'est comme vous voulez. Ou alors vous pouvez repartir avec les éléments. C'est à vous de choisir.

Joëlle BOULAY - Pour ma part, je ne peux pas rester. J'ai deux réunions derrière ! J'aimerais bien avoir les éléments, que je regarderai.

Maurice SAPPE - Je souhaite qu'il y ait une présentation rapide, pour que l'on ait une compréhension de la philosophie.

3.4. TYPOLOGIE DES GARES TAGV FRANÇAISES

Stéphane ROSSO - Allez. On vient faire un petit descriptif des différentes gares TAGV françaises. Il y a différents types de gares :

- les gares ancrées dans le tissu urbain, avec l'exemple de Lille Europe ;

- les gares périphériques à desserte TER (Champagne-Ardenne ou Valence) ;
- les gares périphériques à desserte routière (Aix-en-Provence) ;
- les gares isolées... de tout (du style Haute-Picardie).

Pour chaque gare, on commence par une photo aérienne avec la position de la gare, pour voir sa proximité par rapport aux villes, et pour voir aussi l'environnement urbain ou campagnard de ces gares. Derrière, on a les éléments :

- A quelle ligne la gare est-elle associée ?
- Est-ce qu'elle correspond à une desserte TER ou plutôt routière ?

Là, pour le coup, on est sur une gare (Champagne-Ardenne) qui est vraiment orientée TER. Elle est sur la commune de Bezannes. On est à 7 kilomètres de Reims. Elle est connectée au TER, connectée au bus, connectée au tramway. C'est l'un des meilleurs exemples que l'on ait de gare vraiment intermodale, qui permette un rabattement facile des clients vers le ferroviaire lourd. La gare de Reims est à 8 minutes en TER. On est vraiment sur quelque chose de performant en termes de dessertes. Il y a 27 TAGV par jour et par sens, dont 3 allers-retours vers Paris Est. On met 40 minutes pour être à Paris Est. C'est une gare clairement accélérée, qui accélère aujourd'hui. Elle permet de développer Reims, avec plus de 600 000 voyageurs. La gare Champagne-Ardenne est une réussite, avec une stratégie pensée dès le début du projet LGV Est, avec une valorisation des quartiers proches de la gare centrale et la création d'un projet qui a permis de fixer des entreprises. Avec la création de cette ZAC TGV Bezannes, qui a permis le développement de logements, de centres d'affaires, de parcs d'activités, mais aussi d'aires de sport et de loisirs.

Ensuite, on voit Aix TGV, qui est sur la ligne Méditerranée, pour partie sur la commune d'Aix et de Cabriès, et assez loin au final des villes et métropoles autour d'elle. On est à 15 kilomètres de l'aéroport. C'est typiquement une gare à desserte routière, qui est non connectée au réseau TER mais qui est connectée au bus via Carreize. On a une bonne accessibilité routière. En tout cas, pour arriver jusqu'aux alentours de la gare, c'est assez facile. C'est après pour se garer que c'est beaucoup plus problématique.

Maurice SAPPE - Il ne faut pas venir aux horaires de passage des TGV !

Stéphane ROSSO - Il faut venir un peu avant. Avec l'engorgement des parkings et l'extension de 2 100 places, qui clairement fera que l'on continuera à se garer à cheval. On a un focus sur cela après.

La gare Haute-Picardie a été créée en 1994. C'est une gare de la LGV Nord. Pareil, elle est sur deux communes. Elle est située loin de tout, à 45 kilomètres d'Amiens et 42 kilomètres de Saint-Quentin. Elle est clairement à desserte routière. Elle fait quand même 400 000 voyageurs mais clairement, elle n'a pas séduit les entreprises. A ce jour, six entreprises se sont fixées autour de cette gare. Elle est victime de l'effet tunnel : les gens prennent le TGV pour aller à Lille ou à Paris mais il n'y a pas de tissu d'activité qui a su se créer autour de cette gare. Ces six entreprises, ce sont 60 emplois. C'est clairement un échec.

Véronique PISTRE - A ce propos, je voudrais quand même dire que sur la gare TGV d'Aix, il y a quand même un projet urbain autour, avec une ZAC de 100 000 m² SHON qui est en cours. Elle est isolée aujourd'hui mais elle devrait un jour cesser de l'être !

Maurice SAPPE - Il faut ajouter aussi qu'elle est particulièrement utilisée. Pour quelle raison ? L'inaccessibilité de la gare Saint-Charles ! Ceux de La Ciotat sont plus près de Marseille que d'Aix.

Stéphane ROSSO - Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ils ne sont pas si nombreux à aller à Aix TGV. En tout cas, ce sont les enquêtes qui le démontrent.

Valence TGV, c'est également une gare de LGV Méditerranée. C'est clairement une réussite. 2,2 millions de voyageurs, c'est l'équivalent de ce que fait la gare d'Aix TGV. Elle est bien reliée au TER, elle est bien reliée au bus. Elle est commune avec la gare TER de Valence Moirans.

Jean-Marc ALBERT - Il y a deux voies filantes. Elles ne sont pas indiquées.

Stéphane ROSSO - Evolution urbaine : c'est pareil, il y a une réflexion qui date de 1994. Au final, il y a 87 entreprises autour, plutôt à connotation technologique et scientifique, ce qui représente 1 058 emplois en 2010. L'enjeu pour demain, c'est d'augmenter l'activité de services en proposant des services pour les employés autour de la gare de Valence.

Avignon TGV, c'est une gare de LGV Méditerranée aussi. Elle est située sur la commune d'Avignon, à 5 kilomètres du centre-ville. Par contre, c'est une autre gare sur laquelle il y a eu un loupé dans la réalisation du TGV. Elle est loin de la gare centrale et loin du TER : elle n'est pas connectée au TER. On a quand même 67 TGV par jour qui s'y arrêtent, avec deux voies filantes. Elle fait quand même 2,7 millions de voyageurs. De même que pour Aix-en-Provence, du fait que l'on n'a pas de liaisons TER, on a aussi parking sauvage à Avignon TGV. Une forte volonté par contre de la connecter au TER dans le cadre du CPER 2007-2013 avec la création de la Virgule d'Avignon, qui devrait être mise en service en 2014.

4.4. SITUATION DE LA GARE D'AIX TGV

Faisons un focus sur Aix-en-Provence TGV. Elle a une accessibilité moyenne. La part modale de véhicules particuliers est de 70 %. On est sur 2,5 millions de voyageurs, donc quelque chose d'assez importe pour une gare TGV.

Jean-Marc ALBERT - Il y a aussi des lignes régulières LER de la Région, qui desservent la gare, qui viennent des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes.

David ESCALIER - Pourquoi prennent-ils la voiture ? C'est à cause du prix des bus. A 15 euros un aller-retour, je suis désolé, mais autant prendre la voiture !

Stéphane ROSSO - Sur cette gare, on a vu tout à l'heure qu'il y avait une saturation du parking. La connexion au réseau TER est en réflexion, notamment dans le cadre du schéma directeur de l'Etoile d'Aix. On considère quand même que c'est une très grosse réussite, parce que *modulo* les problèmes d'accès...

Jean-Marc ALBERT - Une réussite commerciale !

Stéphane ROSSO - S'entend. C'est la troisième gare TAGV de PACA, après Marseille Saint-Charles et Avignon TGV. On a les chiffres de fréquentation : 2,5 millions de voyageurs. C'est une très belle gare. Il y a un projet de liaison avec le TER et un projet d'aménagement autour de la gare. Il y a un projet de ZAC qui devrait apporter là aussi des aménagements.

Les pratiques de rabattement faisaient l'objet de demandes. On voit que la part de la route est très importante. La part TC est très faible (17 %).

Jean-Marc ALBERT - Le vert, ce sont les TC...

Stéphane ROSSO - Oui. Il y a aussi des gens qui viennent à pied... (*rires*) Ce sont les enquêtes qui ont été faites dans le cadre de la LGV PACA.

Maurice SAPPE - Il y a des gens qui viennent de Toulon et des Arcs...

Stéphane ROSSO - C'est pour les rabattements à longue distance. On ne parle pas de TER.

Maurice SAPPE - Est-ce qu'ils viennent par le ferroviaire, quand ils viennent d'Antibes ou de Cannes ?

Stéphane ROSSO - Pour le moment, c'est uniquement la façon dont les gens se rendent à la gare d'Aix-en-Provence TGV.

Jean-Marc ALBERT - Depuis leur domicile ?

Stéphane ROSSO - Si l'on compare, on voit qu'au final, par exemple...

Maurice SAPPE - Pour accéder à Aix-en-Provence...

Stéphane ROSSO - Les gens viennent à 80 % en voiture.

Maurice SAPPE - La gare qu'il y a sur le côté...

Stéphane ROSSO - C'est pour comparer Aix-en-Provence TGV avec les autres gares. Par exemple, à Avignon TGV, qui est dans la même configuration, on se retrouve bien avec 80/20. Alors que pour Marseille Saint-Charles, il y a une part de voitures qui est relativement faible et par contre, sur les transports en commun et la marche à pied... Par contre, ce qui est un peu décevant, c'est la part du TER dans l'accès à la gare de Marseille Saint-Charles. Le projet LGV PACA devrait permettre de rééquilibrer cela en grignotant des parts de la voiture pour permettre de monter cette part modale du TER pour l'accessibilité à Marseille Saint-Charles.

Pour les déplacements longue distance vers Aix TGV, les gens viennent principalement... Il y a le nombre de personnes sur le côté. Par exemple, on voit que 2 090 personnes viennent d'Aix. Derrière, c'est un pourcentage. Sur 2 090 personnes qui viennent d'Aix-en-Provence, il y en a 74 % qui viennent par la route et 25 % qui viennent en transports en commun. Cela nous instruit sur la réflexion de tout à l'heure : qui sont les gens qui viennent en gare d'Aix TGV ? On voit que ce sont principalement des gens qui sont proches de la gare. Il n'y a pas tellement de gens qui viennent de La Ciotat. Le Luc, cela se comprend... L'enquête a été faite sur plusieurs jours. Sur toutes les personnes qui ont été interrogées, la majorité venait plutôt d'Aix-en-Provence.

Jean-Marc ALBERT - Il me semble qu'il y a eu deux jours.

Stéphane ROSSO - Deux ou trois, je ne sais plus.

Jean-Marc ALBERT - Il me semble qu'il y a eu un week-end aussi.

Stéphane ROSSO - Il y a eu plusieurs jours, pendant les vacances et en dehors des vacances. Je ne sais plus si c'était deux ou trois jours. C'étaient des enquêtes ponctuelles, mais qui se veulent représentatives de la fréquentation.

Les motifs de déplacement. En bleu foncé, ce sont les trajets domicile-travail. En rouge, ce sont les trajets domicile-études. Ici, en vert, on est sur les activités professionnelles. En violet, on est sur des visites à la famille. En bleu clair, ce sont les visites loisirs et l'autre, ce sont les motifs personnels. C'est assez équilibré en termes de fréquentation et de motifs de déplacement. On voit qu'il y a très peu de domicile-travail mais pour le reste, c'est assez équilibré. Il n'y a pas de prépondérance par rapport aux activités économiques, notamment professionnelles, sur la gare d'Aix TGV.

La transposition de tout cela pour le projet LGV PACA, c'est qu'effectivement, il y a une importance à articuler la gare TAGV avec la gare TER. Il est important aussi d'avoir une desserte en transports en commun performante. Bien entendu, un positionnement de la gare nouvelle à proximité du tissu urbain afin de s'inscrire dans un véritable projet urbain. Cela fera partie des réflexions que l'on va avoir pour Marseille Saint-Charles, pour permettre l'ancrage de cette nouvelle gare dans le quartier des Abeilles et celui de la Belle-de-Mai. Il faut aussi favoriser l'accès à pied puisque l'on avait vu, notamment sur Saint-Charles, qu'il y avait déjà pas mal de gens qui venaient à pied. Enfin, par rapport au choix d'implantation de la gare, les besoins de transports en commun et de modes doux ont déjà été exprimés.

Voilà la synthèse sur la gare de l'Arbois. S'il y a d'autres demandes par rapport à cela, je pourrai me plonger dans les études qui ont été faites et en sortir des éléments comparatifs. Cela, vous l'avez sur la clef que l'on va vous remettre.

Maurice SAPPE - Si vous le permettez, ce qui me surprend quand même, c'est que Saint-Charles est le secteur le plus adapté, mais pour ce qui est de la desserte de l'ensemble de la ville, cela pose un problème au niveau des transports en commun. Est-ce que l'étude a été poussée de

telle manière que l'on est persuadé que cet ensemble modal va satisfaire les déplacements que l'on préconise ? Même si l'on met en face deux lignes de métro - ou alors il doit y avoir des projets sur la ville que nous ne connaissons pas, on parle quand même de 2023, dans une bonne dizaine d'années - que va-t-on mettre en face, avec ces arrivées massives aux heures de pointe des personnes qui vont « diffuser » dans la ville ? Les deux seules lignes de métro ne me semblent pas adaptées à la situation. Peut-être que je me trompe.

Jean-Baptiste DAVID - On a aussi des cars. Il y a la gare routière à côté. Je conçois cette crainte. Il y a des gens qui vont travailler à l'Arbois, et qui partent de Marseille Saint-Charles en car. Des gens qui viendront de Paris ou Barcelone...

Maurice SAPPE - Ce sont ceux qui arrivent en TER.

Jean-Baptiste DAVID - On a dit aujourd'hui qu'il y avait une faible part de personnes qui arrivent en TER.

Maurice SAPPE - A Saint-Charles ? On espère que cette amélioration du système TER tout autour de l'urbanisation marseillaise (Aix, Aubagne et jusqu'à La Ciotat d'un côté et Miramas de l'autre), il y a des déplacements conséquents. Là, on concentre tout sur Saint-Charles, au-delà des possibilités qui sont offertes actuellement. Je n'en ai pas connaissance - cela peut très bien exister - mais ce pôle multi-modal sera-t-il développé autrement qu'à l'heure actuelle ?

Vincent TOUZE - Le projet consiste déjà à créer un nouveau terminal de passagers.

Maurice SAPPE - C'est-à-dire ?

Vincent TOUZE - Avec une gare souterraine, vous avez un nouveau terminal de passagers. Il faudra penser - et effectivement, cela reste à écrire - à la relation avec le quartier, avec la gare des cars, avec le métro, etc. Tout cela est à créer, effectivement. Par ailleurs, quand RFF nous a fait sa présentation, elle a remis le projet dans le contexte des collectivités locales de développement des centres urbains. Tout cela s'inscrit dans une certaine logique. La meilleure logique que vous avez rappelée, c'est qu'il n'y aura pas mieux que Saint-Charles. C'est là qu'il y a le plus d'intermodalité. Après, il reste un projet à écrire.

Maurice SAPPE - On voit qu'il y a une concentration mais il n'y a pas une continuité dans le cadre des déplacements multimodaux.

Jean-Baptiste DAVID - Cela reste un projet avec des enjeux qui sont pris en compte.

Vincent TOUZE - On a déjà plein d'éléments. Il y a des projets de développement de la ville et il y a tous les projets de développement du TER. Cela s'intègre dans une logique. Il faut après le faire concrètement. Ce sera le travail de RFF, de la SNCF et des collectivités et partenaires.

Diane JULIEN - L'assistance devient un peu clairsemée... Est-ce que l'on s'arrête là ? Vous prenez connaissance des éléments et on se revoit le 18. De toute manière, c'est certes le quatrième groupe de travail, mais la concertation continue, puisque des échanges vont - on l'espère - perdurer pendant tout 2012.

Vincent TOUZE - J'ai juste une précision si l'on clôt. Je pense que mon collègue Jean-Marc Albert, du Conseil général, sera d'accord avec moi : le COTER n'a jamais rejeté l'option des voies du port. Personne n'a demandé à RFF de le regarder. C'est RFF qui a voulu le regarder de lui-même et qui a abouti à la conclusion que ce n'était pas pertinent. Il a présenté ses conclusions et le COTER a pris acte de ce que RFF avait présenté, qui nous a paru tout à fait logique et clair. Rien de particulier n'a donc été rejeté.

Maurice SAPPE - Je confirme.

Vincent TOUZE - On a pris acte des données techniques, que l'on partageait d'avance, d'ailleurs.

Diane JULIEN - OK. Merci aux courageux.

Stéphane ROSSO - Avant de vous quitter, nous tenions, toute l'équipe, à vous remercier pour la qualité de votre écoute et pour avoir fait progresser les choses. On va retranscrire tout cela *via* une synthèse en *via* un bilan de la concertation à apporter au COTER et au COPIL en essayant d'être le plus fidèle possible à la philosophie de nos échanges. En espérant que vous avez quand même passé d'agréables moments en notre compagnie...

Comme le disait Diane, la concertation ne s'arrête pas là. En 2012, il y aura aussi de la concertation, ainsi qu'en 2013 et en 2014. On aura un petit moment de pause, du fait des périodes électorales, vraisemblablement de mars à juin/juillet. On va quand même essayer pendant cette période de vous tenir informés de nos avancées. On n'aura pas le droit de faire de réunions publiques et de demander des avis. On en train de réfléchir à des modes tels que des lettres d'information ou des choses comme cela, pour vous garder informés. On réfléchit aussi sur la pertinence de faire des permanences pendant lesquelles on vous donnerait uniquement de l'information et on recueillerait vos questions pour y répondre quand la concertation pourrait recommencer, en juillet ou à la fin du troisième trimestre. Tout cela pour vous dire que nous avons passé d'agréables moments. Nous avons quand même bien rigolé, même si c'était quelquefois un peu tendu...

Diane JULIEN - Ce n'est pas dans ce groupe que l'on a le plus rigolé !

Stéphane ROSSO - On vous enverra les invitations pour la réunion que nous avons envisagée sur l'Etoile d'Aix. Dans tous les cas, à propos des documents qui vous ont été remis, si vous aviez des problèmes de compréhension, ou si nos doigts se sont emmêlés, n'hésitez pas à nous le dire !

Diane JULIEN - Je vous rappelle que l'on diffuse le compte-rendu sur le site, dans les quatre ou cinq jours après la réunion, ainsi que les verbatims. La présentation du COTER sera sur le site. On essaye d'être les plus réactifs possible et de faire vivre le site et toute la documentation liée à ce site. Merci à vous.

La séance est levée à 17 heures 50.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV

PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Groupe de travail Nord Marseille
Verbatim de la réunion du 21 novembre 2011

Document rédigé avec le concours de la société Ubiquis
Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – infofrance@ubiquis.com

RESEAU FERRE DE FRANCE

Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mission LGV PACA

Les Docks - Atrium 10.5

10 Place de la Joliette - BP 85404

13567 MARSEILLE CEDEX 02