

Participants :

JULIEN Diane, KFH Communication, AMO-C

ROSSO Stéphane, Chargé de projet territorial 13, Mission LGV PACA, RFF

ALBERT Jean-Marc, Conseil Général des Bouches-du-Rhône

BARASTON Marie-Hélène, Particulier – CIQ Belle de Mai

BLOISE Jean, Confédération Générale des CIQ de Marseille, Commission Transport

CLOUET-VERGES Cécile, Union Départementale des Bouches-du-Rhône pour la Sauvegarde de la Vie et Nature – UDVN 13

CONAN Sébastien ; Fédération des Bouches-du-Rhône pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique

DAVID Jean-Baptiste, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence CCIMP

FOUQUET Jean-Pierre, élu 4^e secteur, élu CUM

FRIOLET Jean-François, Fare-Sud

GLORIAN Christophe, Chambre de Commerce et d'Industrie de région Provence Alpes Côte d'Azur – CCIR

GUENARD Carine, Marseille 8^e secteur

HUCHON Jean-Pierre, NOSTERPACA, Union Région Vie Nature (affiliée à France Nature Environnement) – URVN PACA

JUSTON Jean-Paul, CIQ Du Causet Gare – Arnavaux

LEFAY Ludovic, Direction Départementale des territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône – DDTM 13

MICHAILLE Patrick, Comité d'intérêt des Quartiers de Venelles – CIQ

PETIT Marc, Vice-Président SFU PACA

RAMBOUILLET Jean-Michel, particulier

SAPPE Maurice, CIQ Sainte Marthe

TOSTAIN Claude, Confédération Générale des CIQ (SG)

TOUZE Vincent, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole

VAN COUYGHEM Jean-Michel, Particulier

La réunion débute à 14 heures 10.

Diane JULIEN - Je vous propose de commencer. Merci beaucoup de votre présence. Si vous m'entendez bien et comme nous sommes en petit comité, je pense que nous pouvons échanger sans micro.

Je m'appelle Diane Julien. Je travaille dans l'équipe d'Alain Dessagne, pour ceux qui étaient présents lors de la réunion RP. Je représente l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la concertation. Mon rôle dans les groupes de travail sera donc de faire en sorte que cela se passe bien, que cela soit fluide, que vous puissiez poser vos questions, d'animer, etc.

Je vous présente Stéphane Rosso, qui est le maître d'ouvrage RFF et Marion PICQUET, qui représente l'assistance à maîtrise d'ouvrage générale. C'est-à-dire que toutes les questions que vous aurez à retransmettre aux bureaux d'études techniques, c'est Marion qui se chargera de les relayer dans ces bureaux d'études. Voilà.

Je vais présenter les règles du jeu. Aujourd'hui, nous lançons au niveau vraiment local la première phase d'une concertation qui durera quatre ans, puisque nous allons travailler ensemble dans une co-construction jusqu'en décembre 2014, date de l'enquête publique. Nous avons donc quatre ans de concertation que nous voulons vraiment ouverte. Là, nous nous inscrivons dans cette première phase étude, qui est en fait l'étude, la définition et le cadrage du projet.

Alors, de manière très schématique, le rôle du groupe de travail géographique. Aujourd'hui, il y en a trois sur les Bouches-du-Rhône. Ce rôle, c'est de travailler au niveau terrain, au niveau local ce projet pour alimenter et nourrir les comités territoriaux qui, eux, auront une vision transversale par département et auront un pouvoir de recommandation auprès du comité de pilotage. En parallèle de ces groupes de travail, des groupes thématiques sont également organisés qui, là, regardent le projet avec un prisme particulier qui est celui, par exemple, de l'agriculture-viticulture, du fret, etc.

Pour la phase qui nous intéresse et que nous sommes en train d'initier aujourd'hui, c'est une phase qui se déroule sur quatre mois où nous allons d'abord parler scénarios ensemble. Après, nous allons aborder les fuseaux, l'idée étant qu'en décembre le groupe de travail, tel qu'il est constitué, soit capable de se prononcer sur un fuseau le plus consensuel possible pour le projet LGV PACA. Nous commençons vraiment en entonnoir. Nous ne sommes pas capables aujourd'hui et nous ne parlons pas aujourd'hui de tracé. Nous sommes bien d'accord ? Nous ne serons pas capables de vous répondre sur des questions de tracé. Nous commençons en entonnoir pour ce grand projet qui s'étend dans le temps et qui est ce projet LGV PACA.

Les dates des quatre sessions pour ce qui concerne ce groupe de travail qui est « Nord-Marseille ». La première a lieu aujourd'hui, 19 septembre. Nous nous reverrons dans quinze jours, le 3 octobre. A l'issue de cette réunion, ensemble, nous listerons bien où nous en sommes, quelles sont vos demandes et quelles sont vos attentes. Dans quinze jours, nous reviendrons vers vous, puis le 7 novembre et le 21 novembre. L'idée est que les deux premières réunions portent sur les scénarios, puis sur les fuseaux.

Là, nous sommes sur le groupe de travail « Nord-Marseille ». En parallèle dans le département, il y en a deux autres qui vont se dérouler, dont les premières sessions vont également se dérouler cette semaine : c'est « Vallée de l'Huveaune » et « Pays d'Aubagne-Sainte-Baume ».

Stéphane ROSSO - Juste une petite précision sur l'appellation du groupe « Nord-Marseille ». Pourquoi « Nord-Marseille » ? Nous l'avons appelé « Nord-Marseille » parce qu'il y avait un sujet qui était plus prépondérant dans le nord et dans le centre de Marseille qu'à l'est de Marseille, avec des réflexions à mener qui sont différentes. Tout ce qui se passe à l'est de Marseille et la sortie sur la vallée de l'Huveaune est, pour nous, intégré dans une réflexion qui va avec la vallée de l'Huveaune. La logique est bien là : comment on entre dans Marseille, comment on navigue sous Marseille, la sortie de Marseille, étant donné qu'on sort vers l'est et dans la vallée de l'Huveaune, etc.

Diane JULIEN - Je te laisse d'ailleurs décrire, Stéphane, le cadre d'étude des groupes de travail.

Stéphane ROSSO - Comme Diane le disait, nous sommes bien dans une séquence où nous allons en entonnoir, mais nous allons aussi - et c'est très important de le garder à l'esprit - nous inscrire dans le cadre des scénarios des métropoles du sud. C'est bien dans ce cadre-là que nous discuterons. C'est bien dans ce cadre-là que nous vous apporterons des éléments et que nous répondrons à vos questions. Nous nous inscrivons aussi dans la mise en place d'un système ferroviaire global, c'est-à-dire que nous allons vous apporter des éléments à la fois sur la ligne nouvelle à grande vitesse et, également, sur le gain que cela apportera au niveau régional sur la circulation TER.

Nous parlerons d'objectifs de dessertes et de services, mais aussi de positionnement des gares, car cela va ensemble. Aujourd'hui, pour toucher le plus grand nombre de personnes et que cela puisse profiter au plus grand nombre, à la fois en TER et en grande vitesse, nous verrons qu'il y a des sujets qui doivent être travaillés, notamment au niveau des positionnements des gares.

Je le répète, à l'issue des deux premières réunions, nous irons vers un scénario préférentiel que nous aurons débattu. Nous allons vous expliquer en long, en large et en travers les différents scénarios. Vous allez avoir des questions et des réflexions. Nous serons capables de répondre à un certain nombre. Pour d'autres, ce sera trop précis et nous ne pourrons pas parce que, comme nous l'avons déjà dit lors de la réunion publique et comme nous vous le redisons, l'avancement des études ne nous permet pas de répondre à certaines questions aujourd'hui. Il y a des questions sur lesquelles nous ne sommes pas forcément les meilleurs placés pour vous répondre. Nous ferons venir, si besoin est et avec plaisir même, des experts qui pourront confronter avec vous vos idées et faire avancer la réflexion sur la pertinence des scénarios et les briques que nous devons assembler pour les scénarios.

Nous répétons également que tout est ouvert. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, quatre scénarios vous sont proposés. Ce sont les scénarios qui paraissent les plus adaptés par rapport aux objectifs de desserte et par rapport aux objectifs du projet. Néanmoins, ces scénarios-là peuvent être combinés. Des briques élémentaires de chaque scénario peuvent être combinées ensemble pour donner un nouveau scénario, qui pourrait être un peu plus intéressant.

Nous allons induire aussi un peu de frustration, parce que nous n'irons pas très loin dans les détails, au moins pour les deux premières sessions. Néanmoins, comme le disait Diane tout à l'heure, nous sommes partis pour quatre ans de concertation et quatre ans d'études ensemble. Donc, au fur et à mesure, vous allez apprendre, comme nous nous allons apprendre des bureaux d'études. Les bureaux d'études vont se nourrir de vos réflexions. Nous espérons pouvoir avoir un cercle vertueux qui va nous conduire vers le meilleur projet possible.

Fin octobre, choix d'un scénario. Début novembre, nous allons commencer à travailler sur les fuseaux. Là, bien entendu, nous allons commencer à entrer un peu plus dans le concret sur les fuseaux : comment s'insérer sur le territoire de façon plus concrète, l'objectif étant d'avoir un fuseau aux alentours de 1 000 mètres, si nous sommes capables de dessiner un fuseau aux alentours de 1 000 mètres. Certaines fois, un fuseau de 1 000 mètres ne vaudra rien dire et nous serons plus proches, parce que les contraintes font que 1 000 mètres... Certaines fois, nous serons un peu plus larges parce qu'étant donné que les études sont réalisées en même temps, il faut quand même qu'on puisse se laisser un peu plus de possibilités au cas où les études techniques qui seront menées ultérieurement feraient que nous n'aurions pas la réponse technique dans le fuseau défini. Donc, on ne s'interdit pas d'avoir un fuseau qui soit un peu plus de 1 000 mètres dans certains cas.

Diane JULIEN - Je vous rappelle juste les règles de participation à ce groupe de travail. Nous sommes vraiment dans une notion d'ouverture et de co-construction. Pour cela, nous avons besoin de vous et de votre assiduité. Nous désirons donc que vous soyez présents, en tout cas sur cette première phase, tout au long des réunions. Si vous ne pouvez pas être présents, nous souhaitons que quelqu'un à qui vous avez transmis vos questions puisse vous représenter.

Après, en termes de participation, nous sommes en petit comité. Nous sommes à l'écoute. Nous ne serons pas d'accord sur tout, mais nous pouvons l'être en nous écoutant mutuellement et en étant courtois.

Toutes les réunions de travail sont enregistrées et des verbatim seront diffusés à vous tous. Ils seront également annexés au bilan de la concertation. Dans ce cadre, ce que je vous demande quand vous intervenez, c'est de citer votre nom et l'organisme que vous représentez ou si vous êtes particulier, avant de poser votre question. Ce sera beaucoup plus simple pour la prise de notes.

Vous avez vu que nous vous avons remis toute une panoplie de documents. Vous avez ainsi une pochette que nous avons appelée « le kit du concertant », que nous pourrions détailler à la fin. Vous avez un atlas géographique, un rapport projet et territoires, etc. Je passe vite, parce que nous aurons l'occasion de vous les digérer et de vous expliquer comment nous les avons faits, pourquoi nous les avons faits, etc. Nous entrerons plus dans les détails tout à l'heure. Tous les documents sont également disponibles sur le site www.lgvpaca.fr.

En termes de modalités, après chaque groupe de travail, nous identifierons toutes vos demandes, que nous verrons ensemble. Nous les diffuserons, bien évidemment, à l'ensemble de l'équipe. Nous essaierons de mobiliser les experts - Stéphane vous l'a expliqué - pour avoir la réponse la plus pointue et la plus fine possible par rapport à vos demandes. S'ils doivent venir intervenir en groupe de travail, nous les ferons venir en groupe de travail. Nous diffuserons toutes ces informations sur un espace qui nous sera propre sur le site. Nous publierons, bien évidemment, le compte-rendu. Nous nous engageons également à envoyer l'ordre du jour de la réunion d'après aux participants. Enfin, autant que faire se peut, nous vous enverrons des éléments de réponse, si cela est possible, avant la réunion de travail suivante pour que vous puissiez en prendre connaissance.

Stéphane ROSSO - Une petite précision, aujourd'hui, puisque nous allons devoir vous présenter tous ces éléments et tout ce que nous mettons sur la table, nous allons parler un peu plus que dans les autres groupes de travail. Cela générera, encore une fois, peut-être un peu de frustration, mais nous vous ménagerons quand même à partir du milieu du groupe de travail des temps de parole et d'expression pour commenter tout ce que nous allons dire et pour nous questionner. Par contre, dans les autres groupes de travail, étant donné que nous n'aurons pas à répéter ce que nous avons dit les fois précédentes, nous entrerons plus tôt dans le vif du sujet.

Nous sommes là aussi pour faire que les choses soient le plus didactique possible. Si nous avons des expressions - parfois on ne se retient pas, je suis désolé - ou des acronymes du monde ferroviaire qui nous sortent toutes faites et toutes seules et que vous ne comprenez pas... S'il y a des choses que vous ne comprenez pas, que je parle par abréviations ou que c'est complètement obscur pour vous, n'hésitez pas à m'arrêter et je vous expliquerai de quoi il retourne. Si vous voyez aussi que je commence à entrer trop dans le technique et que je vous perds, levez la main. C'est pareil pour Diane et pour Marion. Nous nous arrêterons tous et nous reprendrons depuis le début en essayant de voir les choses sous un autre angle pour que ce soit, encore une fois, le plus didactique possible.

Diane JULIEN - Effectivement, ce premier groupe de travail, en tout cas la première partie est consacrée à vous livrer où nous en sommes pour que tout le monde soit bien sûr le même niveau d'information, sachant que nous entrons beaucoup plus sur les problématiques du secteur « Nord-Marseille » et dans le vif du sujet que lors des réunions publiques.

Comme nous sommes relativement en petit comité, je vous propose de faire un petit tour de table pour que chacun se présente. Ainsi, les personnes présentes verront la composition du groupe de travail. Je vous laisse l'honneur.

Jean-Paul JUSTON - Monsieur Jean-Paul Juston, membre du Comité d'Intérêt de Quartier Canet gare-Arnavaux.

Maurice SAPPE - Maurice Sappe, cadre honoraire de la SNCF, président du Comité d'intérêt de Quartier de Sainte Marthe.

Claude TOSTAIN - Claude Tostain, secrétaire général de la Confédération des Comités d'intérêt de Quartier.

Marc PETIT - Marc Petit, vice-président de la Société Française des Urbanistes.

Sébastien CONAN - Sébastien Conan, Fédération de Pêche et de Protection des Milieux Aquatiques des Bouches-du-Rhône.

Ludovic LEFAY - Ludovic Lefay, Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

Jean-Michel RAMBOUILLET - Jean-Michel Rambouillet, particulier mais ayant travaillé en tant que chercheur sur le projet dont vous parlez.

Jean BLOISE - Jean Bloise, Fédération des CIQ du 15ème, plus spécialement chargé de la commission transports.

Stéphane ROSSO - Excusez-moi, pour le compte de qui vous meniez des recherches ?

Jean-Michel RAMBOUILLET - L'INRETS.

Carine GUENARD - Carine Guenard, Mairie des 15-16.

Marie-Hélène BARASTON - Marie-Hélène Baraston. Je représente le président du CIQ Belle-de-Mai.

Cécile CLOUET-VERGES - Cécile Clouet-Vergès, UDVM.

Jean-Marc ALBERT - Jean-Marc Albert, Conseiller général des Bouches-du-Rhône.

Vincent TOUZE - Vincent Touze, Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Jean-Pierre HUCHON - Jean-Pierre Huchon, association Noster PACA.

Christophe GLORIAN - Christophe Glorian, CCI de Région. J'ai choisi votre atelier, même si je suis Région, car il m'intéresse.

Jean-Baptiste DAVID - Jean-Baptiste David, Chambre de Commerce de Marseille.

Jean-François FRIOLET - Jean-François Friolet, Fédération d'Action Régionale de l'Environnement. Je suis également Conseiller d'arrondissement 15-16.

Patrick MICHAILLE - Patrick Michaille, président du CIQ de Venelles, au nord d'Aix-en-Provence.

Diane JULIEN - La jeune femme qui est là est la personne qui prend en note toutes vos remarques pertinentes. Voilà. Merci beaucoup.

Stéphane ROSSO - Est-ce que vous avez déjà des questions sur l'organisation, sur le fonctionnement des groupes de travail, etc. ? Est-ce que c'est clair ? Est-ce qu'il y a des précisions à apporter ?

Maurice SAPPE - Vous avez fait passer le relevé des présents et nous avons fait une présentation rapide mais, pour moi en particulier, je n'ai pas pu tout noter. Je souhaite donc avoir connaissance des présents et de leurs fonctions, si possible.

Stéphane ROSSO - La réponse à votre demande est simple. Il y aura un compte-rendu qui sera fait. A ce compte-rendu sera annexée la liste des présents et, dans cette liste des présents, vous aurez les organismes. Voilà.

Marc PETIT - Il faudrait peut-être que l'on note les mails.

Stéphane ROSSO - Nous les avons, puisque nous vous avons envoyé des mails. Nous pourrions compléter par la liste.

Maurice SAPPE - Pour qu'on puisse communiquer éventuellement.

Stéphane ROSSO - Nous ne les avons pas mis là-dedans, de façon totalement volontaire. Les mails restent des mails. Après, si tout le monde est d'accord unanimement pour qu'on mette les coordonnées électroniques de chacun, nous pouvons le faire.

Diane JULIEN - Nous pouvons le faire, non pas dans le compte-rendu qui est public sur le site, mais dans un mail séparé. Souhaitez-vous qu'on le fasse ?

Stéphane ROSSO - Est-ce qu'il y a quelqu'un qui est contre ? Non.

Jean-Pierre HUCHON - Une autre question. Est-ce que la documentation sera toujours en papier ou est-ce que nous pourrions l'avoir sous forme électronique ?

Diane JULIEN - Tout est téléchargeable sur le site. En fait, nous vous mettons un exemplaire papier à disposition parce que, dans le cadre de la réunion, c'est plus pratique et tout le monde... Nous ne voulons pas qu'on nous oppose le fait de l'absence d'accès à internet. Voilà. Tout est téléchargeable sur le site. Ce n'est pas très écologique, mais...

Stéphane ROSSO - De plus, avec tous les documents qui vous sont donnés là si, en plus de cela, nous apportons des documents et versons au groupe de travail des documents qui nous servent à travailler, ils seront également scannés et numérisés pour être mis sur le site internet et téléchargeables. Cependant, vous aurez à chaque fois une version papier et une version électronique téléchargeable.

Diane JULIEN - Ok. Je pense que nous pouvons entrer dans la présentation des scénarios, si vous n'avez plus de question.

Marc PETIT - Juste une petite question. Vous avez dit que vous en étiez quelque part, puisqu'il y a un BET, etc. En gros, aujourd'hui, vous en êtes où ? Très rapidement, en termes de bureaux d'études... J'entends vraiment... Souvent, on nous dit qu'on est déjà à l'APS, etc. Juste pour comprendre.

Diane JULIEN - Je pense que c'est aussi l'objet de la présentation de la dernière partie.

Stéphane ROSSO - Nous pouvons faire un petit rappel, effectivement. Je vais faire un rappel historique qui date de loin. Si je vous endors, vous m'arrêtez.

2004-2005 : débat public sur l'opportunité ou non de réaliser cette nouvelle infrastructure qu'est la ligne à grande vitesse. Le débat public conclut sur l'opportunité de cette ligne à grande vitesse et donne trois pistes ou trois familles de scénarios à étudier. Le premier est la famille que l'on a appelée Côte d'Azur, qui est un débranchement au plateau de l'Arbois et qui allait jusqu'à Nice par le moyen Var. La seconde famille est celle que nous allons étudier et qui est celle des métropoles du sud, avec la desserte de chaque centre des grandes métropoles azuréennes. Enfin, la troisième famille de scénarios alternatifs reprenait un peu l'aménagement des lignes classique... Elle était entre les deux, entre le scénario des métropoles du sud et l'Arbois.

Derrière ce débat public, il y a eu en gros quatre ans de concertation avec les élus, avec différentes associations, etc. pour arriver, grâce à la mise en place d'un secrétariat permanent en 2009, à une position de l'Etat français qui a été de choisir le scénario des métropoles du sud.

Entre 2009 et 2011, RFF a travaillé sur ces scénarios et a sorti des tableaux d'analyse multicritères pour juger tous ces scénarios et permettre aux différents comités (techniques et de pilotage) de faire un choix sur ce qui allait être porté à la concertation au final durant les quatre prochains mois. Voilà. Nous en sommes là.

Les bureaux d'études techniques ont été choisis, un par département : Systra pour les Bouches-du-Rhône, Setec pour le Var et, enfin, Inexia pour les Alpes-Maritimes. Les bureaux d'études nous apportent des éléments sur la finalisation des scénarios, notamment sur les éléments de réflexion concernant tout ce qui a trait à la capacité, c'est-à-dire comment on peut arriver, avec différents

scénarios qui sont ici sur la table, à faire passer les objectifs de trafic 2023-2040, que nous verrons après et qui ont été validés par la Région. Voilà.

Derrière, ils attendent nos questions. Alors, ils n'attendent pas, ils travaillent quand même. Derrière, il y aura un jeu de questions-réponses via les groupes de travail et via les comités territoriaux. Il y aura un jeu de questions-réponses justement pour permettre d'alimenter les bureaux d'études et les orienter sur quelque chose qui semblerait ou qui serait le plus consensuel, en tout cas qui aura le plus de chances d'être mené jusqu'au bout. Nous allons parler aujourd'hui de la zone d'étude, de la zone d'étude préférentielle, etc. Il y a eu 1 200 scénarii qui ont été créés à partir des différents secteurs que compose le linéaire de cette ligne à grande vitesse et à partir de toutes les possibilités d'aménagement du réseau classique. Ces 1 200 scénarii ont été jugés et pesés les uns en face des autres grâce à des analyses multicritères.

Voilà tout ce qui a été fait. Nous en sommes là et nous attendons vos contributions pour continuer et pour aller dans la bonne direction, parce que le champ des possibles est énorme avec cette famille de scénarii.

Diane JULIEN - Je vous propose d'entrer dans les scénarios.

Stéphane ROSSO - Comme le disait Diane, nous allons examiner le kit du concertant. Dans le kit du concertant, vous avez une plaquette projet qui explique, à peu de choses près, ce que nous venons de vous expliquer.

Cette plaquette projet, je vais vous la montrer. C'est un triptyque recto-verso qui explique comment nous sommes passés de 1 200 à 4 scénarios proposés à la concertation. Cela vous explique également quels seront les gains en termes de transport régional, quels seront les gains en termes de liaisons entre les différentes métropoles, etc. Voilà ce qu'elle constitue en gros. Elle rappelle également les objectifs du projet.

A l'intérieur de cette plaquette, vous avez 5 fiches, peut-être même 6. Une première, qui concerne les Bouches-du-Rhône et qui rappelle quelle est la zone d'étude préférentielle, quels sont les différentes sensibilités et les différents enjeux du secteur. Elle s'appelle « Bouches-du-Rhône : quel projet LVG PACA ? ».

Diane JULIEN - Nous entrerons dans le détail lors de la présentation sur la zone d'étude préférentielle.

Stéphane ROSSO - Ensuite, vous avez « Dans les Bouches-du-Rhône, votre avis compte : participez à la concertation », qui est un petit memorandum sur comment se déroule la concertation, quels sont les organes de travail, les organes de gouvernance de la concertation et comment le choix des scénarios ou du scénario préférentiel, ainsi que le choix du fuseau seront faits à la fin de ces groupes de travail.

Ensuite, vous avez quatre plaquettes qui correspondent aux quatre scénarios qui vous sont proposés à la concertation. Voilà. Il s'agit donc d'une plaquette par scénario. De la même façon, nous entrerons dans le détail tout à l'heure quand nous parlerons des scénarios dans la présentation.

Vous avez également, derrière, une fiche concertation qui explique... Vous avez la charte de concertation, qui a été co-construite avec les élus financeurs, les élus non-financeurs et les associations. Elle explique comment et quels sont les organes de la concertation de manière détaillée et comment cette concertation va se dérouler.

Vous avez derrière un document qui s'appelle « Sélection des scénarios et des fuseaux, démarche méthodologique ». Pour répondre à votre question tout à l'heure Monsieur, cela explique pas à pas comment nous sommes arrivés, à partir des cinq secteurs qui constituaient la zone d'étude, à cette sélection des quatre scénarios.

Il y a également à la fin, en annexes, ce que nous appelons les critères de l'analyse multicritères.

C'est la moulinette à laquelle ont été passés les différents scénarios pour être valorisés et pesés.

Toujours dans l'objectif de vous faire comprendre comment nous en sommes arrivés là, vous avez une feuille A3 qui s'appelle « Méthodologie du choix des scénarios », qui est un résumé sur une feuille A3 de tout ce que nous venons de dire et des documents que vous avez vus précédemment. Cela vous permet d'avoir en un coup d'œil la démarche intellectuelle qui a été conduite pour arriver à cette sélection des quatre scénarios.

Ensuite, vous avez cinq fiches que nous appelons « fiches secteurs ». Ce sont en gros les fiches à partir desquelles nous avons découpé tout le linéaire du projet et qui ont fait l'objet d'études et de réflexions par RFF. Vous avez dedans les réticulaires, les coûts pour chaque partie du secteur, l'analyse multicritères qui va avec, avec cases vertes, oranges, grises ou rouges selon que le critère est positif, orange moins positif, rouge pas du tout positif et gris lorsque ce critère n'est pas prépondérant dans le choix du scénario. Vous les avez pour le secteur de Marseille, pour le secteur de Toulon, le secteur est-Var, le secteur ouest-Alpes-Maritimes et le secteur Nice-Italie.

Vous avez enfin sur format A3, recto et verso, les scénarios qui ont été proposés au comité de pilotage de juillet 2011, à partir desquels le comité de pilotage a extrait les quatre scénarios proposés à la concertation.

Normalement, avec tout cela, avec les explications que nous allons vous donner et avec les questions que vous allez nous poser, vous devriez pouvoir retracer du début jusqu'à la fin les réflexions menées par les bureaux d'études, RFF, les co-financeurs et les associations.

Je le répète, du niveau macro, si je reprends le fichier A3 qui résume très bien les choses, nous partons des fiches variantes fonctionnelles, qui ont été retenues par les différents comités. Nous partons des réticulaires de référence 2023 et 2040, validés par la Région. A cela, nous associons la grille d'analyse multicritères. Tout cela a été réparti par différents secteurs, sur les cinq secteurs. Derrière, cela a donné des fiches variantes en fonction des secteurs, en fonction de comment est combiné le secteur. Derrière, nous avons les fiches scénarios, qui reprennent tout cela et qui font un résumé assez clair de tout ce qui a été fait avant. Voilà.

Nous vous laissons prendre connaissance de tout cela après le groupe de travail. De toute façon, nous nous appuierons à nouveau en groupe de travail sur ces documents-là. Nous aurons l'occasion de les commenter. Si vous avez des questions là-dessus, nous restons de toute façon joignables entre deux groupes de travail pour vous aider à avancer et vous aider à appréhender de la meilleure façon qui soit ces documents pour que vous puissiez, entre les deux groupes de travail, enrichir la réflexion.

Ensuite, nous vous avons remis sur table un document disponible sur le site internet et qui s'appelle « Le projet sur les territoires : état des lieux, enjeux et objectifs fonctionnels ». Ce document est un document de travail dans le sens où il explique de façon écrite les enjeux qui ont été identifiés par RFF et comment nous en sommes arrivés à dessiner cette zone d'étude préférentielle, qui constitue la zone d'étude dans laquelle s'inscrivent les scénarios et les fuseaux sur lesquels nous travaillerons. Il donc est assez conséquent, avec 132 pages pour tout le linéaire du projet. Il y a à peu près 30 à 40 pages pour la partie Bouches-du-Rhône. De la même façon, vous pourrez en prendre connaissance. Il est amené à être amendé en fonction des échanges que nous aurons durant les groupes de travail. Concrètement, si vous avez l'intuition ou la conviction que nous avons oublié des sensibilités, c'est ce pour quoi nous sommes là aujourd'hui. N'hésitez pas à nous le faire remonter. Si vous pensez que notre réflexion mérite d'être corrigée et enrichie parce qu'il y a un aspect qui nous aurait échappé, n'hésitez pas à nous le dire et nous l'enrichirons.

Enfin, vous avez ici un document qui s'appelle « Zone d'étude préférentielle », qui est la zone d'étude dans laquelle nous allons nous inscrire. Nous allons le détailler aussi après. C'est la zone dans laquelle va s'inscrire le projet sur Marseille, mais également sur tout le linéaire. Vous aurez

après la pause exactement la même chose, mais par sensibilité : bâti, agricole, paysagère, etc. et ce uniquement pour la zone de travail.

Concernant les objectifs du projet, il s'agit, bien entendu, d'assurer une desserte à grande vitesse, et pas uniquement à Marseille. Il s'agit d'assurer aussi à Toulon et à Nice. En effet, nous sommes tous conscients - en tout cas, nous sommes convaincus - que le développement du territoire passe par une bonne distribution des échanges entre l'est et l'ouest de la région, entre le nord et le sud. C'est aussi garantir un temps de parcours sur le trajet Nice-Paris en quatre heures, constituer un réseau maillé, parce que nous faisons tous le constat aujourd'hui d'un problème de fiabilité sur le réseau existant et le constat de l'existence d'une seule ligne pour aller de Marseille à Vintimille de 230 kilomètres.

Ainsi, quand il y a des incidents, il n'y a pas de moyen de délester et nous sommes aujourd'hui sur une impossibilité, quoi qu'on fasse. Si on ne se crée pas une nouvelle infrastructure, nous sommes sur une impossibilité de réponse à ce problème de fiabilité et de robustesse. Derrière, c'est optimiser l'utilisation des lignes existantes, favoriser la desserte des centres pour, encore une fois, irriguer et avoir la plus importante attractivité possible au niveau des populations, des centres économiques, des personnes pour leurs loisirs, etc. C'est aussi rechercher le meilleur projet pour l'environnement et, enfin, limiter les coûts et respecter l'enveloppe budgétaire qui nous est impartie.

Nous l'avons dit, plusieurs solutions, 1 200 environ, sont possibles, avec des questions auxquelles nous allons et devons répondre durant les deux premiers groupes de travail. Quels emplacements possibles des gares ? Nous allons nous focaliser sur Marseille et les Bouches-du-Rhône, mais nous allons quand même chercher à être un peu macro parce que, dans un système ferroviaire global, il faut quand même qu'on puisse avoir une vision macroscopique des choses. En effet, ce qui se passe à l'est a des impacts sur ce qui passe à l'ouest et vice-versa. Nous essaierons quand même d'être le plus chauvins possible, mais nous ne pourrons pas nous affranchir de ce qui se passe à Toulon ou à Nice. Enfin, une autre question à laquelle nous devons répondre : comment se combinent la ligne nouvelle et la ligne existante ? Voilà les deux grands thèmes que nous avons identifiés. Encore une fois, nous travaillons en entonnoir. Maintenant, s'il y a des thèmes et des sujets qui concernent le haut de l'entonnoir, nous sommes là pour en discuter et pour travailler dessus.

La desserte TER aujourd'hui. Nous pouvons entrer dans le détail du réticulaire, si vous voulez. Alors, dans le système ferroviaire, le schéma à l'écran s'appelle un réticulaire. C'est à partir de ce type de schéma que l'on détermine le nombre d'arrêts en gare. Les gares sont symbolisées par des pavés rectangulaires ou oblongs. Vous avez ici la gare de Marseille Saint-Charles. Les traits représentent le nombre de trains par heure. En l'occurrence, un trait plein correspond à un train par heure, par sens. Un trait en tiret correspond à un train toutes les deux heures ou un demi-train par heure, comme vous voulez, mais c'est plutôt un train toutes les deux heures car nous avons du mal à couper les trains. Derrière, quand les trains s'arrêtent en gare, la gare est au premier plan, c'est-à-dire que le trait qui est ici beaucoup plus fin symbolise le fait que le train s'arrête en gare.

Quand le train ne s'arrête pas en gare, le trait passe par-dessus. Cela veut dire que le train ne s'arrête pas en gare. Normalement, avec cela et beaucoup d'attention, on arrive à reconstituer le nombre de trains par heure et par sens d'une origine, de Marseille vers Aubagne par exemple. Ici, si nous faisons l'exercice Marseille-Aubagne, nous avons en orange - parce que les couleurs ont aussi une signification - les trains semi-directs, c'est-à-dire que ce sont des trains accélérés. Les trains s'arrêtent très peu de fois et ils vont s'arrêter principalement dans les gares les plus importantes en termes de trafic passagers. Quand nous sommes sur du bleu, nous sommes sur des omnibus, c'est-à-dire que le train s'arrête à toutes les gares. Dès qu'il rencontre une gare, il va s'arrêter. Il y a certaines fois, il s'arrête ou non, mais... Normalement, un omnibus est obligé de s'arrêter à toutes les gares. Cela dépend du jour. Ensuite, nous avons les trains en violet, qui sont des trains grandes lignes inter-cités. Ce ne sont pas des trains à grande vitesse. Ce sont ce que nous appelons communément les trains Corail ou Teoz. Ce sont, par exemple, les trains qui font

Bordeaux-Nice. Ensuite, nous avons les trains en rouge. Là, nous sommes sur des trains aptes à la grande vitesse.

Typiquement, ici, c'est le train qui fait Paris-Nice et qui ne passe pas par Marseille Saint-Charles, qui va directement à Nice sans s'arrêter à Marseille Saint-Charles. Il s'arrête entre les deux. Il va s'arrêter aux Arcs, à Fréjus et à Toulon, mais il ne s'arrête pas à Marseille Saint-Charles. Voilà. A partir de cela, une fois que nous avons ce schéma qui est, il faut le dire, le schéma le plus simple que l'on soit capable de faire quand on mixe en gros toutes les contraintes ferroviaires, c'est-à-dire le nombre de trains par heure, les arrêts en gare et les différents types de trains.

Voilà ce que nous obtenons. Nous avons obtenu de la Région le schéma de desserte à l'horizon 2023. C'est le réticulaire à l'écran, sur toute la région. Il n'y a pas jusqu'à Nice, mais c'est le schéma de desserte tel qu'il est envisagé à l'horizon 2023. C'est un petit aparté, nous allons revenir sur l'autre. Ici, nous avons deux TER semi-directs de Marseille - je reprends mon exemple Marseille-Aubagne - qui font Marseille, Blancarde et Aubagne. Ce sont deux TER par heure et par sens, donc Marseille-Aubagne et Aubagne-Marseille. Nous avons également deux omnibus entre Marseille-Aubagne et Aubagne-Marseille, c'est-à-dire des trains qui s'arrêtent à toutes les gares. Voilà, c'est à peu près tout ce que nous avons aujourd'hui sur la desserte de Marseille-Aubagne.

Nous avons la même chose sur Marseille-Aix et jusqu'à l'aéroport de Vitrolles, sauf que celui-ci est desservi en plus par des trains grandes lignes inter-cités à raison de deux trains toutes les deux heures.

Le constat aujourd'hui est que nous avons des liaisons qui sont tout juste satisfaisantes en termes de fréquence et de desserte pour des gens qui doivent se déplacer pour travailler, pour les loisirs, pour plein de choses, etc.

Derrières, les objectifs fixés par le projet qui est, je le répète, plus qu'un projet de ligne à grande vitesse... On parle de LGV parce que certains trains sont accélérés et vont pouvoir parcourir 300 kilomètres/heure sur certaines sections. Nous sommes bien dans un projet d'amélioration globale du système ferroviaire régional. Ces objectifs sont donc ambitieux. Il s'agit, comme je le disais, d'offrir un véritable réseau régional avec, à l'horizon 2040, 11 liaisons entre Aubagne et Marseille, dont 2 liaisons sans changement entre Aubagne et Vitrolles et 2 liaisons sans changement entre Aubagne et Aix. Aujourd'hui, ce n'est pas possible et nous allons voir pourquoi, car la configuration actuelle de la gare de Marseille Saint-Charles ne le permet pas. Il y a 10 liaisons entre Marseille et Vitrolles aéroport, 8 liaisons entre Marseille et Aix-en-Provence et - c'est ce que nous disions tout à l'heure - 8 liaisons entre Marseille et Nice. Nous avons donc un vrai système équivalent à un RER, notamment dans les bassins de vie et les bassins d'emploi, ainsi qu'entre les différentes métropoles pour favoriser les échanges et le développement de ces métropoles. Alors, quand nous évoquons Marseille-Nice, nous pensons aussi à Toulon.

Pour atteindre ces objectifs, il est aujourd'hui nécessaire de réorganiser complètement les TER. Aujourd'hui, faire un Marseille-Vitrolles sans changement, ce n'est pas possible. Le plateau ferroviaire de Marseille Saint-Charles ne le permet pas, parce que c'est une gare en cul de sac. En conséquence, tout ce qui arrive dans cette gare-là repasse par les rails par lesquels ils sont venus.

Comme il y a d'autres trains qui arrivent en même temps, à un moment, il faut bien que ces trains se croisent, ce que nous appelons dans le jargon « cisailer les voies ». Ainsi, un train qui va arriver voie A de Marseille, pour aller sur Vitrolles, il faudra qu'il reparte de la voie D ou E. Or, pour aller de la voie A à la voie D ou à la voie E, le train est obligé de cisailer les cinq voies. Pendant qu'il fait cela, tous les autres trains qui doivent entrer dans le plateau de Saint-Charles sont obligés d'attendre. Du coup, les débits sont moins importants, soit une perte de capacité dans le tuyau qui, lui, ne peut pas être augmenté. La réorganisation des TER doit donc permettre de décongestionner le plateau de Saint-Charles. Du coup, elle doit permettre un gain de capacités sur ce plateau-là et une amélioration de la fiabilité et de la régularité. En effet, si un train tombe en panne quand il cisaille les voies, c'est foutu ! Tous les autres trains sont en retard. Ils sont tous bloqués.

Cela va permettre également de renforcer le pôle de Saint-Charles en créant des correspondances immédiates, à destination de l'est, du nord, de l'ouest, etc. Cela va permettre d'avoir, dans ce pôle de Saint-Charles, des correspondances avec les autres moyens de transport que sont le métro, les bus et le tramway. Tous ces aménagements vont permettre de répondre à ces objectifs et besoins-là. A cet effet, il est proposé dans les scénarios de créer une gare souterraine à Saint-Charles... En tout cas, il est proposé de créer une gare souterraine sous Marseille - c'est différent - et un tunnel filant sous Marseille pour faciliter les échanges diamétraux entre Aubagne et l'ouest ou entre Aubagne et le nord ou le nord et l'est, etc.

Diane JULIEN - Le point du tunnel filant, est-ce un point que tout le monde a bien saisi ? Tout le monde a bien compris la démonstration ?

Patrick MICHAILLE - Que veut dire « filant » ?

Stéphane ROSSO - C'est tout simplement un tunnel dans lequel nous avons la possibilité de ne pas faire s'arrêter de train. Les trains peuvent s'arrêter, mais très rapidement et repartir. Aujourd'hui, vous avez le plateau de Marseille Saint-Charles avec toutes les voies, qui se réunissent à la fin en quelques voies seulement. L'objectif est de créer une gare sous Marseille qui permette, quand on vient d'Aubagne et qu'on veut aller à Aix par exemple, d'avoir un train qui va à Aix-en-Provence sans changement et sans avoir à cisailer les rails de surface. Il s'agit de faire une sorte de shunt sous les voies existantes pour permettre d'aller d'un endroit A à un endroit B sans avoir à cisailer ces voies.

Maurice SAPPE - Avec un arrêt.

Stéphane ROSSO - Oui, avec un arrêt. C'est pour cela que j'ai dit « sans changement ». Je n'ai pas dit « direct ». C'est-à-dire qu'il faudra bien créer une infrastructure pour permettre les échanges entre le haut et le bas, entre la gauche et la droite. Il y aura bien un arrêt qui permettra de prendre du monde, bien entendu.

Diane JULIEN - L'idée est de contourner le problème de la gare Saint-Charles en cul-de-sac. Voilà.

Patrick MICHAILLE - Par rapport à votre schéma en réticulaire, la nouvelle gare couvrirait donc tout le centre, les lignes rouges, les lignes bleues, les lignes orange, etc.

Stéphane ROSSO - Elle est ici. C'est ce que nous appelons « Marseille souterraine ». Par exemple, quand je parlais d'Aubagne-Vitrolles, ce sont des trains TER qui partiraient d'Aubagne, qui s'arrêteraient ici... Comme il n'y a plus de problème et que nous ne serons plus obligés de cisailer les voies pour aller sur Aix-en-Provence, nous pourrions avoir un train qui repart très rapidement de l'autre côté sans gêner la circulation et avoir d'autres trains qui arrivent en même temps. En surface, on ne gêne pas non plus la circulation des autres trains qui rentrent sur le plateau de Saint-Charles. Nous sommes bien dans une réflexion à trois dimensions, c'est-à-dire que nous avons ce qui se passe au niveau de la surface, avec les mêmes échanges que nous pourrions avoir aujourd'hui et, pour des circulations un peu particulières, avec plus de trains, ils passeront par là.

Patrick MICHAILLE - Est-ce la gare actuelle subsisterait ? Est-ce que la gare actuelle de surface et en cul-de-sac serait maintenue ?

Stéphane ROSSO - Oui. Nous en avons toujours besoin. Je rappelle que les objectifs sont ambitieux. Nous sommes quand même sur 11 trains par heure... De Marseille Saint-Charles, nous avons quand même des départs par heure... Nous serons à 37 trains par heure. Il y aura donc besoin de nombreuses voies, de quais, d'infrastructures, etc.

Cécile CLOUET-VERGES - Quelle est la différence entre un tunnel filant et l'infrastructure d'une gare ? Quelle est la différence entre un tunnel filant avec arrêt et une gare ? Qui dit gare, dit guichet, renseignement, etc. Je suppose que l'infrastructure est plus importante que celle d'un couloir où on peut s'arrêter et monter à l'étage supérieur, etc.

Stéphane ROSSO - A ce jour, nous n'avons pas encore défini les services qui seront présents en gare.

Cécile CLOUET-VERGES - Pourtant, c'est important, parce que le service n'est pas le même.

Stéphane ROSSO - Oui. Nous sommes tout à fait d'accord. Il y a un groupe thématique qui a été créé, qui s'appelle « groupe thématique gare ». Il aura pour objectif de réfléchir là-dessus, c'est-à-dire les services en gare. Aujourd'hui, nous savons que nous avons un objet gare. En gros, du point de vue de l'infrastructure, c'est un objet dans lequel des gens peuvent monter et descendre d'un train. Après, effectivement, c'est aussi aller sur d'autres... La vie ne se résume pas qu'au train. Derrière, il y a aussi les taxis, les bus, le métro, etc. C'est donc un objet dans lequel nous pouvons avoir une inter-modalité (vélo, bus, taxi, voiture, etc.) et des échanges multimodaux. Voilà l'objet gare.

Après, les exploitants des gares et de la SNCF diront que ce sont des guichets, des flux de voyageurs à organiser, etc. De mon point de vue, en termes d'échanges, ce sont des trains qui peuvent s'arrêter ou des trains qui peuvent ne pas s'arrêter, en gros. Aujourd'hui, dans les gares, telles que nous les réfléchissons, nous réfléchissons bien au fait qu'il y ait la possibilité dans cette gare et dans ce tunnel filant que des trains ne s'arrêtent pas du tout. C'est pour cela que nous parlons de tunnel filant. Admettons que, demain, il y ait la nécessité d'avoir une liaison Aubagne-Vitrolles, parce que la moitié de la population d'Aubagne part à Vitrolles tous les matins pour travailler et que c'est économiquement rentable en termes de remplissage de trains, nous aurons la possibilité de faire Aubagne-Vitrolles sans faire arrêter les trains dans la gare. Voilà. C'est ce que cela veut dire. Cela veut dire que, si nous voulons avoir un service accéléré, nous sommes capables de le faire.

Jean-Pierre HUCHON - En vert, c'est le fret. Je vois un petit bout de vert sur la gauche. Toutes les zones portuaires étant à l'ouest de Marseille, le fait qu'il n'y ait pas de sillon vert allant vers l'est, c'est un oubli ou c'est volontaire ?

Stéphane ROSSO - Je ne saurai pas vous dire si c'est un oubli. Je ne pense pas que ce soit un oubli. Je ne sais pas vous répondre. Nous aborderons ce sujet dans le cadre du groupe thématique fret. Je note la question. Oui ?

Vincent TOUZE - J'en parlais tout à l'heure en aparté avec mon collègue du Conseil Général. Nous voyons une situation aux heures de pointe. Il n'y a donc pas de signaux de fret. Cet ajout du vert n'apporte rien et provoque même la confusion. A mon avis, il faudrait l'enlever. Nous avons l'impression qu'il n'y a plus de fret qui circule sur la zone.

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas le cas. Effectivement, vous avez raison. Nous sommes en heure de pointe. Je ferai préciser ce point la prochaine fois. Etant donné que nous sommes en heure de pointe, nous donnons la priorité aux passages des trains voyageurs. En dehors des heures de pointe, en journée, le fret circule. Je ferai préciser ce point. Au besoin, si vous voulez, je ferai préciser également quelle est cette desserte fret en LGV.

Jean-Pierre HUCHON - Je pense qu'il faudrait un tableau équivalent en jours ouvrables, sur 24 heures, de manière à prendre en compte tous les services rendus. Sinon, nous avons l'impression que des services ne sont pas rendus.

Stéphane ROSSO - C'est noté. Pour nous, en ferroviaire, les jours ouvrables sont mardi, mercredi et jeudi. Cela étant, je tiens à vous rassurer, car le fret est bien prévu sur l'axe Marseille-Vintimille. Concernant l'objectif 2040, nous avons les traits et les arrêts. Nous retrouvons nos 11 trains pour Aubagne, nos 10 trains pour Vitrolles aéroport, nos 8 trains pour Aix et nos 8 liaisons entre Marseille, Toulon et Nice.

Ce sont ces deux grands objectifs de desserte qui ont permis d'arriver aujourd'hui à des scénarios, avec les objectifs que j'ai expliqué avant, c'est-à-dire un temps de parcours raisonnable, respecter

l'environnement, respecter le budget, respecter les lignes existantes, développer le maillage, etc. Tout cela nous a permis d'arriver à des scénarios.

Marc PETIT - Pour revenir un tout petit peu sur la question du fret, il faudrait peut-être mettre qu'il y a une gare quelque part. On passe dessus en heure de pointe... Il faudrait que le débat s'installe quand même sur le fret, même à ce niveau-là.

Diane JULIEN - D'où la nécessité d'un un groupe thématique fret, qui travaillera dessus.

Marc PETIT - Je pense qu'il ne faut pas l'oublier quand même, y compris dans une réflexion générale.

Stéphane ROSSO - Dans les groupes de travail, la thématique fret sera abordée, bien entendu. Elle se nourrira également de la réflexion du groupe de travail fret. Voilà.

Diane JULIEN - A l'inverse, ils pourront se nourrir de ce que nous avons vu ensemble.

Stéphane ROSSO - Le premier groupe de travail fret se tiendra sur Marseille, ici, au WTC, le 30 septembre. En attendant, cela n'empêche pas qu'on vous apporte des éléments visuels et graphiques vous permettant de voir ce qui est envisagé pour le fret.

Claude TOSTAIN - Vu les dernières informations, ils veulent intensifier le fret vers les pays européens.

Stéphane ROSSO - C'est plus que louable et logique. C'est marqué dans notre charte, dans le Grenelle de l'Environnement, etc. C'est marqué un peu partout. Ensuite, j'en étais... Vous m'avez troublé là. Monsieur ?

Jean BLOISE - Ce qui a été représenté en vert sur la partie gauche, je pense que ce sont des lignes exclusivement fret.

Stéphane ROSSO - Oui. Celles-ci, oui.

Jean BLOISE - C'est pour cette raison qu'elles sont en vert alors que, sur le reste, le fret circule également.

Stéphane ROSSO - Nous sommes d'accord. Là-dessus, c'est clair. C'est de la base logistique de Miramas que tout part. Donc, voilà, nous sommes en phase. Nous vous apporterons un élément graphique sur le fret et nous essaierons de modifier cela ou d'apporter l'explication sur le fait que ce sont des lignes fret exclusives.

Jean-François FRIOLET - En même temps, les lignes qui sont sur le port par exemple, nous ne les retrouvons plus. Or, pour du trafic voyageurs, cela pourrait être très intéressant. Ne pas les avoir en mémoire quelque part entraîne pour risque de les oublier ensuite au moment d'y travailler.

Stéphane ROSSO - Vous parlez de quelles voies du port ?

Jean-François FRIOLET - Je pense à celles qui sont directement sur le port, parce qu'il y en a un paquet. Je parle de celles qui sont en-dessous en cours.

Claude TOSTAIN - Il y a des arrivées prévues de TGV sur le port.

Jean-François FRIOLET - Des travaux vont commencer très prochainement, avec la boucle de Saint-Exupéry. Il faudrait peut-être prendre en compte ces voies, parce qu'elles peuvent servir. Nous pourrions avoir des TGV entiers qui arriveraient sur le port de Marseille.

Stéphane ROSSO - Nous allons le noter, parce que ce point fait partie des éléments de réflexion dont nous devons discuter. Je vais continuer la présentation. Nous prenons note du point. Effectivement, nous sommes au bon niveau de réflexion. Nous sommes dans les services et les fonctionnalités. Si nous devons envisager aujourd'hui des services et des fonctionnalités avec des trains aptes à la grande vitesse qui vont prendre des passagers directement du bateau, il faut que

nous échangeons sur la faisabilité. Si c'est faisable, il faut voir dans quelles conditions et à quel prix. Est-ce qu'il faut le rajouter ou non dans les objectifs du projet ?

Maurice SAPPE - C'est l'entrée de Mourepiane.

Jean-François FRIOLET - Cela a été détruit par les derniers travaux alors qu'en réalité, dans le cadre d'une cohérence territoriale, nous en aurions bien besoin de ces voies maintenant. Je pense que c'est un sujet qu'il faut évoquer tout de suite. Il faut que cet ensemble d'acheminement soit basé sur l'interconnexion de tous les réseaux, notamment afin de ne pas handicaper le tram-train qui apporterait une qualité de ville jusque très loin dans les quartiers. Cela pourrait être intéressant.

Autre variante intéressante, l'approvisionnement de Marignane, parce que la gare de Marignane est théorique actuellement. Nous sommes très loin. Il y a une rupture de charge qui est considérable. En passant par Pas-des-Lanciers par exemple... Avec cette nouvelle ligne qui sera reprise sur Rognac, etc. il a un maillage à envisager. Donc, en termes de cohérence de politique publique, il y a peut-être quelque chose qui est à imaginer tout de suite.

Stéphane ROSSO - Nous aborderons ce point lors de la prochaine session, bien volontiers.

Maurice SAPPE - Il manque le tram-train, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'arrêt... Enfin, le terminus n'est pas obligatoirement une gare SNCF.

Stéphane ROSSO - Le terminus de quel train ?

Maurice SAPPE - N'importe. Un TER n'a pas obligatoirement pour terminus une gare SNCF. Le tram-train, c'est l'idée...

Stéphane ROSSO - D'accord. Vous voudriez une prolongation du train jusque dans la ville.

Maurice SAPPE - Exactement.

Patrick MICHAILLE - Du point de vue du statut, cela ne vous pose pas de problème qu'une voie RFF soit prise par un tram ou n'importe quel autre moyen de transport.

Stéphane ROSSO - Non. Si le matériel est adapté pour rouler sur la voie et s'il respecte le registre d'infrastructure, il n'y a pas de souci. Nous mettons une infrastructure à disposition. Après, tous ceux qui sont intéressés et qui ont les moyens de faire rouler un matériel roulant sur cette infrastructure, dès lors qu'il est en adéquation avec l'infrastructure, il n'y a pas de problème pour nous. Au contraire, plus de trains passent et mieux nous nous portons.

Patrick MICHAILLE - Au niveau de la prise d'électricité...

Stéphane ROSSO - C'est ça. Nous avons une infrastructure avec des voies qui ont un espacement X, avec un captage à la caténaire qui est à 1 500 volts par exemple, etc. Si le matériel roulant présente les caractéristiques à la fois d'écartement, de prise de captage, de freinage, etc. pour circuler sur cette classe de ligne, il n'y a pas de problème. Nous l'acceptons.

Jean-François FRIOLET - Vous devez avoir un retour d'expérience avec Mulhouse maintenant. Est-ce que vous pourrez nous parler un petit peu de ce retour pour que cela nous serve peut-être pour ne pas faire les mêmes erreurs ? Je crois que c'est un dossier qui a été très dur et très difficile à monter pour les collectivités. Peut-être que le retour d'expérience de ces collectivités pourra nous servir ici.

Jean-Pierre FOUQUET - Je souhaite poser une question. Il y a une gare qui s'appelle « Marseille souterraine ». Est-ce qu'il y a des trains qui s'y arrêtent ?

Stéphane ROSSO - Nous espérons.

Jean-Pierre FOUQUET - Comme Marseille souterraine n'est pas en liaison avec les autres réseaux, je voulais savoir si les trains s'y arrêtaient et à quoi cela servait.

Stéphane ROSSO - Vous anticipez un peu la suite de la présentation. Aujourd'hui, dans les scénarios proposés - car la suite de la présentation porte sur les scénarios - nous allons voir qu'ils ont tous un point commun dans les Bouches-du-Rhône et qui est que cette gare souterraine que nous appelons « Marseille souterraine » est située sous Saint-Charles. Aujourd'hui, c'est ce qui est proposé.

Jean-Pierre FOUQUET - Cela va coûter cher ?

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas. Cela va coûter des sous, c'est sûr. Aujourd'hui... Je finis de répondre. Si je n'ai pas totalement répondu, quand on parlera de Marseille Saint-Charles après, n'hésitez pas à me reposer la question.

Aujourd'hui, dans le scénario proposé, l'objectif est d'avoir cette gare souterraine sous Saint-Charles. Cela permettra d'avoir à la fois des arrêts grande vitesse, que nous voyons ici pour un train accéléré qui permet d'avoir des temps de parcours intéressants, notamment sur des Barcelone-Gênes ou sur des Paris-Gênes ou des Nice-Paris... Nous avons donc cette gare souterraine, sous Saint-Charles, en intermodalité complète avec toutes les fonctionnalités de la gare Saint-Charles aujourd'hui, c'est-à-dire les TER, les taxis, les bus, le métro et le tram, enfin presque. Le tram n'est pas très loin.

Jean-Marc ALBERT - Et les cars, qui relèvent du Conseil Général. Les bus, c'est MPM.

Stéphane ROSSO - Excusez-moi, Monsieur. Les bus et les cars.

Maurice SAPPE - Il pourrait y avoir le tram-train.

Jean-François FRIOLET - Par la remontée de la gare... Comment s'appelle le terminus à Arenc déjà ? Gantès. Avec la voie qui contourne, cela pourrait permettre du tram-train qui pourrait aller jusqu'à Aubagne ensuite, quasiment. Vous avez des voies qui remontent par le tunnel au départ de Gantès, au niveau de la tour CMA-CGM, et qui vont jusqu'à Saint-Charles avant de repartir de l'autre côté. Si vous me parlez de traverser le sillon, il y a peut-être quelque chose de jouable là en plus, d'autant plus que la gare est prévue au niveau de CMA-CGM.

Jean-Pierre FOUQUET - Si on fait une gare qui a les mêmes fonctions que Marseille Saint-Charles, pourquoi faire cette gare ?

Stéphane ROSSO - Attendez, nous allons d'abord, si vous le voulez bien, répondre à la première question, qui était très intéressante. Si vous voulez aller au tableau...

Jean-François FRIOLET - Nous avons la boucle. Là, nous sommes en aérien, là en souterrain, je crois. Je ne connais pas le réseau par cœur. Cela pourrait partir par là, parce que c'est là que vous allez faire la fameuse boucle dont vous avez parlé. On ne coupe pas les rails. Je faisais aux rails qui sont ici, au bord, et que nous ne voyons pas là. Si nous avions le bout ici, nous pourrions arriver très facilement sur le port.

Stéphane ROSSO - Ces rails ne sont plus à nous.

Jean-François FRIOLET - C'est dommage qu'ils aient été cédés il n'y a pas si longtemps, je crois. Je crois que c'était voici deux ans. Le Port Autonome est en train de ré-envisager les politiques publiques.

Stéphane ROSSO - Quelle était votre idée du tram-train ?

Jean-François FRIOLET - Tout cet ensemble peut être du tram-train, ici aussi, etc. Vous vous rendez compte qu'un métro terminus est prévu ici, à Bougainville, alors que la distance est faible. De Bougainville, nous pourrions déjà partir en tram-train, c'est-à-dire que nous pourrions du faire centre-ville... Actuellement, c'est comme si c'était une banlieue, alors qu'en tram-train et avec des gares tous les 500 mètres, nous aurions une véritable ville. De l'autre côté, il suffirait simplement de croiser au niveau de Barnier. Au niveau de Barnier, dans ce cas, vous faites aussi une gare TGV et vous avez un maillage complet. Vous changez ainsi la dimension de la ville.

L'ordre politique des choses fait que nous passons en métropolisation. Personne ne l'ignore, la Préfecture en premier. Quelle cohérence trouver si on ne passe pas par la réutilisation du rail actuel et des maillages plus fins ? De toute façon, c'est également ce qui est proposé dans le projet ici, avec la partie Aix, etc. Il suffit simplement d'être un peu plus conséquent dans la pensée politique, que chacune des instances qui doivent participer (Région, Département, etc.) et les futures métropoles s'imprègnent modestement de cette idée. Là, cela deviendrait un projet collectif. Nous changerions la manière de vivre et nous diminuerions véritablement le nombre de voitures. Voilà ce que j'en pense.

Claude TOSTAIN - Sans oublier d'ajouter le sud pour aller jusqu'au parc du 26ème Centenaire, puisque l'ancienne voie ferrée existe toujours.

Maurice SAPPE - La partie nord sur Aix, c'est sensiblement la même chose. Là, nous avons une installation train, alors que le nord de Marseille a besoin d'un transport en site propre au-delà de Septèmes, voire Plan-de-Campagne. Le tram peut très bien aller jusqu'à Gardanne. Entre Marseille et au minimum Plan-de-Campagne, il y a besoin d'un tram. Qu'est-ce qu'un tram ? Ce sont des engins qui s'arrêtent à chaque arrêt. Chaque point d'arrêt ne doit pas dépasser 600 mètres, 300 mètres de part et d'autre. Pour accéder à un tram, on ne prend pas de véhicule. On y va à pied.

Donc, il doit y avoir des stations entre 500 et 600 mètres, accessibles à pied, avec un système de déplacement suffisamment rapide. Entre Saint-Charles et au moins Plan-de-Campagne, il y a besoin d'un tram, un tram qui peut très bien devenir train par rail.

Il y a aussi, entre Saint-Charles et Picon-Busserine, deux points qui sont très importants : les Marronniers et Saint-Barthélemy, qui méritent des stations comme le petit Canet. Il y a donc tout un tas d'endroits qui ne sont pas pris en compte dans le projet.

Pour la partie nord, le long des ports, il y a un projet de train, mais il n'y a pas de projet de tram dans cet espace. Or, nous pourrions très bien imaginer un tram qui rentre dans Marseille, voire jusqu'à Saint-Charles, avec des installations de tram qui peuvent venir de l'extérieur de Marseille et desservir les deux premiers cercles à l'intérieur de Marseille.

Jean-François FRIOLET - Est-ce que je peux apporter une petite précision ? Il existe un rapport de 2000, de Monsieur SILOM, qui était à l'époque le Président de l'AFNOT. Tout cela, il l'avait déjà posé dans son rapport. Il contient toutes les recommandations sur la voie qui a été aménagée entre-temps, comme vous le savez, Monsieur SAPPE. Toutes les opportunités et erreurs étaient prévues. Les opportunités n'ont pas été choisies et, aujourd'hui, nous connaissons les erreurs. Il faudrait peut-être revenir à cette étude, qui contient vraiment de bonnes bases.

Maurice SAPPE - Là, nous avons un projet RFF. Nous avons un projet RFF. C'est simple. Nous avons un projet RFF, comme nous avons eu un projet RFF Marseille-Aix qui va se décliner dans une autre phase. C'est un projet RFF, c'est-à-dire que c'est un projet d'entreprise. Ce n'est pas un projet de desserte de la ville.

Marc PETIT - Nous sommes partis de votre réflexion avec ce petit schéma. C'est quand même un truc qui a bloqué beaucoup de choses à Marseille. Nous ne pouvions pas cisailer, comme il dit. Or, nous arrivons apparemment à shunter la gare Saint-Charles. Du coup, c'est intéressant. Nous imaginons de suite Aubagne avec le port de Marseille. C'est assez génial. Ce petit schéma est très important. Je vais dans votre sens.

Maurice SAPPE - Si vous voulez supprimer des voitures entre Aubagne et Marseille, il faut bien que les trains s'arrêtent. Il faut que ce soit des tramways. Voilà.

Stéphane ROSSO - Vous avez raison. Là-dessus, il faut rajouter le temps de parcours, qui est un élément totalement discriminant.

Maurice SAPPE - Bien sûr. Néanmoins, sur le même axe, il peut y avoir les deux.

Stéphane ROSSO - Nous sommes d'accord. Cependant, vous savez très bien en tant qu'ancien cheminot que, quand on fait rouler des trains qui s'arrêtent beaucoup avec des trains qui s'arrêtent beaucoup moins, on a des problèmes de capacité et on retombe dans un travers qu'on veut éviter.

Effectivement, la réflexion sur tout cet aménagement du système de transports marseillais doit se faire de façon globale. Nous avons noté le rapport auquel vous avez fait référence. Nous allons vous apporter des éléments de réponse sur ce point. Nous allons également vous apporter des éléments de réponse sur la raison pour laquelle nous sommes davantage positionnés aujourd'hui sur une gare sous Saint-Charles. Le système tram-train n'a pas forcément été envisagé. Sincèrement, aujourd'hui, je n'ai pas toutes les réponses à tous les échanges que nous avons eus. J'ai bien compris la problématique de desserte. Peut-être que Marseille Provence Métropole a quelque chose à apporter.

Vincent TOUZE - C'est plus une remarque générale par rapport à ce que vous avez dit, Monsieur. C'est un peu plus qu'un projet d'entreprise. Bien sûr, c'est le projet de RFF. Cela étant, des collectivités ont participé, dont la Région. C'est important de le dire. Le Conseil Régional a voté les schémas de desserte. Il y a donc des projets au niveau TER qui sont très ambitieux à l'horizon 2040, et même à l'horizon 2023. Toutes ces dessertes qui vont bien mailler le territoire vont bénéficier à des liaisons très proches.

De même, ce qui est important, ce sont les réseaux urbains. Malheureusement, les projets de MPM ne prévoient pas le tram-train. Néanmoins, il y a un certain nombre de projets, dont le PDU de MPM qui sera bientôt lancé, avec une phase de concertation. Je pense que c'est imminent. Vous serez certainement sollicités.

Quoi qu'il en soit, l'intérêt du projet tel qu'il est là, c'est effectivement la connexion avec Saint-Charles, avec le réseau de transport urbain, etc. Ce qui est important, ce sont les interconnexions avec le TGV, le régional, l'urbain, etc. C'est ce qui fait la force du tout.

Jean-Pierre FOUQUET - Je repose ma question. J'ai écouté Monsieur. Il a tout à fait raison sur le TER. Ce que dit notre ami sur le tram-train ou pas, il faut utiliser les voies existantes, ce qui me paraît très logique. Néanmoins, à quoi sert cette deuxième gare puisque Saint-Charles répond à tout cela ?

Stéphane ROSSO - Non, Monsieur. Je vais juste reprendre ce point. Après, je vous laisserai échanger entre vous. Je vais juste reprendre l'explication. Aujourd'hui, en gare Saint-Charles, nous avons un tuyau qui arrive. Tous les trains qui entrent doivent sortir exactement par le même tuyau et, quand ils vont à des endroits différents, ils doivent cisailer tout le plateau pour rejoindre la voie qui va bien. Si nous n'avons pas cette nouvelle infrastructure, nous ne serons pas capables de faire plus sur le plateau Saint-Charles. C'est-à-dire que nous ne pouvons pas mettre un train de plus sur le plateau Saint-Charles. En conséquence, soit nous nous dotons d'une nouvelle gare dans laquelle nous ne sommes plus en cul-de-sac ou en impasse et nous sommes capables de permettre aux trains de s'échapper et de sortir par un trou de l'autre côté, soit...

Jean BLOISE - Autrement dit, ce qu'il faut à Marseille, c'est une gare en ligne. Saint-Charles étant en cul-de-sac, nous n'arriverons jamais à faire passer toute la circulation envisagée.

Stéphane ROSSO - Vous savez quoi, Monsieur, je suis content de vous l'entendre dire, parce que c'est ce que nous proposons. C'est exactement ce que nous proposons.

Jean BLOISE - Nous discutons depuis tout à l'heure. Vous n'avez qu'à voir ce qu'ils font à Paris maintenant pour éviter les gares en cul-de-sac. Vous avez, par exemple, une ligne qui part de Lyon, qui va sur Nantes et qui passe par Masy pour éviter de s'enfermer en gare de Lyon à Paris. Vous avez le Lille Europe Express, qui passe par Roissy et Marne-la-Vallée, sans passer par la gare de Lyon à Paris. C'est justement ce qu'il faut. Marseille est la seule grande ville qui n'a pas de gare en ligne. C'est ce qu'il nous faut.

Stéphane ROSSO - C'est cette philosophie que nous proposons d'adopter. Monsieur, pour continuer à vous répondre, je reviens sur mon schéma. Nous oublions les ronds et le trait en diagonale. Avec ce schéma, nous ne pouvons pas mettre un seul train en plus. Nous sommes capables de vous le démontrer. Nous pouvons faire venir les experts en capacité d'exploitation...

Jean-Pierre FOUQUET - Marseille est bien desservie. 17 TGV par jour, c'est pas mal pour aller à Paris et ailleurs.

Stéphane ROSSO - Vous trouvez ? Et pour les services régionaux ?

Jean-Pierre FOUQUET - Pour les services régionaux, ils sont aussi bien desservis et de mieux en mieux, mais petit à petit et ils partent de là. Effectivement, il y a un cisaillement qui est embêtant.

Je rejoins par ailleurs ce que disait Monsieur. Il est vrai que, pour les lignes à grande vitesse, les trains ne s'arrêtent pas tous les 20 kilomètres. Il faut donc une gare en ligne et La Blancarde se trouve très bien placée.

Stéphane ROSSO - Si c'est le sujet, il n'y a pas de souci. Nous allons en parler. Je finis d'abord ce point. En gros, nous partageons tous le même constat. Pouvons-nous être d'accord sur le fait qu'aujourd'hui, dans Marseille, une gare telle que Marseille Saint-Charles ne suffit plus au développement ? Vous disiez... Vous êtes un des rares, mais je suis content de vous entendre en tant que professionnel de l'infrastructure. Je suis content de vous entendre dire qu'il y a assez de trains qui desservent Marseille Saint-Charles. Cependant...

Jean-Pierre FOUQUET - Pour prendre un petit exemple, je conseille aux gens de prendre des trains directs jusqu'à Paris. Ils verront s'il y a de la place ou pas. En revanche, ceux qui s'arrêtent à Marseille, Aix ou Avignon, ils sont en général pleins à partir d'Avignon. Ceux qui partent de Marseille et qui vont directement à Paris ne sont pas pleins. Il y a encore des possibilités importantes.

Stéphane ROSSO - Je suis d'accord avec vous sur ce point. Comme je le répétais tout à l'heure... C'est vrai que, d'habitude, je le répète quatre fois toutes les dix minutes. C'est donc un message récurrent. On ne construit pas uniquement un système de ligne à grande vitesse. On construit un système global pour améliorer les choses sur toute la région, et pas uniquement pour des trains et des liaisons Paris-Nice, Nice-Paris ou Marseille-Nice. On construit quelque chose qui va permettre d'avoir plus de trains au quotidien pour des gens qui font des trajets domicile-travail. Ils pourront ainsi aller plus facilement à leur travail et rentrer plus facilement chez eux. C'est ce qu'on construit. Pour cela, cinq trains par heure entre Marseille et Aubagne, ce n'est pas suffisant. Voilà. Il faut un vrai RER. Il faut un train toutes les cinq à dix minutes. C'est ce que tout le monde demande et nous sommes d'accord là-dessus.

Je reviens à présent sur Marseille Saint-Charles. Aujourd'hui, nous sommes tous d'accord sur le fait que Marseille Saint-Charles est une gare en cul-de-sac, que nous ne pouvons plus faire grand-chose là-dedans et qu'il y a besoin d'une nouvelle infrastructure, d'une gare en ligne qui permette à de nouveaux trains d'aller de gauche à droite et du nord au sud sans avoir à cisailier les voies pour y aller.

Pour répondre à votre question sur Blancarde, nous n'avons pas choisi à pile ou face. Nous avons mené des études de faisabilité territoriale qui ont examiné la position de Marseille Saint-Charles souterrain et la position de Blancarde afin de déterminer la zone de chalandise envisageable. Pourquoi ? Faire une gare pour faire une gare et améliorer le trafic, c'est bien. Si, en plus de cela, nous avons de l'accessibilité et nous sommes capables de rabattre un maximum de personnes dans cette gare, c'est mieux. Les études ont montré que Marseille Saint-Charles était capable de capter au total plus d'un million de passagers, et ce dans une gare où nous avons le métro, le tramway pas très loin, des bus, des cars et des vélos. Ceci, pas très loin du centre-ville. Si nous allons sur Blancarde, nous constatons que nous avons quand même un déficit de passagers et de population captés par rapport à Marseille Saint-Charles. Tous ces éléments font qu'aujourd'hui...

De plus, Blancarde est un peu excentrée du centre de Marseille. Il ne faut pas oublier que Marseille se construit aujourd'hui sur sa façade maritime. C'est là que sont les grands enjeux économiques. En conséquence, plus nous nous en rapprochons, mieux c'est. C'est donc ce qui a fait que nous optons aujourd'hui - mais nous pourrions détailler dans quinze jours - pour une Marseille Saint-Charles souterraine, plutôt que pour Blancarde.

Jean-Pierre FOUQUET - Si vous parlez de zone de chalandise, prenez les mêmes populations qui se rabattent autant sur Saint-Charles que sur Blancarde. Certes, pas d'une façon globale, mais nous ne pouvons pas séparer sur ces deux zones de chalandise. Ce n'est pas possible. Vous avez un développement qui va également se faire - nous le voyons dans les enquêtes ménages - sur Marseille-Aubagne. On croit que c'est Aix-Marseille qui est le plus chargé, mais c'est très souvent Marseille-Aubagne, qui se développe énormément. Si la zone de chalandise est séparée en deux sur deux gares bien distinctes comme Marseille Saint-Charles et La Blancarde, cela répartit également les populations qui prennent le train. C'est clair ou non ce que j'ai dit ? Non.

Stéphane ROSSO - Si nous revenons sur le réticulaire avec les couleurs et les traits, je disais tout à l'heure que les couleurs représentent en fait un type de train. Le rouge, c'est pour les TGV en gros. Nous voyons ici que les trains en bleu et en orange, qui sont des TER, sont spécialisés sur Saint-Charles.

En gros, Saint-Charles deviendrait la gare TER de la métropole marseillaise. Derrière, nous aurions une gare souterraine spécialisée dans les TGV, mais qui pourrait accueillir et faire passer - et c'est ce qu'a demandé et validé la Région - des TER pour aller directement à Aix-en-Provence ou à Vitrolles. Voilà. Il y aurait bien une seule gare TGV à Marseille. Il est certain que si nous mettions deux gares à même pas deux kilomètres l'une de l'autre, les trains ne s'arrêteraient plus. En tout cas, l'exploitant ferroviaire nous dirait que nous sommes devenus fous et ne ferait pas arrêter de train à Saint-Charles souterraine, puis à Blancarde.

Claude TOSTAIN - Si vous permettez, je reviens sur les statistiques que vous avez données. S'agit-il de statistiques actuelles ou de trafic futur ?

Stéphane ROSSO - Pour la zone de chalandise ? Ce sont les statistiques actuelles et futures. Tout est pris en compte.

Claude TOSTAIN - Les statistiques actuelles doivent être faussées. Il est évident que Saint-Charles trafique plus que Blancarde actuellement. Néanmoins, dans l'éventualité où Blancarde serait en direct, sachant que la Vallée de l'Huveaune doit se développer, ainsi que le trafic vers Aubagne et Toulon, elle monterait automatiquement en charge de Blancarde. Je me méfie donc des statistiques.

Stéphane ROSSO - Nous parlons là de captage. Nous considérons qu'au-delà d'un certain temps ou d'une certaine surface, les gens ne se déplacent plus pour aller sur la gare. Nous n'arrivons plus à les capter. Nous ne sommes pas sur une augmentation de voyageurs induite par la création du projet. Nous sommes bien sur un phénomène d'éloignement. Si la gare est trop loin, les gens préfèrent prendre un autre moyen de locomotion pour se déplacer plutôt que d'utiliser les transports en commun. Aujourd'hui, il y a des habitants d'Aubagne ou de Gémenos qui prennent la voiture pour aller à Aix TGV plutôt que le train. Voilà.

Marc PETIT - Est-ce que le report de la voiture sur Saint-Charles n'est pas problématique encore ? Imaginer qu'à terme, tout le monde vienne encore à Saint-Charles...

Stéphane ROSSO - La réponse est très simple. Aujourd'hui, nous sommes sur des trains au départ de Marseille TER de l'ordre de 37 trains par heure et par sens. L'objectif est bien que les gens ne viennent plus à Marseille Saint-Charles en voiture.

Marc PETIT - Si vous mettez aussi la gare LGV, le risque est d'amplifier le problème. Nous savons bien que le centre de Marseille est engorgé.

Stéphane ROSSO - Pour ceux qui vont prendre le train, l'objectif est... De toute façon, des personnes qui descendent à Marseille aujourd'hui du TGV de Paris et qui louent une voiture, elles la loueront quelle que soit la configuration de la gare ou quels que soient les services associés. Par contre, les gens qui viennent pour du loisir, qui partent d'Aubagne ou de Gémenos pour aller à Marseille Saint-Charles et prendre un TGV, c'est bien qu'ils laissent leur voiture chez eux ou à la gare d'Aubagne ou de Gémenos pour prendre le train ? Ils auront un train toutes les cinq minutes. C'est l'objectif. C'est bien d'éviter un effet de congestion supplémentaire dans Marseille.

Après, il y a quand même des touristes qui vont descendre prendre des trains et qui vont louer des voitures, etc. Dans tous les cas, ils le feront.

Marc PETIT - Cela veut dire que votre système ne peut pas être autonome. Il faut qu'on puisse garer les voitures tout autour. Pour l'instant, ce n'est pas forcément le cas. Nous voyons bien qu'il existe un déficit autour de Marseille pour venir se garer sur une future ligne TER qui nous amènerait de... Vous parliez de Plan-de-Campagne tout à l'heure. Il y en a qui disent qu'à Plan-de-Campagne, il faudrait pouvoir arrêter sa voiture et rentrer avec un TER ou un tram dans Marseille. Voilà. Nous n'y sommes pas. Le projet a été abandonné sur Plan-de-Campagne ou il n'est pas tout à fait tenu apparemment. Par contre, aujourd'hui, ce que je vois, c'est que tout arrive à Saint-Charles.

Stéphane ROSSO - Dans ce projet-là et dans les réflexions que nous souhaitons avoir, c'est de se dire que le système a l'air pas mal, robuste, etc. Néanmoins, que faire concrètement dans les gares pour les parkings relais, pour améliorer l'accessibilité, etc. ?

Patrick MICHAILLE - Est-ce que la gare pour les automobilistes ne sera pas plutôt Aix TGV, par exemple ? Je ne sais pas quelle sera la gare suivante vers Toulon.

Stéphane ROSSO - Après Marseille vous voulez dire ? Après Marseille, c'est Toulon.

Patrick MICHAILLE - Avec Aix TGV qui n'est pas loin, c'est très commode d'y louer une voiture. C'est mon point de vue.

Jean-François FRIOLET - C'est saturé de voitures Aix TGV. Quand on se gare à Aix TGV, à la limite, il faudrait reprendre un taxi pour aller à la gare du parking. Justement, on veut faire des grands trucs uniques et, ensuite, on se retrouve avec des parkings qui ne sont jamais assez grands. C'est ce que nous allons avoir avec le nouvel arrêt de métro. Ainsi, au lieu de faire de la ville, on va refaire du parking, alors que la ville c'est la proximité, c'est se déplacer, etc. On ne sait pondre que des encombrements de bagnoles sans jamais arriver à créer cette fluidité. Quelque part, la nouvelle gare, il la faudrait sous Grand Littoral. Là, vous avez la place pour vous garer. Après tout, si Grand Littoral est relié à trois autres sillons SNCF (le port, la ligne médiane et la ligne du nord), pourquoi pas ? Pourquoi pas ?

Patrick MICHAILLE - La question est : pourquoi aller en voiture dans une gare au centre de Marseille ?

Jean-François FRIOLET - Je poussais le raisonnement. Au lieu d'hésiter entre Blancarde et Saint-Charles, pourquoi ne pas imaginer autre chose ?

Vincent TOUZE - Pour revenir à ce que je disais tout à l'heure, l'avantage d'être à Saint-Charles et de la position en centre-ville... Cela rejoint un peu ce que vous disiez sur La Blancarde. Qu'est-ce qui fait l'avantage ? Si on est à Saint-Charles, on a un accès piétons. On est quand même en plein dans une zone urbanisée. On a aussi un nombre d'emplois desservis qui est très fort. Si vous faites la comparaison avec Blancarde sur l'accès piétons, la différence est très forte.

Stéphane ROSSO - Ici, l'accessibilité en emplois est notée. Nous sommes sur 410 000 sur Marseille Saint-Charles et beaucoup moins, 350 000, sur Blancarde. Cela fait quand même 50 000.

Encore une fois, l'objectif n'est pas de faire rentrer des voitures dans Marseille. Il est d'avoir un service TER performant qui permette d'aller sur des liaisons à grande vitesse ou sur des liaisons extrarégionales.

Maurice SAPPE - Pour éviter que les véhicules n'entrent dans les villes et dans les sites urbains, il y a effectivement le schéma de desserte. Après, il y a le temps de parcours.

Stéphane ROSSO - Nous sommes d'accord.

Maurice SAPPE - Dans le temps de parcours, je pose la question à titre personnel. Il y a énormément de cheminots qui, très souvent, prônent le train, mais qui ne le prennent jamais. Je vous cite mon cas. Si je vais à Aix, je ne paie pas le train. Or je décide de voyager confortablement et je prends mon véhicule. Il est possible que je sois tombé sur la tête, maintenant que je commence à vieillir et que je perds des neurones. Tout cela fait que je prends la voiture. Ce qu'il y a de gênant, c'est que je ne suis pas le seul.

Aujourd'hui, il y a un peu moins de 100 000 véhicules, plutôt 50 000 à 60 000 pour un déplacement entre Marseille et Aix. Or, dans le train de Marseille-Aix, si on atteint 6 000 passagers par jour... On est donc à 10 %. Là, il y a un transfert de responsabilités. Quand le gars monte dans sa voiture, il prend sa responsabilité et il peste contre le voisin quand il ne peut pas se déplacer. Quand il opte pour un déplacement en transport public, il peste contre celui qui organise, en l'occurrence la SNCF. Ceci, une fois, deux fois, trois fois, etc. et il reprend son véhicule, même si cela lui prend plus de temps et lui coûte plus cher.

Dans le cadre des déplacements avec plusieurs modes de transport, il faut prendre en compte les ruptures de charge. Pendant des années, j'ai pris le train de Sainte-Marthe pour aller à la gare du Prado, boulevard Bonnefoy. C'est le parcours du combattant. A un moment, on se pose la question si, même avec le Jaret tel que nous le connaissons, le trajet n'est pas plus rapide en voiture. Je vous garantis que vous allez plus vite en voiture. Il faut quand même bien le mesurer. C'est bien pour cette raison que je vous disais que ce dont la ville a besoin, ce sont des moyens de transport en continuité, même s'il y a des problèmes d'infrastructures pour avoir des dépassements, etc. Il faut des moyens en continuité. Quand quelqu'un vient de Simiane ou de Gardanne et qu'il va vers le Prado, il prend la voiture.

Cécile CLOUET-VERGES - Non.

Maurice SAPPE - Alors, écoutez, vous êtes l'exception qui confirme la règle.

Cécile CLOUET-VERGES - Arrivez à 8 heures du matin à la gare routière Saint-Charles, vous verrez que ça descend, ça descend, etc. Je le vis tous les jours. Les gens descendent de Gardanne, de Martigues, d'Aix, etc. Nous sommes obligés de prendre ça parce qu'il n'y a pas de train. Il n'y a rien du tout. Je le vis tous les jours. Prendre sa voiture, cela coûte cher et il faut la garer. Voilà. Je le vis tous les jours et je peux dire que nous avons besoin de cette gare pour Marseille.

Jean-Pierre HUCHON - Pouvons-nous revenir un peu sur ce que disait Monsieur ? C'est quand même important. Dans les études faites par RFF, on a raté un point, celui de l'utilisateur de référence. Quand vous regardez les documents européens, tous les rapports relatifs aux transports publics ont un usager de référence.

Cet usager de référence, ce n'est pas l'étudiant, ni le cadre dynamique avec sa serviette. C'est l'utilisateur PMR, à savoir la personne à mobilité réduite. La personne à mobilité réduite, ce n'est pas uniquement la personne handicapée. C'est la mère de famille avec sa poussette, le touriste avec le gros bagage à roulettes qu'il traîne, etc. C'est ça l'utilisateur PMR. Pour cet usager, il y a, bien sûr, l'aménagement de la gare, pas comme les gares de métro marseillaises où il y a toujours des marches partout. Il s'agit surtout de supprimer les ruptures de charge, à l'instar des concepts de RER transilien. C'est une conception du réseau qui est très importante.

Quand nous avons discuté de ce projet avec RFF au début des années 2000, il n'y avait pas d'usager de référence. On se heurtait souvent à la référence européenne. Il faut donc compter les ruptures de charge. Ce n'est pas parce que deux réseaux se croisent que, d'un seul coup, ils sont connectés. Ce n'est pas vrai. L'utilisateur descend, attend sa correspondance, parfois une heure. C'est très important d'avoir des moyens en continuité. Je voulais donc relever ce que vous avez dit, car c'est souvent oublié.

Stéphane ROSSO - Deux points. Qui de la poule ou de l'œuf est arrivé en premier ? Je ne sais pas. Je pense qu'à un moment, il faut bien engager quelque chose, à moins de rester des lustres à faire le constat que rien ne va. L'objectif de ce projet... Certes, nous n'allons pas jusqu'à une granularité fine de la ville pour déterminer ce qui va se passer au niveau des bus, comme le 34 qui va aller jusqu'au métro. Nous ne sommes pas capables de le faire. Ce que nous sommes capables de faire, c'est ce que disait le représentant de MPM.

Aujourd'hui, nous prenons en compte le nœud - et je reviendrai après sur la rupture de charge - sur lequel nous sommes capables d'avoir le plus d'intermodalité possible. C'est sur ce nœud-là que nous nous disons qu'il est intéressant de travailler. Derrière, évidemment, il y a des développements à faire. Il y a des réflexions qui vont être engagées, j'imagine, par la Ville comme par la métropole. Voilà.

Maurice SAPPE - La projection est 2040. Pour ma part, je n'irai nulle part en 2040. Néanmoins, si d'ici 2040, nous n'avons pas envisagé autre chose que ce que nous connaissons... Là, nous sommes dans le schéma culturel actuel. Voilà.

Stéphane ROSSO - Je note deux questions, puis nous enchaînons. Je note deux questions et je vous donne la parole. Nous allons faire un constat pour savoir si nous constatons de façon partagée le besoin d'une nouvelle infrastructure de type gare transparente, filante en tout cas, sur Marseille. Sur la rupture de charge, vous parliez de 2000.

Cela fait déjà dix ans. RFF intègre de plus en plus ces ruptures de charges dans ses projets. Il y a des projets sur lesquels nous avons travaillé et réfléchi, pour lesquels nous nous sommes rendu compte qu'il y avait trop de rupture de charge. Nous ne les avons pas mis en place et nous nous sommes efforcés d'avoir des moyens alternatifs. Aujourd'hui, il n'existe aucun système vraiment performant. Vous évoquiez le tram-train. Il est clair que c'est l'un des systèmes qui est mis à notre disposition, mais nous n'arriverons jamais à répondre à un besoin de porte à porte. Sans rupture de charge, ce n'est pas possible.

Aujourd'hui, le constat est qu'au-delà de la rupture de charge, ce que je comprends, nous n'arrivons pas du tout à faire voyager des personnes du domicile à leur travail de manière régulière, et ce pour des personnes qui ne sont pas des personnes dites de référence. L'objectif est bien de tirer tout cela par le haut et, derrière, d'avoir une vision globale. Cette vision globale, nous l'avons autant que faire se peut sur ce projet, mais la granularité ne peut pas aller jusqu'à déterminer quoi faire derrière pour la personne qui arrive avec sa poussette à Marseille Saint-Charles et qui a envie d'aller au Prado. Nous essayons de réfléchir.

Aujourd'hui, il y a des ateliers de prospective territoriale qui réfléchissent là-dessus, qui se demandent comment mettre en place le système le plus complet possible et le plus ouvert possible pour venir greffer derrière des petits modules qui permettront d'avoir le service le plus simple possible pour l'utilisateur. Après, je n'ai pas forcément de réponse là-dessus.

Jean-Pierre HUCHON - Comme le disait Monsieur, un concept avec un usager de référence veut simplement dire que, lorsqu'on conçoit un réseau, il faut plutôt des lignes longues allant d'une extrême banlieue à l'autre extrême banlieue, sans terminus au centre de la ville, en continuité.

Stéphane ROSSO - C'est Aubagne-Vitrolles.

Jean-Pierre HUCHON - C'est ce que vous disiez. Plus les réseaux sont conçus avec des lignes longues, plus on facilite les correspondances. L'utilisateur n'est pas obligé de changer trois fois.

Stéphane ROSSO - Nous sommes d'accord.

Jean-Pierre HUCHON - Nous pouvons avoir qu'un seul point. Ce sont des concepts simples. Il ne s'agit pas de supprimer, car ce n'est pas possible. C'est réduire dans la conception.

Stéphane ROSSO - Nous sommes d'accord. Monsieur, puis Monsieur après.

Patrick MICHAILLE - C'est plus une question que je pose. Nous pouvons comparer à Lyon, par exemple, même si j'ai oublié les noms des stations. Il y a la Part-Dieu et Perrache. Il me semble qu'aujourd'hui, la Part-Dieu est la nouvelle gare en ligne, alors que Perrache est un cul-de-sac en quelque sorte, même si ce n'est pas tout à fait vrai. Nous pouvons nous poser la question pour Marseille. Il faut peut-être se projeter un peu dans l'avenir avec cet exemple-là. La crainte que j'ai d'une gare souterraine est qu'elle me semble peu extensible c'est-à-dire que, si nous sommes étriqués à un moment donné, nous n'aurons pas la place d'agrandir. Or, dans des quartiers un peu excentrés, une gare peut donner de la vie dans le futur, puisqu'il faut se projeter dans 20 ou 30 ans, avec moins de contraintes territoriales.

Stéphane ROSSO - Le choix du souterrain n'est pas pour se faire plaisir et creuser sous Marseille. Aujourd'hui, dans tous les cas, que ce soit Blancarde ou Saint-Charles, la contrainte urbaine fait que la solution est celle-ci. Dans tous les cas, nous avons tellement de contraintes sur Marseille... Une solution ou une autre a des contraintes. De toute façon, sur une solution de gare souterraine, nous serons capables de grignoter à gauche et à droite. Nous sommes capables de le faire dans le métro. Nous sommes capables de grignoter à gauche et à droite et d'avancer telles des souris. Cela se fait.

2040, ce sont des objectifs très ambitieux. Quand nous arriverons à avoir un train toutes les cinq minutes entre Marseille et Aubagne et un peu plus entre Marseille et Aix, ce sera vraiment... Je pense que nous arriverons à contenter de nombreuses personnes en termes de besoin de déplacement, tant en domicile-travail qu'en loisirs.

Vincent TOUZE - Pour revenir à cet horizon 2040, les objectifs de desserte votés par le Conseil Régional sont très ambitieux. En fait, nous savons qu'aujourd'hui, il y a 25 %, voire plus, d'accès par transport collectif à la gare Saint-Charles. Il y a une part très forte qui est en mode doux, à pied. C'est ce que je disais tout à l'heure. Sur Blancarde, si vous mettez à 10 ou 15 minutes... Vous touchez énormément de gens et d'emplois sur Saint-Charles. Il faut tirer longtemps avant que cela arrive sur Blancarde. Il est bien clair qu'à l'horizon 2040... Nous avons déjà des résultats assez favorables sur Marseille en accessibilité transports collectifs et en piéton. C'est un très bon résultat sur Saint-Charles, si nous comparons avec d'autres gares. L'objectif est donc de développer cela et il y a des projets qui vont avec. Il y a des projets de MPM, des projets du Conseil Général et des projets de la Région. L'objectif est de dépasser le résultat actuel. Evidemment, il est clair que l'objectif n'est pas de faire venir les gens en voiture. Il y en aura toujours, évidemment, mais ce n'est pas l'objectif. Voilà.

Diane JULIEN - Nous allons essayer d'avancer.

Claude TOSTAIN - Très brièvement sur l'œuf et la poule. Jusqu'en 2040, RFF fait des projets et, de l'autre côté, nous avons toutes les collectivités qui n'ont pas encore sorti leur SCOT, et ce sur l'ensemble de la région. Il n'y a même pas d'enquête publique. Nous ne savons donc pas ce que le SCOT va dire, vers où vont se déplacer les populations et les emplois, etc. Entre l'œuf et la poule, c'est vous qui dirigez le SCOT ou c'est le SCOT qui va vous diriger avant 2040 ?

Vincent TOUZE - Je souhaite vous répondre. En fait, le choix de Saint-Charles, auquel toutes les collectivités ont participé, s'inscrit dans la continuité. Il y a l'opération Euroméditerranée, etc. Nous avons des documents qui prévoient déjà, avant même que le choix soit fait, le souhait que la gare TGV soit à Marseille Saint-Charles. Cela correspond à la réalité, à des projets qui existent. De ce côté-là, il n'y a pas vraiment d'inquiétude à avoir. Les documents sont en cours. Ils sont en cours de concertation d'ailleurs.

Claude TOSTAIN - Ce n'est plus la peine de faire une enquête d'utilité publique.

Maurice SAPPE - Le problème, c'est la concertation. Tout le problème est notre méconnaissance par rapport au projet qu'on nous propose. C'est la réalité sur le secteur. Je regrette de vous le dire mais, lorsque cela vient en concertation, nous savons très bien qu'à ce niveau-là, il n'y a plus d'évolution.

Stéphane ROSSO - Je vais moduler.

Vincent TOUZE - Attendez, les documents dont je vous parle, c'est notre souhait. Cela fait des années que nous souhaitons cela. Ce n'est pas notre décision. MPM a des souhaits, le Conseil Général aussi, mais ce n'est pas nous qui décidons.

Stéphane ROSSO - Je vais tempérer. Aujourd'hui, nous sommes dans un vrai processus de concertation. Comment cela se passe ? Nous avons des bureaux d'études qui ont travaillé pour amener à ces réflexions et pour que vous ayez de la matière afin de travailler ensemble. Ces bureaux d'études ont eu des points de vue d'urbanistes, de gens qui font de la prospective territoriale, etc. Sur leur coin de table, ils ont écrit que tel ou tel point pouvait être pas mal. Ils sont allés voir la GAM, les différentes collectivités, etc. pour présenter leur réflexion. Réciproquement, la GAM a fait part de ce qu'elle était en train de penser, etc. Ils ont confronté leurs idées. Dans 90 % des cas, ils étaient plutôt d'accord.

Aujourd'hui, avec les arguments avancés, Saint-Charles pourrait être la solution la plus adaptée. Nous avons ainsi proposé Saint-Charles à la concertation. Nous avons des documents derrière. Si nous n'arrivons pas à nous dire aujourd'hui que Saint-Charles est la meilleure idée... Nous n'y arriverons pas aujourd'hui, mais je ne désespère pas d'y parvenir la fois prochaine, avec les documents associés. Nous ferons également venir des gens qui vous expliqueront pourquoi Saint-Charles plutôt que Blancarde. Si nous n'y arrivons pas et que la plupart des gens ici me disent non au final, nous porterons cette opinion. Maintenant, il est vrai qu'objectivement, sur de nombreux points et vu le travail que nous avons réalisé avec les collectivités et que nous sommes prêts à partager avec vous la prochaine fois, Saint-Charles apparaît un peu mieux que Blancarde. Voilà. Nous pourrions vous apporter les éléments la prochaine fois.

Diane JULIEN - Est-ce que là, nous partageons le constat qu'une gare en ligne à Marseille est une nécessité ? Ok. Ce que vous souhaitez, c'est avoir un peu plus d'éléments sur le choix du positionnement de la gare entre Marseille Saint-Charles et Blancarde. Ok.

Carine GUENARD - J'ai bien entendu les avis sur la gare Saint-Charles. Je me pose quand même une question par rapport à ce que disait Monsieur. Est-ce que nous pouvons imaginer, par rapport aux autres projets qui vont se faire sur Marseille, notamment Euromed II, une troisième possibilité de gare ? C'est une question.

Diane JULIEN - Aujourd'hui, cela n'a pas été...

Jean-Pierre FOUQUET - Si, si. Il y avait une troisième opportunité à Saint-Barthélemy. C'était en fait une solution pour pouvoir brancher directement les usagers sur la ligne d'Aix. Ce n'était pas génial, mais il y avait trois solutions : Saint-Barthélemy, Saint-Charles et La Blancarde.

Jean-Baptiste DAVID - On pourrait mettre Joliette aussi.

Maurice SAPPE - Où qu'elle soit située, cette gare doit être située en ligne d'une part et dans un endroit où il y a convergence de tous les projets, d'autre part. Tel que c'est présenté à l'heure actuelle, je ne le vois pas. Ecoutez, quels que soient ceux qui viennent de l'ouest, ils ne viennent pas à Saint-Charles. C'est qu'il y a une raison quand même. Ils vont à Aix TGV. Ils ne sont pas tous tombés sur la tête ceux qui viennent de Carnoux, de Cassis, de La Ciotat, d'Aubagne, etc.

Diane JULIEN - Ce qu'on se dit maintenant, c'est qu'une situation telle que proposée dans les scénarios de gare souterraine à Marseille Saint-Charles demande d'être confrontée avec d'autres options. Ok. Nous passons aux autres scénarios.

Carine GUENARD - Il faut peut-être penser, dans l'hypothèse d'une troisième gare, à la partie Euromed II, avec tous les projets qui vont se greffer.

Jean-Pierre HUCHON - S'il vous plaît, depuis dix ans, plusieurs fois par an, il y a des études sur le meilleur choix des gares dans Marseille. Nous avons deux mètres de dossiers de MPM, de tout le monde, etc. Moi, ce que je suggère, c'est de ne pas recommencer sans arrêt. Il faut déjà mettre à la disposition des gens qui ont un doute les dossiers existants.

Stéphane ROSSO - C'est ce que j'allais vous proposer.

Marc PETIT - Juste pour finir là-dessus. Je regarde la réunion de ce jour et je vois qu'il n'y a pas la Ville de Marseille.

Jean-Pierre HUCHON - Il y a MPM.

Marc PETIT - D'accord. Cependant, Monsieur lui-même a reconnu qu'il n'était pas décisionnaire sur le territoire de Marseille. Le problème est que nous sommes en train de faire le PLU à Marseille. Il serait intéressant de voir, par exemple, pourquoi aujourd'hui on ne parle pas d'Euromed, puisque c'est quand même le grand projet phare de Marseille pour les 20 ou 30 ans à venir. Pourquoi on ne réfléchit pas clairement à cet endroit-là quand même ?

Jean-Pierre HUCHON - On mélange deux choses. Il y a la gare principale TRGV, mais pas que : TER, TGV, etc. Où est-ce que nous la mettons ? Là-dessus, il y a des paquets d'études. Les études ne sont peut-être pas complètes, mais il faut les lire. Il faut les regarder si on a un doute. S'il y a des questions, on posera des questions. Elles existent ces études. Elles ont abouti à ce qu'on vient de dire. Il faut les regarder.

Deuxièmement - et j'espère que nous allons y venir - quelle est l'optimisation du fuseau ? En effet, le segment qui diamétralise Marseille est optimisé pour les TRGV, mais pas que. Ce n'est pas parce qu'on prévoit une halte à un endroit que c'est une halte pour les TGV inter-régionaux. Je suis intéressé par la suite, c'est-à-dire l'optimisation des fuseaux de part et d'autre de Saint-Charles souterraine, en particulier Euromed, etc. Par où on passe ? Comment cela se connecte ? Si cela ne se connecte pas, pourquoi ? Ce sont deux segments différents.

Vincent TOUZE - Je souhaite apporter une précision sur Marseille Provence Métropole. La principale commune de Marseille Provence Métropole, c'est Marseille. MPM est bien décisionnaire sur le territoire de Marseille en ce qui concerne ces groupes de travail, notamment les transports.

Marc PETIT - Je ne parle pas des transports. Je parle par exemple des emplacements réservés qu'il faut mettre sur une ville pour aller jusqu'au bout d'un projet. On peut dire ce qu'on veut sur les transports... Voilà.

Jean-Baptiste DAVID - Juste une précision en tant qu'observateur extérieur. Je représente la Chambre de Commerce et nous suivons, en tant que personne publique associée, les projets de MPM et de la Ville.

Aujourd'hui, les deux démarches PLU et SCOT de la Ville et de MPM avancent en parallèle. Effectivement, Marseille dans MPM, c'est énorme. Le SCOT tient donc bien compte du PLU. Ces deux projets-là vont de pair avec la LGV depuis dix ans dans les débats relatifs à l'avenir du MIN des Arnaux. Cela dépendra de la LGV. Toutes ces questions-là - et je suis encore plus à l'aise de le dire puisque je ne suis pas dedans - sont étudiées avec plus ou moins de cohérence et ainsi de suite. Au moins, le PLU et le SCOT vont en parallèle. La Ville de Marseille, comme MPM, comme le Conseil Général et comme d'autres sont au comité de pilotage. Encore une fois, c'est un projet RFF. C'est important de toujours rappeler la nécessaire cohérence de tout cela. Voilà. Ils sont quand même dans les comités de pilotage. Voilà. C'est pour cela que je disais que, de l'extérieur, on voit que les deux démarches PLU et SCOT vont ensemble.

Jean-Marc ALBERT - Pour répondre sur les décisions et les choix, en particulier celui de Saint-Charles, comme Monsieur l'a rappelé, participent au comité de pilotage de la LGV le Conseil

Régional, qui arrête les réticulaires qui vous ont été présentés, le Conseil Général, MPM, la Communauté Urbaine du Pays d'Aix et les autres collectivités du Var et des Alpes-Maritimes. Tous ces élus ont retenu Marseille Saint-Charles comme gare préférentielle, considérant qu'elle proposait beaucoup plus de services que celle de La Blanche.

Il y a une autre instance qui vous a été présentée : les comités territoriaux, qui ont été réunis sous l'autorité du Préfet. Au premier comité territorial participaient les co-financeurs et une série de collectivités qui ne cofinancent pas le projet et qui ne font pas partie du COPIL. La Ville de Marseille était représentée par Monsieur VALETTE. Monsieur VALETTE a porté la parole de Marseille, très clairement, en indiquant que, pour Marseille, le choix était celui de Saint-Charles, et non Blanche. A Saint-Charles, vous avez deux lignes de métro. Il n'y en a qu'une seule à Blanche. Il y a effectivement deux tramways à Blanche, mais ce n'est pas tout à fait la même zone de chalandise. Enfin, vous avez toutes les lignes TER qui arrivent à Saint-Charles, toutes. De plus, c'est à proximité d'Euroméditerranée.

Jean-Pierre FOUQUET - Attendez, je vois mal le Maire de Marseille dire qu'une gare TGV ne se fait pas à Marseille. C'est logique qu'il ait dit cela. C'est normal.

Stéphane ROSSO - Messieurs, un mot et je vous donne la parole. Vous avez constaté que nous n'arriverons pas à nous mettre d'accord aujourd'hui. Nous sommes d'accord sur ce point. Nous allons quand même essayer d'avancer pour tout vous présenter, afin que vous partiez avec toutes les billes à la fin de la journée. Nous allons vous mettre à disposition - et je me mettrai en relation avec les personnes qui vont bien - toutes les études qui ont été réalisées sur toutes les possibilités de gare dans l'aire marseillaise. Après, vous pourrez les étudier. Vous aurez quinze jours pour le faire, cogiter et revenir avec quelque chose de digéré dans quinze jours.

Je vous propose d'avancer. Le constat est donc que nous avons besoin de cette infrastructure nouvelle. Le comité de pilotage... Excusez-moi Madame. Allez-y.

Cécile CLOUET-VERGES - A partir du moment où il a été décidé d'avoir une gare sous Saint-Charles...

Stéphane ROSSO - Nous, ce que nous avons décidé, c'est d'avoir une gare sous Marseille.

Cécile CLOUET-VERGES - Ce que je voulais dire, c'est qu'à partir du moment où nous sommes d'accord sur une gare souterraine, la question est de savoir s'il est possible, par rapport à La Blanche, Euromed, etc. de compléter. Je veux dire que le tramway n'arrive pas à Saint-Charles, mais il arrive à La Blanche.

Est-ce que, d'une manière ou d'une autre, il est possible de prévoir, comme il est prévu à Lyon Perrache et Part-Dieu par exemple, des TGV qui arrivent, etc. ? Ma question est juste là. Est-ce que cela vaut le coup de creuser là-dedans ou pas du tout ? Peut-être pas un TGV, mais au moins un TER.

Stéphane ROSSO - En l'occurrence, pratiquement tous les TER qui partent sur Aubagne s'arrêtent à Blanche. Ils s'arrêtent à Marseille. Nous allons voir le réticulaire.

Cécile CLOUET-VERGES - Cela peut être complémentaire.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, le système est pensé pour être complémentaire.

Maurice SAPPE - Ceux qui continuent s'arrêtent Blanche et à Marseille. Il n'y en a aucun qui traverse. On occulte une zone importante de Marseille, tout ce qui La Pomme, Saint-Loup, etc. avant de ressortir à l'Estaque pratiquement, puisque le train ne s'arrête pas aux Aygalades. Ainsi, quelqu'un qui veut aller à d'Aubagne ou tout au moins de La Pomme à Vitrolles doit passer par Marseille. Là, on entre dans le schéma actuel où on attend 20 minutes avant, 20 minutes pendant et 20 minutes après.

Stéphane ROSSO - Si nous la mettons à La Blancarde, ceux qui sont à Marseille et qui veulent aller à Vitrolles, comment font-ils ? C'est pareil. Le constat est là. Nous allons vous apporter les éléments de réflexion qui ont servi à faire ce choix de Saint-Charles.

Maurice SAPPE - Il se peut que MPM nous offre le chaînon manquant.

Vincent TOUZE - C'est possible. Je demanderai à ce qu'on vous fournisse notre point de vue.

Stéphane ROSSO - Vous trouverez de toute façon un début d'argumentaire là-dedans. Pour la fin de l'argumentaire, nous vous fournirons des études.

Vincent TOUZE - MPM a mené des réflexions que nous pourrions très bien verser ici et vous présenter. Pour le moment, le document n'est pas encore validé.

Stéphane ROSSO - Nous allons avancer, s'il vous plaît. Nous verrons les modalités qui vont nous permettre de répondre à cette question.

Maurice SAPPE - Celui-là n'est pas validé non plus. Il faut sortir de ce raisonnement. Il faut sortir de ce raisonnement. A l'heure actuelle, quand on vous questionne, la Ville en particulier...

Stéphane ROSSO - Messieurs, s'il vous plaît. D'autorité, je dis que nous poursuivons, car nous devons faire la pause maintenant. Ce sera après les scénarios, sachant qu'il y en a quatre et que nous n'avons toujours pas regardé le premier. Bravo Messieurs !

Maurice SAPPE - C'est très important au niveau de la desserte de Marseille.

Stéphane ROSSO - Nous sommes d'accord. Je le prenais sur le ton de la plaisanterie. Allez.

Le scénario 1 est le plus proche des centres villes. Pourquoi le plus proche des centres villes ? Tout simplement, parce que dans ce scénario-là, on dessert le centre de Marseille, Toulon centre, Est Var, Ouest 06, Nice aéroport, Nice et Monaco souterrain. On dessert les centres des grandes métropoles. Dans ce scénario, ce qui nous est proposé, c'est bien une gare souterraine sous Marseille SaintCharles, pour les raisons que nous avons indiquées tout à l'heure.

Ensuite, nous sommes sur une combinaison ligne nouvelle et ligne existante réaménagée à l'entrée nord et à l'est de Marseille. Après, nous partons sur une ligne à grande vitesse jusqu'à Toulon centre. A Toulon centre, création d'une gare souterraine ou pas, en tout cas création d'une gare souterraine à Toulon. Ensuite, nous repartons sur une combinaison ligne nouvelle et ligne existante réaménagée jusqu'à une gare Est Var pour permettre ce maillage et cette distribution des relations nord-sud et est-ouest.

Ensuite, nous repartons sur Ouest 06, ce qui permettra de distribuer une partie de la population de l'arrière-pays cannois, qui n'est pas forcément bien lotie en termes de transport aujourd'hui. Derrière, nous allons sur Nice aéroport, puis Nice ville via la voie existante réaménagée, puis Monaco souterrain et l'Italie. Là, nous constituons ce que nous appelons le dernier chaînon manquant de l'arc méditerranéen entre Barcelone et Gênes en Italie. C'est le scénario n°1. Nous sommes sur une enveloppe à l'horizon 2023 de 14,2 milliards d'euros, qui intègre également des aménagements sur le réseau classique. Ces aménagements sur le réseau classique permettront, dès 2023, d'avoir une augmentation des liaisons régionales et une augmentation des liaisons inter-métropoles.

Le scénario 2 est le scénario le plus rapide. Il est plus rapide par rapport à l'autre parce que, en gros, nous avons un quart d'heure de temps de trajet en moins entre Marseille et Nice. Sur le bloc Bouches-du-Rhône, peu de choses changent. Nous restons exactement avec le même schéma de desserte, la même volonté de faire ce RER marseillais. Entre la frontière départementale et Toulon, nous sommes toujours sur la ligne à grande vitesse. Ce qui change, c'est que nous sommes sur Toulon est. Ici, nous allons plus rapidement à l'est de Toulon pour partir plus rapidement vers Nice. Après, sont desservies les mêmes gares que tout à l'heure sauf que, dans ce scénario-là, nous prolongeons la grande vitesse au-delà de Nice aéroport. Nous faisons un tunnel sous Nice pour aller chercher Nice-Riquier.

Marc PETIT - Cela veut dire que si nous allons à l'ouest de Toulon, nous sommes obligés de faire toute la voie. C'est une voie nouvelle. Excusez-moi, à l'est plutôt. Il faut tout refaire.

Stéphane ROSSO - Nous sommes en ligne nouvelle tout le long. Là, nous privilégions la grande vitesse, donc une infrastructure nouvelle tout le long.

Là, nous sommes sur 13,2 milliards d'euros. Toujours dans ces 13,2 milliards d'euros, il y a une partie pour l'infrastructure nouvelle et une partie pour le réaménagement des lignes existantes.

Le scénario n°3 est le plus économique. Pour les Bouches-du-Rhône, pas de changement. Nous sommes toujours sur la même configuration. Derrière, nous avons toujours cette liaison à grande vitesse, avec Toulon ouest en direct. Par contre, cette fois-ci, nous réutilisons bien dans le sillon permien la ligne existante, pour faire une meilleure combinaison entre la ligne nouvelle et la ligne existante. Voilà. Après, nous avons Nice aéroport puis, toujours pareil, la réutilisation ligne nouvelle-ligne existante pour avoir les dessertes envisagées.

Là, nous sommes sur 12,6 milliards d'euros.

Enfin, le scénario n°4 est le plus maillé. Ce que nous appelons maillage, c'est, en gros, le scénario sur lequel nous avons le plus de connexions avec l'infrastructure existante ce qui permet, en cas d'incident, d'avoir des délestages le plus rapidement possible. Nous avons le maillage, ici, sur Marseille. Nous avons le maillage dans la vallée de l'Huveaune. Nous avons ce maillage avec Toulon ouest. Derrière, une fois que nous avons fait ce Toulon ouest, nous avons un nouveau maillage avec la ligne classique. Nous pouvons repartir vers Var est et ainsi de suite. En termes de différences, nous avons Toulon ouest et Ouest 06, dans lequel la ligne grande vitesse distribue directement à Cannes pour faire ensuite du cabotage de Cannes vers Antibes, Cagnes-sur-Mer, Nice, etc. Nous aurons ainsi deux types de trajets possibles en cas d'incident. Derrière, nous repartons sur un même scénario à partir de Nice aéroport, avec une combinaison de ligne nouvelle et ligne existante aménagée.

Marc PETIT - Jusqu'en l'Italie ? Est-ce vraiment acté ?

Stéphane ROSSO - Rien n'est acté, Monsieur. Aujourd'hui, nous proposons. Aujourd'hui, il y a des situations dans lesquelles nous ne savons pas faire sans créer de ligne nouvelle. Clairement, pour ceux qui sont déjà allés en train en Italie, nous allons réutiliser la voie existante pour partie mais, après, à moins de construire au-dessus de la mer, ce sera compliqué. Voilà.

Marc PETIT - Les 14,5 milliards vont jusqu'où ?

Stéphane ROSSO - Les 14,5 milliards incluent quelques aménagements sur la partie Nice-Italie. En gros, dans les 14,5 milliards, nous avons cette ligne nouvelle jusqu'en Italie, y compris les aménagements sur le réseau classique. Les 3,3 milliards d'euros, c'est pour peaufiner la partie Nice-Italie et quelques aménagements pour arriver à 2040 sur le réseau. En ce qui concerne, en 2023, nous continuons le doublement partiel qui a été mis en service en 2008 sur Aix-Marseille. Nous le prolongeons, ce qui nous permet de faire passer plus de trains. En 2040, nous le terminons.

Jean-Pierre HUCHON - J'ose espérer que ce maillage, au moins pour les Bouches-du-Rhône, existe aussi dans les autres scénarios. Or il ne figure pas.

Stéphane ROSSO - Oui, il existe. Il existe dans les autres scénarios. Le bloc des Bouches-du-Rhône est identique, quel que soit le scénario. Quand nous parlons de scénario le plus maillé, au final, nous éteignons tout cela et nous rajoutons trois points de maillage supplémentaire par rapport à tous les autres scénarios. Dans tous les autres scénarios, nous restons maillés, sauf le scénario le plus rapide qui est le scénario n°2, dans lequel nous sommes sur une ligne rapide totalement nouvelle. Du coup, nous n'avons plus ce maillage avec la voie existante. Entre les gares, nous n'avons plus rien.

Quand nous parlons de combinaison aujourd'hui, rien n'empêche de se dire que, dans les études qui seront menées en 2012-2013, nous pourrions mettre des appareils de voies pour avoir des liaisons directes entre la voie existante et la voie nouvelle.

Jean-François FRIOLET - Ce serait donc le scénario qui aurait le plus de facilité d'entretien, le plus de réponses rapides en cas d'incident, panne, etc. Il serait aussi le plus évolutif si les villes elles-mêmes passent au scénario tram-train, etc. Si le mouvement s'est amplifié. Est-ce que j'ai bien compris ?

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas après sur les villes. Je vais vous parler de ce que je sais sur l'infrastructure. Il est évident que, plus nous avons du maillage, plus nous sommes capables d'apporter du délestage en cas d'incident. Maintenant, en termes de maintenance et d'entretien, il est aussi évident que, plus nous avons du maillage, plus nous sommes capables d'avoir de l'entretien performant et à prix réduit.

Patrick MICHAILLE - Est-ce que cela veut dire que, plus nous sommes maillés, plus il est facile de phaser, c'est-à-dire de répartir dans le temps les investissements ?

Stéphane ROSSO - Joker ! Sur la question du phasage, sincèrement, tant que nous n'avons pas étudié quels sont les points sur lesquels nous raccordons et sur lesquels nous faisons le maillage, je ne saurais pas dire. Je ne sais pas. Nous pouvons apporter des éléments de réponse la prochaine fois.

Christophe GLORIAN - *A priori*, oui.

Stéphane ROSSO - *A priori*, oui. Néanmoins, je préfère rester prudent.

Christophe GLORIAN - Concernant le tronçon Nice-Vintimille, nous sommes bien d'accord que, sur les quatre scénarios, nous sommes sur les mêmes travaux et un aménagement des lignes existantes sachant que, d'ici là, il va y avoir un débat public sur la création d'une nouvelle ligne Nice-Vintimille.

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas.

Christophe GLORIAN - Si. La CNDP a été saisie. Il est prévu de faire une ligne nouvelle un peu plus rapide que...

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, il y a des objectifs, à la fois de temps et de desserte.

Christophe GLORIAN - Nous sommes bien d'accord que le Nice-Vintimille qui figure là n'est pas la LGV.

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas la LGV mais, aujourd'hui, c'est ce qui est donné dans le projet global. C'est une amélioration de la ligne existante. Dans cette amélioration de la ligne existante, il y a de la ligne nouvelle et de la réutilisation de la ligne existante. Aujourd'hui, je ne sais pas quels seront les taux de vitesse. En tout cas, l'objectif est bien d'avoir des temps de parcours intéressants jusqu'à Gênes, c'est-à-dire des Marseille-Gênes en 2 heures 30. Or, pour faire des Marseille-Gênes en 2 heures 30, sur l'infrastructure existante, même très bien réaménagée, il va falloir donner un grand coup de...

Jean-Marc ALBERT - Si on parle de réaménagement de la ligne existante, on ne restera pas à deux voies.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, faire passer plus de trains... Les tuyaux ont une certaine grosseur. Nous sommes capables de faire passer un certain nombre de trains. A l'horizon 2040, force est de constater que ces tuyaux ne sont pas assez gros. A un moment, il y aura un doublement d'infrastructures qui sera nécessaire. Un doublement ou une voie supplémentaire, je ne sais pas. En tout cas, il y aura quelque chose à faire en termes d'infrastructures. Ce que nous voulons dire par là, c'est qu'il y aura des morceaux qui seront faits ou mis à niveau à partir de la ligne existante. Pour d'autres morceaux, étant donné que c'est trop sinueux, quand on a des

courbes et des contre-courbes tous les 50 mètres, nous n'allons pas faire passer des trains très vite. En conséquence, si nous voulons aller plus vite à Gênes, il sera nécessaire à un moment de faire des tunnels. Cela fait partie des réflexions. Nous avons conscience que le relief est très accidenté là-bas. Pour aller vite, il faut faire des tunnels et/ou des viaducs.

Jean-Marc ALBERT - De l'autre côté, ils sont à 200 km/h. Ils ne sont pas à 300 km/h. Ce n'est pas de la LGV.

Stéphane ROSSO - Nous sommes d'accord. Tous ces éléments sont pris en compte dans les études aujourd'hui. Quand nous déterminerons l'infrastructure et le taux de vitesse qui permettront de joindre Nice à l'Italie, nous le déterminerons aussi en fonction de ce qui peut nous venir d'Italie. Cela ne servirait à rien d'aller à 300 km/h dans un sens, alors qu'ils ne vont qu'à 200 km/h. Nous sommes d'accord.

Sur ces scénarios, pourquoi avons-nous deux horizons ? Parce qu'il y a une progressivité dans les schémas de desserte de la Région. Il y a une progressivité de 2023 à 2040. Cette progressivité correspond, en gros, avec le développement de la Région à 2023 et 2040. Nous avons une vision correcte jusqu'à 2023, un peu moins correcte jusqu'à 2040. Voilà. Ce sont des objectifs ambitieux.

Pour résumer, puis nous ferons une pause si cela ne vous dérange pas, voici les points que nous avons vus. Le point commun sur Marseille, c'est qu'en termes de réseau existant, il va falloir doubler Marseille-Aix. Il va falloir faire des liaisons entre la gare Aix-TGV et la gare Aix centre pour irriguer la grande vitesse un peu partout et rabattre du monde pour éviter la congestion. En termes d'environnement, nous sommes bien dans des enjeux d'insertion urbaine de la ligne dans l'agglomération de Marseille. Quand on parle d'agglomération, on parle de Marseille et on fait un focus sur Marseille aujourd'hui, mais c'est bien l'agglomération de Marseille, l'agglomération de la Penne-sur-Huveaune, d'Aubagne, de Cuges, etc. Il y a prise en compte du paysage, des espaces naturels et des activités humaines, dans la vallée de l'Huveaune, le Pays d'Aubagne et la Sainte-Baume. Il s'agit aussi d'avoir une cohérence territoriale, c'est-à-dire que le projet LGV PACA doit s'inscrire et doit être cohérent avec Euroméditerranée II, les ambitions de la Ville, les ambitions du Département, les ambitions de la Communauté Urbaine, etc. Nous prenons, *via* les groupes de travail de prospective territoriale, tous ces critères et enjeux pour faire la meilleure proposition qui soit. Voilà.

Sur les éléments de différenciation, ce sont principalement les temps de parcours, les coûts et le positionnement des gares. Quand on parle de positionnement des gares, il y en a une qui n'est pas neutre. Nous en discutons tout à l'heure d'ailleurs. Les habitants de l'est du département, aujourd'hui, il y en a certains qui vont à Aix-en-Provence et d'autres, le jour où il y aura une gare à Toulon ouest facilement accessible par l'autoroute et avec des parkings, qui pourraient aller d'Aubagne ou de La Ciotat à Toulon ouest.

Claude TOSTAIN - J'aurai une question pour nous éclairer un peu, même si ce n'est pas de notre ressort. Entre Toulon ouest et est, c'est en fonction de l'aéroport, du port ou des zones industrielles ?

Stéphane ROSSO - C'est en fonction des objectifs que nous voulons avoir. La question est compliquée sur Toulon. Sur Toulon...

Maurice SAPPE - C'est la raison pour laquelle je dis qu'il faut qu'il y ait en apport et en complément ce qu'apportent les communes et communautés à votre projet.

Stéphane ROSSO - Sur Toulon aujourd'hui, nous avons eu la même réflexion que sur Marseille. Quand nous examinons Toulon est, Toulon ouest ou Toulon centre, il y a un avantage pour Toulon ouest en termes de chalandise. Tout simplement, nous remontons beaucoup plus loin dans les Bouches-du-Rhône pour aller chercher du monde.

A cet égard, vous avez le droit d'avoir un avis sur la position de Toulon. Aujourd'hui, nous sommes à Marseille, d'accord. Les toulonnais se ficheront peut-être de ce que pensent les marseillais. En

tout cas, cela ne nous empêche pas aujourd'hui d'avoir un avis sur la position de Toulon, sachant que nous avons un scénario global à sortir. Cet avis ne sera que notre avis d'habitants des Bouches-du-Rhône.

Jean-Marc ALBERT - A ce moment-là, est-ce que les toulonnais pourront avoir un avis sur le positionnement de la nouvelle gare à Saint-Charles ou à Blancarde ? On va jusque-là. Si nous avons le droit de choisir la gare de Toulon, ils ont le droit de choisir la gare de Marseille.

Stéphane ROSSO - C'est-à-dire que, pour eux, il n'y a pas vraiment de différence.

Diane JULIEN - Nous allons faire un petit jeu de questions-réponses avant la pause. Juste après la pause, Marion vous montrera précisément sur le territoire comment nous souhaitons travailler.

Est-ce que, par rapport aux scénarios que Stéphane vous a présenté, où nous voyons que c'est identique sur Marseille, vous avez des questions, un premier avis ? Comment réagissez-vous ?

Jean-Michel RAMBOUILLET - J'aurai juste une question. Pourquoi attendre 2040 pour relier Aix TGV à Aix centre en fait ?

Stéphane ROSSO - Je vous apporterai la réponse la semaine prochaine. Nous l'expliquerons en termes de fonctionnalités et de services. Nous reviendrons vers vous avec une réponse.

Jean-Marc ALBERT - Quand vous exprimez 2023 et 2040, ce sont des objectifs. De toute manière, la réalisation sera étalée. Nous n'attendons pas 2040 pour mettre en œuvre. Si nous pouvons le faire avant, nous le ferons avant. Ce sera étalé. Nous n'allons pas livrer quelque chose en 2023, puis plus rien de 2023 à 2040.

Stéphane ROSSO - Oui.

Claude TOSTAIN - J'ai une question sur la vallée de l'Huveaune. D'ici 2040, c'est vous qui passez les premiers ou c'est la zone Seveso qui sera partie ? Vous passez en souterrain étant donné que la troisième voie a été difficilement implantée ? Où ira la quatrième ?

De plus, le Préfet n'a pas encore sorti le PPRT.

Stéphane ROSSO - Déjà, nous sommes sur Marseille. Nous allons donc rester dans le cadre de Marseille. C'est une question très intéressante que nous aborderons dans le groupe de travail « Vallée de l'Huveaune ». Tout à l'heure, je vous ai énoncé les règles du jeu. Nous sommes sur « Nord-Marseille », parce qu'il y a une problématique sur le nord et le centre de Marseille. La sortie de Marseille relève du groupe « Vallée de l'Huveaune ». Nous pourrions vous faire une synthèse de cette question quand nous en aurons discuté avec le groupe de travail « Vallée de l'Huveaune ».

Pour répondre à la première partie de votre question, je ne sais pas comment cela va passer dans la vallée de l'Huveaune parce que nous n'avons pas encore fait les études.

Marc PETIT - C'est important de le noter ce que vous venez de dire. Les études ne sont pas faites. Nous ne savons donc pas où la ligne passe aujourd'hui.

Stéphane ROSSO - Elle passe dans la vallée de l'Huveaune. Je peux vous le dire. Après, le reste, comment elle passe ? Je ne sais pas. Nous sommes d'accord. Nous n'avons pas parlé de la ZEP, car Marion va en parler après. En tout état de cause, la ligne passe dans la vallée de l'Huveaune. Nous sommes d'accord. Comment passe-t-elle ? Je ne sais pas. Nous devons en discuter lors du groupe de travail « Vallée de l'Huveaune ». Nous allons choisir un scénario puis, quand nous discuterons des fuseaux, nous irons un peu plus dans les précisions. Cela étant, le tracé global, nous ne l'aurons pas avant la fin de l'année. Il va s'affiner au fur et à mesure en 2012.

Jean-Paul JUSTON - C'est le même problème qui se pose sur la partie nord, c'est-à-dire...

Stéphane ROSSO - Là, nous pouvons en parler dans notre groupe.

Jean-Paul JUSTON - J'aimerais connaître l'endroit précis de l'entrée. Comment cela va se faire, soit en tunnel, soit en surface ? En effet, au Canet, il y a une usine Seveso II et Isotron à côté, avec des trucs radioactifs. Là, on fait passer la L2 et la LGV PACA.

Stéphane ROSSO - Vous connaissez la règle du jeu. Nous n'allons pas l'aborder au cours des deux premières sessions. Cependant, si nous avançons et que nous arrivons à valider les scénarios rapidement, rien ne nous interdit d'avancer un peu plus vite et de regarder les sujets qui vous préoccupent en fin de réunion n°2.

Jean-Paul JUSTON - Enfin, dans le scénario de Marseille, il n'y a pas tellement de différences pour entrer.

Stéphane ROSSO - Il y a quand même des échanges nécessaires à avoir afin de s'assurer que la position de RFF, au vu des études qui ont été faites sur les positions des gares... Nous pensons que c'est vraiment là où il y a le plus de possibilités et que c'est la solution la plus adaptée pour la création de la nouvelle gare. Nous allons vous apporter des éléments. Une fois que nous aurons apporté ces éléments, nous pourrions anticiper sur les réunions ultérieures et entrer un peu plus dans le vif du sujet.

Cependant, Monsieur JUSTON, vous n'aurez pas d'ici la fin de l'année 2011 l'emplacement de la tête de tunnel de façon précise. Ce n'est pas possible.

Jean-Paul JUSTON - Je suis resté sur les données de Philippe BARZOF, communiquées en 2005, lors du débat public. Le doublement de la ligne principale actuelle était prévu de Saint-Charles jusqu'à l'entrée...

Stéphane ROSSO - Il y a nécessité aujourd'hui, pour faire passer tous ces trains, de créer une nouvelle infrastructure. Nous ne nous en cachons pas. Maintenant, comment elle va se faire ? Nous ne savons pas.

Jean-Paul JUSTON - Au Canet par exemple, il n'y a plus de terre. Il était prévu la ligne TER, la troisième ligne, justement pour libérer la ligne TGV. C'est clair. Donc, c'est fini. On ne parle plus de celle-là.

Stéphane ROSSO - Nous ne savons pas.

Jean-Paul JUSTON - Elle va servir certainement, comme l'avait dit Monsieur BARZOF, à avoir une voie pour descendre et, de l'autre côté, création de la quatrième voie.

Diane JULIEN - Nous allons essayer d'aller vite. Est-ce que vous avez des avis sur les scénarios ? Des questions ? Les deux.

Maurice SAPPE - Dans la programmation, juste un aparté, il ressort des enquêtes ménages que les déplacements les plus importants, de plus de 100 000 véhicules jour, sont entre Rousset et Vitrolles par Les Milles. Donc, le barreau Aix-en-Provence, Aix TGV et Vitrolles est non seulement nécessaire, mais aussi indispensable aujourd'hui, pas en 2040. Or, là, nous le voyons apparaître en 2040. Certes, il y a un échelonnement des programmations, mais si nous voulons apporter une amélioration sensible sur le secteur, il faut commencer par là. Le plus gros de la circulation, selon les études INSEE, ce n'est pas sur Marseille-Aix, mais Rousset-Vitrolles.

Jean-Baptiste DAVID - Sans passer par la gare TGV. Dès 2023, le Aix-Rousset sera remis en service. Aix TGV, c'est 2040. Rousset-Les Milles en direct...

Maurice SAPPE - D'accord. Néanmoins, cela va bien passer au même endroit.

Jean-Baptiste DAVID - Non. Le décrochage pour aller à Aix TGV, c'est effectivement en 2040, peut-être avant. En 2023, nous aurons déjà une espèce de diamétralisation est-ouest de Rousset à Vitrolles.

Maurice SAPPE - On prendrait donc la ligne actuelle.

Jean-Baptiste DAVID - Oui, qui est celle du fret aujourd'hui.

Maurice SAPPE - Cependant, à un endroit précis sur le territoire, elles ne peuvent plus se superposer.

Jean-Baptiste DAVID - Après, ce sont des contraintes techniques, notamment pour la partie voyageurs. En tout cas, la ligne existe aujourd'hui. Après, il y a des aménagements à faire.

Jean-Marc ALBERT - Des études sont en cours pour examiner les capacités de ces lignes, notamment celle-là. Des études sont prévues au CPER 2007-2013. Elles sont en cours. RFF est en train de faire des études de capacité pour voir les aménagements qui seraient nécessaires pour pouvoir faire passer deux trains par heure en heure de pointe entre Aix-Les Milles et Rognac. C'est en cours aujourd'hui.

Maurice SAPPE - L'objectif de deux trains par heure sur cet axe-là n'est pas suffisamment ambitieux. Si vous vous référez aux études de l'INSEE, nous arrivons à plus de 100 000 véhicules jour. L'axe Aix-Marseille est important, nous sommes d'accord. Néanmoins, le plus important, là où ça bouche le plus, c'est hors Marseille. C'est aux Chabauds.

Stéphane ROSSO - Clairement, nous avons aujourd'hui des études en cours sur toutes les toiles d'accès. Après, ce qu'il faut noter aujourd'hui, c'est que cela vous semble faible comme fréquence en termes de desserte. Nous le notons. Les objectifs qui sont fixés, encore une fois, ce sont des objectifs validés par la Région, pour 2023 comme le disait le Monsieur de la CCI. En 2023, nous aurons déjà cela.

Diane JULIEN - Je vous propose de conclure en nous disant que, sur les scénarios, l'important est d'avoir des précisions sur le choix de l'emplacement de la gare à Marseille. Bonne pause. Nous nous retrouvons dans dix minutes sur l'impact sur le territoire.

Une pause est observée de 16 heures 50 à 17 heures 05.

Stéphane ROSSO - Nous allons vous présenter la traduction du projet sur le territoire puis, derrière, la zone d'étude. Nous allons faire un jeu de questions-réponses, l'objectif étant de réussir à tout vous présenter. Si nous n'arrivons pas à faire la totalité du jeu de questions-réponses, nous le reprendrons au début de la session prochaine pour le finir. Est-ce que cela vous va ?

Marion PICQUET - Je vous propose de procéder en deux temps, d'abord la traduction, puis la spatialisation. A partir des enjeux globaux des scénarios que nous avons vus tout à l'heure, nous verrons d'abord la traduction sur le territoire. Ensuite, nous verrons la spatialisation.

En termes de traduction, nous allons voir à la fois la traduction sur le réseau existant et l'aménagement sur le réseau existant, puis la traduction en termes de ligne nouvelle. Pour la traduction sur le réseau existant, nous en avons déjà parlé. C'est à la fois le doublement complet entre Aix et Marseille et la réouverture de la ligne entre Aix et Rognac, qui passe par Les Milles et l'aqueduc de Roquefavour, pour permettre les liaisons circulaires entre Marseille, Vitrolles, Rognac, Aix et Gardanne.

Stéphane ROSSO - Nous apporterons une grande carte lors de la prochaine session afin de voir ce trajet-là. Nous l'afficherons. Cela vous permettra de visualiser.

Marion PICQUET - Nous avons aussi la création d'une ligne ferroviaire entre Aix TGV et Aix ville. Enfin, nous avons les aménagements en gare à Aix et Gardanne. Voilà les quatre grandes traductions des scénarios du projet sur le territoire qui nous concerne, à savoir Nord-Marseille.

Maurice SAPPE - Sur la ligne ferroviaire entre Aix TGV et Aix ville telle que vous la présentez, quelle est la catégorie de liaison envisagée ?

Stéphane ROSSO - TER.

Maurice SAPPE - Il peut y avoir des lignes à grande vitesse pour les TER aussi.

Stéphane ROSSO - Oui. Là, ce ne sera pas une ligne à grande vitesse TER.

Maurice SAPPE - Donc, entre Aix TGV et pratiquement l'aqueduc de Roquefavour, il y aura deux lignes.

Stéphane ROSSO - Ou la réutilisation intelligente d'une seule ligne. Aujourd'hui, nous sommes en phase d'études préliminaires. Nous ne pouvons pas savoir exactement quel sera le schéma définitif.

Ludovic LEFAY - Nous sommes sous quelle temporalité ?

Stéphane ROSSO - Entre 2023 et 2040. En 2023, certains aménagements seront faits. Entre 2023 et 2040.

Marion PICQUET - Ensuite, sur la ligne nouvelle, nous avons bien trois grands enjeux en termes de traduction sur le territoire. Nous avons d'abord l'insertion dans le faisceau de la ligne existante. Nous avons ensuite la traversée du centre de Marseille. Enfin, nous avons le positionnement de la gare souterraine et son interconnexion.

Au titre des éléments dimensionnant pour avancer dans cette traduction sur le territoire, nous savons que nous avons un territoire qui est très contraint. Vous parliez de l'occupation de milieux urbains. Deux alternatives s'offrent à nous : des passages en surface dès que possible, pour limiter les coûts et permettre le couplage et l'interconnexion avec la ligne existante, et des passages en tunnel quand la densité urbaine l'impose. C'est un premier élément dimensionnant nous permettant d'avancer.

En termes de coûts comparés de construction, en surface, nous sommes sur des ordres de grandeur de 10 à 20 millions par kilomètre. En viaduc, les ordres de grandeur sont de 40 à 50 millions. En tunnel, nous passons tout de suite de 80 à 100 millions.

Je passe à la spatialisation, qui est vraiment la rencontre sur le territoire. Vous posiez tout à l'heure la question du rôle de SOGREAH dans le dispositif de conception du projet. Nous vous avons remis cet atlas, qui est l'atlas des sensibilités sur le territoire. Le bureau d'études environnement qui a été retenu et qui est prestataire pour le compte de RFF a réalisé sur l'ensemble du territoire – et là, nous vous la présentons sur le secteur de Marseille – toute une analyse des sensibilités sur le territoire. C'est une analyse à la fois des sensibilités du milieu physique, du milieu naturel, du milieu humain, du milieu agricole, du paysage et du patrimoine.

Vous avez également, dans les documents que nous vous avons remis, une note qui est la sélection des scénarios et des fuseaux. Elle vous permet de comprendre comment le bureau d'études environnement a précisé la zone d'étude, a précisé les sensibilités, etc.

Il y a donc eu cette analyse des sensibilités sur le territoire. Ensuite, le deuxième entrant dans cette étude de sensibilité a été l'analyse du relief. Ensuite, le bureau d'études a opéré une synthèse des zones les plus sensibles pour définir la zone d'étude préférentielle. Cette zone d'étude préférentielle, vous l'avez là.

Stéphane ROSSO - Il est important de noter que nous sommes vraiment sur un processus d'allers et retours, c'est-à-dire que nous définissons les contraintes environnementales, regardons en termes de technique de construction ce qu'il est possible de faire et nous faisons des allers et retours pour affiner et progresser dans la réalisation de cette zone d'étude préférentielle. Il n'y a pas qu'un seul bloc. Nous n'avons pas eu la vérité toute faite dès le départ. Il y a bien eu un travail itératif, qui était nécessaire pour déterminer cette zone-là.

Marion PICQUET - Voilà la zone d'étude préférentielle sur le secteur de Nord-Marseille.

Ce que nous pouvons dire sur ce territoire, c'est qu'aucune zone ne se détache clairement comme présentant moins d'enjeux qu'ailleurs. Nous sommes dans un secteur densément peuplé, très contraint par les massifs, etc. Il n'était donc pas facile de délimiter cette zone d'étude préférentielle. En conséquence, la ZEP a donc été délimitée à la fois en prenant en compte les

passages obligés aux deux extrémités, donc le nord de Marseille et la vallée de l'Huveaune, et en couvrant l'ensemble des positionnements possibles de la gare souterraine à Marseille Saint-Charles.

Marc PETIT - Le faisceau existant est quand même un territoire beaucoup plus simple que le reste *a priori*. Ce que vous dites, c'est très large. Néanmoins, la voie, là où elle est, et les infrastructures ont déjà été déterminées par nos ingénieurs voici 150 ans. Ils ont déjà réfléchi à des endroits.

Stéphane ROSSO - C'est même mieux que ça. Il y avait de la ville avant, mais elle s'est densifiée et construite aussi autour de 150 ans la voie. Ce que nous voyons, à l'entrée de Marseille, c'est que nous n'avions pas tellement le choix. Quand on vient d'une ligne à grande vitesse et que la ligne à grande vitesse arrive là, nous avons effectivement un faisceau assez large pour l'insérer, mais somme toute assez réduit. Ce renflement correspond à la position de Marseille Saint-Charles. Après, pour venir de là jusqu'à Saint-Charles, soit nous pouvons passer par le nord, soit nous pouvons passer tout droit, soit nous pouvons passer par le sud. Voilà. En gros, nous irons bien au-delà de cela.

Marc PETIT - Il n'y a donc pas de zone préférentielle. Vous avez mis un *package*.

Stéphane ROSSO - Après, quand nous sortons, nous sortons ici dans la vallée de l'Huveaune. Nous allons essayer d'utiliser la ligne existante. Au final, même s'il y a eu un processus itératif qui a permis de déterminer cette zone d'étude de faisabilité, il n'y a pas trop de choix dans le domaine du possible.

Marc PETIT - Nous ne pouvons donc pas avoir plus préférentiel que cela. C'est ce que j'essayais de comprendre.

Stéphane ROSSO - Non. Nous sommes d'accord. Nous ne pouvons pas faire plus préférentiel que cela.

Marc PETIT - Je n'en suis pas sûr en même temps. C'est ce que je voulais dire.

Stéphane ROSSO - Nous pourrions faire. En tout cas, nous ne pouvons pas faire moins d'impact. De toute façon, nous sommes dans un environnement urbain. Nous sommes donc contraints.

Marion PICQUET - Nous nous gardons la possibilité d'étudier au sein de ce champ de possibilités.

Marc PETIT - Oui, mais dès que nous parlons du littoral par exemple, vous dites que c'est plutôt Blancarde. Ce n'est pas Euromed II par exemple, dont nous avons parlé tout à l'heure. C'est ce que je voulais dire, ce n'est pas si ouvert que cela. Là, vous proposez une patate très ouverte mais, en réalité, dans la traduction des choix, nous ne retrouvons pas cela. En fait, vous avez déjà des faisceaux très fins à l'esprit quelque part. Vous allez tendre des lignes de toute manière.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, nous pensons que Marseille Saint-Charles souterraine est la solution la plus adaptée. Après, nous pouvons en discuter. Nous n'avons aucun problème avec cela. A partir de là, c'est un choix qui reste quand même large en termes d'insertion de fuseau, qui nous permet de passer un petit peu plus à gauche si nécessaire, etc.

Marc PETIT - Là, vous passez... C'est un détail, ce n'est pas grave. C'est une façon d'appréhender le faisceau : soit il est un peu réduit parce que nous savons déjà qu'il y a des contraintes qui font que nous ne pouvons pas passer n'importe où, soit nous pouvons passer dans tout Marseille. Cela n'a pas vraiment d'importance.

Vincent TOUZE - Si je peux me permettre, selon les options inconnues d'entrée du tunnel, de vitesse de circulation dans Marseille, etc. Cela contraint énormément la conception du tunnel. Cela peut faire de grosses différences.

Marion PICQUET - En tout cas, les bureaux d'études ont bien besoin de tout cet espace pour réfléchir et avancer.

Comme nous le voyons à l'écran, les différentes couleurs reflètent la densité au sein de la zone d'étude préférentielle. Vous voyez également la ligne existante. Sur cette zone d'étude préférentielle, se posent les questions du doublement de la ligne à l'entrée de Marseille, la traversée en tunnel du centre de Marseille et la gare souterraine. Voilà l'état actuel de la réflexion. Les bureaux d'études travaillent aujourd'hui de manière itérative entre le bureau d'études techniques, le bureau d'études prospectives et le bureau d'études environnement dans cette enveloppe d'études. Les points sur lesquels nous souhaitons avancer aujourd'hui avec eux portent sur la définition des enjeux sur ce secteur, afin de s'assurer qu'aucun enjeu n'a été oublié dans le haut de l'entonnoir. Nous voulons être certains que nous apportons tous les éléments dans ce travail itératif entre bureau environnement, bureau d'études techniques, etc. Voilà. C'est vraiment de la concertation.

Stéphane ROSSO - Je vais appuyer ce que disait Monsieur TOUZE. Si la zone d'étude préférentielle est un peu plus ventrue ici, c'est parce que tout dépend du positionnement de la gare souterraine. Elle pourra être positionnée ainsi, ainsi, etc. Tout dépend de son positionnement. Tout dépend de la vitesse à laquelle elle sera traversée et de la vitesse à laquelle nous voulons faire, par exemple, des Paris-Nice ou des Barcelone-Gênes. Pour tout cela, soit nous allons très vite et auquel cas... Dans le ferroviaire, plus nous allons vite, plus il faut avoir des rayons de courbure énormes. Ainsi, si nous devons aller très vite, il sera nécessaire de descendre ici pour remonter ou tirer tout droit. Cela étant, la gare souterraine ne sera pas positionnée à trois kilomètres de Saint-Charles, sinon cela ne servirait à rien. L'objectif est quand même de...

Maurice SAPPE - La gare Saint-Charles ne peut être qu'en bout de faisceau.

Stéphane ROSSO - Ou pas. Attendez, nous n'en sommes pas au fuseau. En tout cas, il est évident que la gare souterraine Saint-Charles doit être sous Saint-Charles.

Maurice SAPPE - Sous le bâtiment.

Stéphane ROSSO - Ou pas très loin en tout cas.

Christophe GLORIAN - 400 mètres.

Maurice SAPPE - C'est la Belle-de-Mai. A 400-500 mètres, c'est la Belle-de-Mai. C'est loin. Pour l'avoir fait en long, en large et en travers, je vous garantis que ce n'est pas la porte à côté. Si vous avez des bagages...

Marc PETIT - Il ne faut pas prendre exemple sur le Châtelet. C'est sûr.

Stéphane ROSSO - Nous sommes d'accord. Aujourd'hui, le travail qui sera fait dans les fuseaux, ce sera bien de peser le taux de vitesse qui va nous permettre de décaler plus ou moins la gare au nord et de la positionner par rapport à l'existant.

Maurice SAPPE - Alors, la ligne d'accès et de sortie de la gare, c'est un compromis avec les lignes existantes. Quelle sera la vitesse commerciale à cet endroit-là ?

Stéphane ROSSO - Nous ne savons pas encore. Aujourd'hui, je ne sais pas.

Maurice SAPPE - Est-ce que c'est une ligne à grande vitesse ? A ce moment-là, c'est 220 km/h. Si c'est une ligne normale...

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, je ne sais pas. Je ne sais pas pour plusieurs raisons. Je ne sais pas le linéaire de tunnel sous Marseille. Déjà, il faut que nous validions l'existence d'une gare sous Saint-Charles. Après, nous étudierons comment y aller et comment la positionner. Pour ma part, je ne vais pas étudier une gare sous Saint-Charles si nous la faisons à Blancarde comme je ne vais pas étudier une gare à Blancarde si nous la faisons sous Saint-Charles. Quand je disais que les bureaux d'études travaillaient pendant que nous réfléchissions avec eux, c'est vrai. Nous allons étudier comment positionner Saint-Charles souterraine une fois que nous aurons décidé que c'est bien Saint-Charles. Une fois que nous aurons positionné Saint-Charles, je vous dirai à combien on rentre, comment on sort du tunnel, etc.

Maurice SAPPE - De toute manière, si c'est sous Saint-Charles, cela ne peut être qu'à proximité du bâtiment, même très près, je dirais.

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas. Nous verrons. Il n'y a pas que la position X ou Y. Il y a aussi la position en Z. Il y a la hauteur, etc. Tout dépend de la courbure à laquelle on arrive, etc. Là-dedans, quand on parle d'une gare souterraine, il y a des réseaux. Il ne faut pas l'oublier. Il y a quand même une autoroute, un métro, etc.

Marc PETIT - Justement, est-ce que cela veut dire que vos études environnementales prennent en compte, au-delà des réseaux, l'eau, etc. ? Est-ce que tout cela a déjà été pris en compte ?

Marion PICQUET - Je ne vais pas entrer dans le détail. Néanmoins, comme je vous le disais, un atlas des sensibilités a été réalisé. Au titre des différentes sensibilités qui ont été cartographiées, nous avons à la fois les zones inondables, les formations karstiques très importantes sur tout le secteur Aubagne-Cuges-Cassis, les vallées alluviales (l'Huveaune), les grandes thématiques agricoles, activités, bâti, milieux aquatiques, milieux naturels, paysage et patrimoine. Chaque fois, toute une analyse a été réalisée, ainsi qu'une expertise permettant de classer pour chaque thématique et de projeter, au regard d'un grand projet d'infrastructures, la sensibilité à être parcourue ou non par le projet. Nous avons donc trois degrés d'acceptabilité pour chaque sensibilité : le difficilement envisageable, le très difficilement envisageable et l'invisageable.

Ensuite, en faisant la synthèse de tous ces enjeux, nous arrivons à cette carte des sensibilités à l'écran. Vous avez à l'écran l'ensemble des sensibilités superposées au sein de l'aire d'étude.

Jean-Baptiste DAVID - J'ai une remarque, qui devient de plus en plus une question. Est-ce que, dans cette carte des sensibilités, notamment sur l'aspect zone d'activités, vous êtes dans une démarche prospective avec de futurs aménagements ? En gros, en termes d'urbanisation, on fait dense et on essaie de faire plutôt en proximité immédiate. Néanmoins, autour d'Aubagne, est-ce que c'est pris en compte ? Sur Euromed II, on dirait que ce n'est pas répertorié. Du coup, au niveau d'Aubagne, est-ce que c'est répertorié ?

Marion PICQUET - Le projet de SCOT, notamment d'Aubagne...

Jean-Baptiste DAVID - Par exemple. Est-ce que les cartes reprennent cela ? C'est un peu du détail, je sais.

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas du détail. C'est important.

Marion PICQUET - Oui, c'est très important. Il y a eu normalement une itération entre le bureau d'études et le bureau de prospective. Effectivement, je crois que c'est important de vérifier cet aspect-là, s'il y a bien eu une superposition de l'état actuel recensé par le bureau d'études et de l'état projeté recensé par le bureau de prospective.

Voilà. C'est effectivement très important que vous nous fassiez part de votre première analyse à chaud de cette cartographie.

Marc PETIT - Ce serait bien qu'il y ait une légende sur chaque carte. Je sais que c'est un détail d'urbaniste...

Stéphane ROSSO - Elle est au début.

Diane JULIEN - Nous le notons.

Sébastien CONAN - Il y a des zones inondables au niveau de la vallée de l'Huveaune. Est-ce que, du coup, ces zones sont écartées des possibilités de tracé du fait de l'inondabilité ?

Stéphane ROSSO - La réponse sera assez rapide. Aujourd'hui, il y a déjà une voie ferrée qui est au bord de l'Huveaune, mais qui est surélevée. La problématique d'inondation de la vallée de l'Huveaune est prise en compte. Quand nous disons que nous essayons de réutiliser le couloir d'une ligne existante, cela veut dire que nous la prenons en compte dans la façon dont nous construirons cette nouvelle infrastructure. Nous allons dans la vallée de l'Huveaune.

Sébastien CONAN - Les voies actuelles sont déjà protégées quoi qu'il en soit, les voies sur les berges.

Stéphane ROSSO - J'ai vu des cartes de crues centennales de la vallée de l'Huveaune. Dans ce cas, je pense que la banquette de ballaste est sous l'eau. Dans le cas d'une crue centennale, la banquette de ballaste est sous l'eau. Après, pour une crue décennale, peut-être un peu moins.

Quand nous construirons, je l'espère, cette infrastructure... Il y a une volonté forte de l'Etat et de RFF que ces réseaux-là constituent des réseaux d'urgence c'est-à-dire que, quoi qu'il arrive, ils doivent fonctionner. Nous prenons donc en compte ces inondations et les niveaux d'inondation pour construire cette infrastructure afin que le train puisse rouler quoi qu'il arrive. Après, nous ne garantissons pas une crue millénaire, mais voilà. Il y a toujours un truc de plus. Néanmoins, nous garantissons au moins la circulation sur la nouvelle infrastructure pour les centennales.

Sébastien CONAN - Quand on parle de doublement de voies, *a priori*, il s'agira d'une voie parallèle aux voies existantes. Il n'y aura pas forcément de grosses divagations.

Stéphane ROSSO - Nous ne savons pas. Aujourd'hui, dans la vallée de l'Huveaune, nous ne savons pas. Venez au groupe de travail « Vallée de l'Huveaune », nous en parlerons.

Jean-Michel RAMBOUILLET - Excusez-moi, vous ne remontez pas plus au nord de Marseille, jusqu'à Aix ?

Stéphane ROSSO - Tout simplement, parce que nous savons que nous ne ferons pas d'aménagement au-delà, pour cette ligne-là. Pour les lignes classiques qui sont à l'étude en ce moment, ce sera pris en compte dans l'exercice. Aujourd'hui, quand on regarde Gardanne, Aix, Rognac, etc. on regarde ce qui se passe en termes d'environnement dans ces secteurs.

Jean-Michel RAMBOUILLET - Une deuxième question par rapport aux entreprises à risques. Les PPRT, etc. ne sont pas mentionnés sur la carte ?

Marion PICQUET - C'est très difficilement envisageable.

Stéphane ROSSO - Normalement, nous avons les sites Seveso de la Penne-sur-Huveaune, par exemple.

Marion PICQUET - Oui. Là, nous sommes sur les protections réglementaires.

Christophe GLORIAN - Au niveau des enjeux, il y a aussi l'interconnexion entre la LGV et les réseaux existants. C'est quelque chose à voir, l'interconnexion entre la LGV et le réseau ferroviaire, mais aussi le port et l'aéroport.

Marion PICQUET - Tout à fait.

Christophe GLORIAN - Quelle relation entre la ligne future, le port et l'aéroport ?

Marc PETIT - Au niveau de la cartographie, on voit les lignes ferrées comme un élément toujours fort. Les lignes existantes, etc. Il faudrait que nous puissions voir tout le réseau.

Diane JULIEN - Vous voudriez donc que ce soit surligné dans les cartes de possibilités.

Stéphane ROSSO - J'aurais préféré aussi. Néanmoins, derrière, le parti a été pris de dire qu'il y avait déjà beaucoup d'informations là-dessus. Voir les lignes existantes...

Marc PETIT - Un simple trait fin. Un trait fin noir, vous savez...

Sébastien CONAN - Je reviens sur l'Huveaune. Par rapport à la carte, j'ai un peu de mal à voir la couleur. Est-ce que c'est du difficilement ou du moyennement envisageable pour le tracé de l'Huveaune ?

Marion PICQUET - Je pense que c'est du difficilement et du moyennement.

Sébastien CONAN - Qu'entendez-vous par du moyennement envisageable sur un cours d'eau ? Les traversées, les couvertures, etc. ?

Stéphane ROSSO - Il y aura certainement des traversées. Après, dessous ou dessus, nous ne savons pas. Les couvertures sont difficilement envisageables. Aujourd'hui, dans la vallée de l'Huveaune, des traversées sont envisagées. Après, comment vont-elles se faire ? Je ne sais pas si ce sera dessus ou dessous. Voilà.

Maurice SAPPE - Dans la partie nord de Marseille, entre la sortie du tunnel et Saint-Charles, quelle que soit la position de la nouvelle gare, si les axes se superposent à ceux actuels... Ceux qui ont été choisis actuellement l'ont été en fonction des courbes de niveaux. Pour revenir à ce qui a été fait voici 150 ans en arrière, si c'est situé là, c'est parce qu'il y a un alignement des courbes de niveaux. C'est une évidence. Donc, si la voie d'accès à Saint-Charles ou si les voies de la gare souterraine sont parallèles ou superposées au faisceau actuel, pour des raisons d'inscription dans l'environnement, il va falloir connaître la vitesse. C'est indispensable.

Stéphane ROSSO - Oui. Nous ne disons pas que nous ne la connaissons pas. Nous disons juste que nous ne savons pas aujourd'hui. C'est tout.

Maurice SAPPE - Nous ne pouvons envisager l'inscription dans l'environnement qu'en connaissant la vitesse. En fonction de la vitesse d'accès à la gare Saint-Charles depuis le nord, nous ne pouvons pas avoir des scénarios identiques. Dans le meilleur des cas, c'est en tranchée ouverte tout le long si c'est en LGV. Maintenant, si c'est de la circulation classique et qu'on passe à 90 km/h, c'est totalement différent.

Christophe GLORIAN - La vitesse d'arrivée du train à grande vitesse est un enjeu majeur.

Maurice SAPPE - Le TGV est un train qui est susceptible de circuler de 0 à 320 km/h. Après, l'alignement de la gare peut se faire en parallèle ou en superposition par rapport au faisceau actuel. Du point de vue de l'inscription dans l'environnement, ce sera plus difficile.

Stéphane ROSSO - Nous parlons de technique, mais il faut aussi remettre cela en perspective. Derrière, il y a de l'exploitation. En termes d'exploitation, nous sommes quand même sur une gare dans laquelle les trains sont censés s'arrêter. En conséquence, ils ne vont pas arriver à 320 km/h pour freiner... En termes d'infrastructure, je préfère qu'on fasse une infrastructure dans laquelle les trains roulent un peu moins vite, parce qu'il y en a plus qui s'arrêtent que ceux qui ne s'arrêtent pas. Cela fait moins cher en termes d'infrastructure et en termes de maintenance.

Marc PETIT - C'est votre position.

Stéphane ROSSO - Non, ce n'est pas une position. Aujourd'hui, cela fait partie...

Jean-Paul JUSTON - En termes de sécurité, il ne faut pas oublier qu'il y a des maisons qui sont à proximité.

Stéphane ROSSO - Il y a des maisons qui sont à proximité. Il y a des gens qui sont sur les quais, etc. Tout cela fait partie des réflexions aujourd'hui. C'est pour cela que je vous dis que nous ne sommes pas capables de déterminer le taux de vitesse dans le tunnel sous Saint-Charles. Il y a la vitesse des trains sur les quais. Il y a le fait que 9 trains sur 10 s'arrêtent, etc. Est-ce que pour un train nous allons faire un truc à 320 km/h ? Et encore, 320 km/h, nous ne sommes pas capables, car l'Europe nous dit qu'il y a des limites à avoir.

Maurice SAPPE - Dans toutes les gares le long du parcours, les trains à grande vitesse passent sans ralentissement et nous avons bien des gares TGV.

Stéphane ROSSO - Non, ils ralentissent.

Jean-Pierre HUCHON - La vitesse est déjà très limitée dans le tunnel actuel. Ils ne vont donc pas accélérer. Nous sommes déjà à 200-220 km/h maximum.

Stéphane ROSSO - 200 km/h.

Jean-Pierre HUCHON - Voilà. Ils ne vont pas se mettre à accélérer.

Maurice SAPPE - Attendez. Vous connaissez l'évolution des nuisances sonores par rapport à la vitesse ? Cela n'a rien du tout de l'arithmétique. Nous sommes bien d'accord sur ce dont nous parlons ?

Jean-Pierre HUCHON - La vitesse maximum dans le tunnel existant est de 200 km/h aujourd'hui. Elle ne pourra donc pas être plus élevée que cela.

Maurice SAPPE - Cela reste à démontrer, puisqu'il sort sur une voie classique. Il y a bien un ralentissement avant. Or, si on prolonge la voie, il n'y a plus lieu d'avoir de ralentissement avant. Si l'inscription d'une ligne entre le tunnel et Saint-Charles se fait avec une vitesse de l'ordre de 200 km/h, l'infrastructure et les conséquences de l'usage sur l'environnement ne sont pas du tout comparables à celles qui existent à l'heure actuelle.

Stéphane ROSSO - Nous ne sommes pas encore en train de déterminer les aménagements, mais il est vrai que c'est un enjeu. Les impacts sur... Nous sommes d'accord. Maintenant, il faut aussi voir que de nombreux trains vont s'arrêter. Un freinage appuyé sur l'infrastructure ferroviaire, pour nous, au lieu de changer les rails tous les 20 ans, nous les changeons tous les 15 ans. Voilà.

Cécile CLOUET-VERGES - Je voudrais juste savoir à quoi sert cette carte. Si j'ai bien compris, tout ce qui est en rouge foncé, c'est impossible. Le violet, c'est impossible. Le jaune foncé, c'est impossible. Est-ce qu'on ne pourrait pas faire une carte synthétique avec le tracé éventuellement, pour savoir exactement ce qui est possible ? Il y a énormément de traits difficiles. Est-ce que vous comprenez mon idée ?

Stéphane ROSSO - C'est ce que nous disions tout à l'heure.

Cécile CLOUET-VERGES - Je n'ai pas dû entendre parce que, vraiment, cette carte est illisible.

Marc PETIT - C'est une carte de synthèse qu'il faudrait à ce moment-là.

Cécile CLOUET-VERGES - C'est ce que je demande.

Stéphane ROSSO - En fait, dans Marseille, les contraintes font que nous suivons à peu près une logique selon laquelle le train ne pourra pas entrer autre part que par le nord et ne pourra pas sortir autre part que dans la vallée de l'Huveaune.

Cécile CLOUET-VERGES - Oui, mais l'Huveaune apparaît comme une zone où tout est difficile. Ce n'est pas clair du tout. Tout est difficile. Il serait intéressant d'avoir une carte de synthèse qui permette de dire ce qui nous reste.

Stéphane ROSSO - Elle y est sur la carte de la ZEP.

L'objectif, ce que nous voulions partager avec tout le monde, c'était de dire que nous n'avions pas fait les choses en disant : « *Voilà, ça passe par là. Ce sera ça et puis c'est tout.* ». Nous avons regardé quels étaient tous les enjeux et toutes les sensibilités du secteur aujourd'hui. Nous vous présentons cette carte-là pour vous dire que nous les avons pris en compte. Nous sommes là pour en discuter et pour voir si nous n'avons pas oublié des choses par rapport aux cours d'eau, aux usines Seveso, etc. Là, nous avons tout enlevé. Il ne nous reste plus que le rouge, qui est le tissu urbain discontinu. Le carmin, c'est le tissu urbain continu. Le jaune, ce sont des activités. Le reste, c'est le vert. Cela représente la zone d'étude dans laquelle nous nous inscrivons. Plus simple que cela, nous ne savons pas faire.

Diane JULIEN - Sur la zone de Marseille, nous ne savons pas faire. Marseille, c'est compliqué. C'est la raison pour laquelle nous sommes là.

Marc PETIT - Quelle est la philosophie derrière cette carte ? Si nous regardons bien, nous ne passons pas en fait, sauf sur un réseau qui est existant. On ne passe pas sinon. Quand vous regardez Euromed II, vous dites que c'est très difficile. Cela fait un barrage énorme, hormis pour des réseaux existants. C'est comme ça que je le lis. Après, que veut dire la carte ? Vous voyez ce que je veux dire ?

Stéphane ROSSO - Pour répondre à tout cela, la meilleure façon est de se dire que nous n'aurons pas le choix sur Marseille. La traversée de Marseille devra se faire en tunnel. Après, quelle longueur de tunnel ? Où sera la tête ? Quelle vitesse dans le tunnel ? Quel sera le tracé du tunnel ? Nous ne savons pas.

Maurice SAPPE - La vitesse implique des courbes.

Stéphane ROSSO - Nous sommes d'accord. Dites-moi que c'est Marseille Saint-Charles et, derrière, nous réfléchissons sur les taux de vitesse, etc. Avant, je ne sais pas. Tant que nous n'avons pas passé cette étape de positionnement de la gare, nous ne pouvons pas aller sur des hypothèses qui sont complètement ouvertes.

Diane JULIEN - Je vous propose, pour avoir une vision claire de cette réunion de travail, c'est de voir dans un premier temps les points sur lesquels nous sommes à peu près d'accord. Dans un deuxième temps, nous verrons les attendus que vous avez vis-à-vis de RFF pour la prochaine réunion.

Concernant les points sur lesquels nous sommes d'accord, je pense que c'est l'idée de gare souterraine en ligne en premier lieu.

Claude TOSTAIN - Si possible, à Marseille.

Diane JULIEN - Est-ce que tout le monde est d'accord sur l'idée d'une gare souterraine en ligne à Marseille ?

Jean-Pierre HUCHON - A Saint-Charles. Nous n'allons pas rester sans choisir des scénarios. Prenons les deux scénarios. Il y a un scénario Saint-Charles et il y a un scénario Blancarde. Si nous restons sans dire...

Stéphane ROSSO - Nous allons faire deux choses. La première, une gare souterraine en ligne à Marseille. La prochaine fois, nous validons si ce sera Saint-Charles ou non. Nous allons vous donner les éléments. Ce qui est important de comprendre c'est qu'aujourd'hui, l'une des bases de ce scénario consiste à acter le besoin de cette nouvelle gare. Nous, nous pensons que c'est la plus adaptée. Maintenant, nous allons vous donner les éléments pour vous faire votre opinion et nous en discuterons dans quinze jours. Je n'ai aucun souci avec cela. Néanmoins, il faut que nous soyons d'accord sur le besoin de cette nouvelle infrastructure parce qu'avec la gare, telle qu'elle est aujourd'hui...

Diane JULIEN - D'accord.

Concernant les attendus, il s'agit des éléments d'études sur La Blancarde et des éléments d'études sur Euromed II.

Christophe GLORIAN - Une vitesse limitée peut-être. On ne cherche pas absolument à rouler à 300 km/h. Tout le monde est bien d'accord ? Pour la traversée de Marseille nord, la vitesse est limitée. On ne cherche pas absolument à aller à 300 km/h.

Stéphane ROSSO - Nous, en tout cas, nous ne cherchons pas à aller à 300 km/h. Encore une fois, je le répète, nous avons une gare dans laquelle neuf trains sur dix vont s'arrêter. C'est toujours pareil. La courbe dépendra ensuite de la vitesse. En gros, notre réflexion...

Maurice SAPPE - Les scénarios que vous avez donnés, à quelques minutes près, vous avez quand même réussi à établir la vitesse moyenne.

Stéphane ROSSO - Oui, mais...

Maurice SAPPE - Quelle est cette vitesse moyenne ?

Stéphane ROSSO - Je ne vous apprends pas que, sur un linéaire de 230 km, je peux perdre 6, voire 30 secondes en arrivant sur Marseille. Si, derrière, je suis capable d'aller à 300 km/h plus vite, plus tôt, je les récupère sans problème. Aujourd'hui, notre réflexion, quand nous travaillerons

sur les fuseaux, sera sur le positionnement de la gare sous Marseille, sous Saint-Charles ou non. Ensuite, nous verrons quels seront les différents taux de vitesse. Sincèrement, aujourd'hui, mon intuition, qui n'est que personnelle, est que nous pouvons nous permettre, en termes d'infrastructure et de diamètre de tunnel, d'aller jusqu'à 200 km/heure. Au-delà de 200 km/h, les diamètres explosent c'est-à-dire que, tant que nous sommes en-dessous de 200 km/h, c'est le gabarit du train qui fait la taille du tunnel. Si nous sommes au-delà de 200 km/h, c'est l'aérodynamique, c'est-à-dire que ce sont toutes les zones de compression et les évacuations d'air qui font la taille du tunnel. En termes d'infrastructure, personnellement, je préférerais que nous soyons en-dessous de 200 km/h et que nous perdions 15 secondes à l'entrée de Marseille pour les récupérer dans le Var. Après, nous sommes sur des linéaires dans lesquels nous avons des rampes qui sont plus favorables, etc. et il est possible d'accélérer plus tôt. Aujourd'hui, le raisonnement est là.

Diane JULIEN - Nous continuons sur les éléments d'accord.

Jean-Baptiste DAVID - J'ai une question, qui peut peut-être nous aider pour ces points d'accord. Il y a une logique de concertation où tout est ouvert et qui est bien. Il y a aussi des clapets, c'est-à-dire des points de décision où on ne revient plus en permanence en arrière. Cela peut être important là de poser les choses ou pas. On nous dit Blancarde ou pas, Saint-Charles ou pas, et on va étudier Euromed ou pas. A titre personnel, je pourrai dire oui, comme je vois l'intérêt chez les urbanistes de dire « *Pourquoi pas cette arrivée sur Euromed ?* ». En gros, ne perdons pas notre temps à nous dire que nous allons l'étudier, regarder les 400 pages qui nous seront données et que certains vont vraiment prendre le temps de regarder si, derrière, le COPIL de juillet a acté cela et que ce sera Blancarde ou Saint-Charles et que Blancarde a été évacuée... Après, on discute de la vitesse et du positionnement. Nous sommes en petit comité. C'est pour cela que je me permets de le dire. Je me demande s'il ne faut pas... Parce que, ces études-là, nous pouvons prendre le temps de regarder et...

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, les études de MPM sont une quinzaine de pages à lire. Aujourd'hui, je suis d'accord avec vous, car il y a bien une préférence annoncée et qui est une préférence forte. Maintenant, nous ne pouvons pas non plus, dans le cadre d'une concertation, évacuer le débat autour de Marseille Saint-Charles ou de Marseille Blancarde. Voilà.

Jean-Baptiste DAVID - Bien que cela ait été évacué par le COPIL du mois de juillet.

Jean-Marc ALBERT - Cela n'a pas été évacué par le COPIL. Le COPIL a choisi préférentiellement. Les membres du COPIL préfèrent Marseille Saint-Charles. Voilà ce qu'ils ont dit. Maintenant, on ouvre une concertation et le choix est ouvert.

Stéphane ROSSO - Le choix reste ouvert. Encore une fois, ce choix qui a été fait par le COPIL est un choix force d'hommes politiques, qui est assis sur des bases de raisonnement et des critères d'évaluation que nous avons posés au COPIL. Aujourd'hui, il est naturel que les gens se posent des questions. Il y a une gare à Blancarde. Pourquoi ne pas utiliser Blancarde ? Aujourd'hui, cela ne nous semble pas pertinent, parce qu'il y a moins d'intermodalité, parce que c'est moins pratique en termes de tracé, parce que la chalandise est moins importante, etc. Ceci, pour plein de choses.

Marc PETIT - Vous dites Blancarde avant de parler d'Euromed.

Jean-Marc ALBERT - Euromed n'a pas été envisagé.

Jean-Baptiste DAVID - C'était justement ma demande. Est-ce que nous continuons à vouloir regarder cela, de même que Saint-Barthélemy ? Effectivement, au moment du débat public, en termes de diamétralisation, nous étions au niveau d'enjeux qui n'étaient pas validés (réticulaires et autres, etc.). Les enjeux de services et de fonctionnalités en région à horizon 2020, il fallait les diamétraliser, mais il y avait aussi l'étude de Saint-Barthélemy. Cela a donc été évacué. Que nous soyons clairs sur ce qui a été plus ou moins évacué.

Stéphane ROSSO - Je ne connais pas par cœur toutes les études qui ont été réalisées depuis 2005. Nous allons regarder si des études ont été réalisées sur Euromed II. S'il n'y a pas eu d'étude de gare, nous dirons que cela n'a pas été envisagé.

Marc PETIT - Il y avait un pôle d'échanges à une époque sur Euromed II.

Jean-Marc ALBERT - Un pôle d'échanges n'est pas une gare TGV.

Marc PETIT - Je suis bien d'accord, mais un pôle d'échanges peut être une gare TGV.

Jean-Marc ALBERT - Je suis d'accord. Un pôle d'échanges n'est pas obligatoirement une gare TGV. Il y a quand même un élément extrêmement important qu'il faut avoir à l'esprit et qui n'a peut-être pas été indiqué. Il y a eu une mission, qui a été menée par Monsieur POUSQUER à l'issue des études complémentaires qui ont déterminé que, de toute manière, quelles que soient les solutions qui étaient retenues, que l'on fasse une LGV ou non, que l'on passe par le nord par la vallée de l'Arc ou que l'on passe par Marseille, on n'échappera pas à une diamétralisation de Saint-Charles. On n'échappera pas à une diamétralisation de Saint-Charles. Peut-être que si on faisait Blancarde, ce serait le seul cas où on pourrait éviter la diamétralisation de Saint-Charles en faisant le similaire à Blancarde. Cela étant, si on veut faire une gare TGV sur Euroméditerranée, il sera nécessaire d'avoir une action extrêmement forte et extrêmement lourde sur Saint-Charles. On aurait à Marseille trois gares : Blancarde, Saint-Charles et Euromed. Je veux dire, il faut être sérieux. Il faut avoir une bonne gare et ne pas se disperser. Euroméditerranée n'a pas été posé quand les 1 200 scénarios ont été définis. Cela n'a pas été évoqué, de même que n'a pas été évoqué Saint-Barthélemy.

Expliquez-nous, si vous voulez que nous étudions, quels seraient les avantages par rapport à Saint-Charles ? Dites-nous quels seraient les plus que vous y verriez.

Marc PETIT - Euromed représente les 30 ou 40 prochaines années de développement de Marseille. Nous pouvons imaginer... D'ailleurs, la même question se pose sur Toulon, avec un travail sur le Brégaillon et sur tout le territoire de La Seyne, qui a mis en évidence un nombre important de m² de shon à venir si le pôle de compétitivité Mer se met en place, par exemple. Voilà. On évolue. Il y a dix ans, on n'en parlait même pas. Aujourd'hui, on parle de ces choses-là. Euromed II, voici encore cinq ans, on ne savait même pas que ça allait sortir.

Jean-Marc ALBERT - Sur Euromed II, sont prévues... Vous les avez vues dans les réticulaires, même si on n'a pas insisté dessus puisqu'on a parlé surtout de Marseille vers Aix et d'Aix-Rognac. Il existe des gares – je ne sais pas si vous avez regardé dans les réticulaires – qui sont positionnées. Ces gares se feront.

Marc PETIT - Si vous voulez, la seule chose que je vois sur Euromed II, c'est que nous pouvons imaginer que, demain, nous aurons les emplois et les activités les plus *high tech*, les plus etc. C'est vrai qu'aujourd'hui, quand vous faites venir quelqu'un à Saint-Charles, cela pose problème.

Jean-Marc ALBERT - Comment ça ? Il y a le métro. Il y a le métro.

Stéphane ROSSO - Nous pouvons avoir le raisonnement inverse, pour une personne qui ne va pas dans le centre d'affaires et qui aurait besoin de se déplacer pour ses loisirs. Elle serait obligée d'aller dans le centre d'affaires. Je pense que, là-dessus, les deux réciproques se valent.

Ce qui est important à souligner et qui n'a pas été dit effectivement – et je remercie le Conseil Général de le rappeler – c'est que, quoi qu'il en soit, si nous ne faisons pas ce truc sous Marseille Saint-Charles, c'est deux milliards d'euros que nous devons quand même dépenser quelque part pour revoir le plateau Saint-Charles. Quitte à dépenser deux milliards d'euros, autant les dépenser une seule fois, même si nous nous éloignons un peu du centre d'affaires qu'est Euromed. Par exemple, nous avons nos locaux à la Joliette. Quand j'arrive à Saint-Charles, il me faut cinq minutes pour aller à la Joliette. Cela ne me semble pas... Aujourd'hui, dans Paris, il y a trois gares qui sont assez bien réparties et, pourtant, aucune n'est au centre même de Paris. Nous sommes à chaque fois obligés, pour aller d'un centre d'affaires à un autre, de prendre les transports en

commun. Je crois que, dans tous les cas, quel que soit le projet urbain, sur une ville déjà construite et déjà densément peuplée, nous ne détiendrons jamais la vérité absolue. Aujourd'hui, encore une fois, le chemin qui nous a conduits à positionner cette gare sous Saint-Charles, c'était bien de se dire que, de toute façon, c'était là l'environnement le plus propice. Nous aurions quand même, derrière, des infrastructures importantes pour désengorger Saint-Charles. Même avec ce que nous faisons, nous aurions quand même besoin d'éviter ces cisaillements de voies et d'avoir des spécialisations.

Jean-Marc ALBERT - Je vous fais aussi observer qu'il n'y a pas de gare TGV à la Défense. C'est pourtant Paris.

Jean-Baptiste DAVID - Mon intervention consistait juste à dire qu'il ne fallait pas partir pour étudier... C'est bien quand même. C'est un débat qui est important.

Stéphane ROSSO - Je n'ai pas dit que nous allions réétudier tout cela. Il y a deux études Blancarde et Saint-Charles qui ont été faites. Nous allons les mettre sur la table. Je ne sais pas s'il y a eu des choses mais, dans les 1 200 scénarios, il n'y a rien eu de positionné sur Euromed. Néanmoins, cela ne veut pas dire qu'à un moment, il n'y a pas quelques arguments posés sur papier au sujet d'Euromed. Nous allons vous donner tout cela et nous discuterons. Nous avons eu un débat passionné sur la question de la gare. Aujourd'hui, même s'il y a une position du COPIL, nous sommes quand même dans un processus de concertation. Le COPIL a vu trois gares sur Marseille et il a exprimé une préférence pour Saint-Charles.

Jean-Baptiste DAVID - Je précise que la Chambre de Commerce de Marseille est favorable au positionnement de Marseille Saint-Charles souterrain. Il s'agissait plus de ne pas partir inutilement dans des réflexions. Que ce point soit clair.

Diane JULIEN - Nous continuons. Est-ce que nous sommes d'accord pour dire également qu'un autre point d'accord est l'absence de préférence exprimée sur les différents scénarios ? J'entends globalement, compte tenu du fait que, dans les Bouches-du-Rhône, c'est kif-kif pour les quatre scénarios, si ce n'est le point fondamental du positionnement de la gare.

Stéphane ROSSO - Le scénario, lui, il prévoit une gare. Après, il y a des gens qui ont intérêt à avoir la grande vitesse tout de suite dans le sillon permien, etc. Si c'est cela, il faut exprimer ses préférences. Vous n'êtes pas obligés de les exprimer aujourd'hui. Vous avez reçu les documents aujourd'hui et des explications. Je pense qu'il faut peut-être dormir là-dessus. En tout cas, si vous avez des préférences aujourd'hui, il faut les exprimer.

Jean-François FRIOLET - Moi, je serai pour le quatrième pour plusieurs raisons. Un, c'est le scénario qui offre le plus de variantes d'interconnexion. Dans l'usage, c'est toujours mieux. Etant donné qu'il offre cela, il permettra aussi de pouvoir faire des travaux par bout, de faire des ouvertures plus rapides, etc. Certainement, cette modularité permettra aux endroits où c'est très difficile de faire une concertation beaucoup plus précise avec les gens. Ce n'est pas définitif. Je me permets juste d'exprimer ma position.

Diane JULIEN - Est-ce que nous disons que, pour l'instant, une préférence se dessine pour le scénario n°4, à confirmer. Puis, vous étudiez, vous regardez, etc. et nous échangerons la prochaine fois.

Cécile CLOUET-VERGES - En tant qu'association de défense de l'environnement, l'objectif est de desservir le plus de monde. C'est évident. Pas forcément le scénario le plus rapide, mais celui qui dessert le plus de monde. Je suppose que c'est le plus maillé.

Marc PETIT - Est-ce que cela veut dire en même temps que nous actons le n°4 ?

Diane JULIEN - Pas du tout.

Nous allons noter les critères importants dans le choix des scénarios : l'interconnexion, la desserte pour le plus grand nombre, le maillage, le temps de parcours et l'environnement.

Stéphane ROSSO - On pose la question de savoir si la vitesse et le temps de parcours sont des enjeux. Bien évidemment. En même temps, c'est intrinsèque. Tous les scénarios qui sont proposés répondent aux objectifs de temps de parcours tels qu'ils ont été définis, à savoir un Nice-Paris en quatre heures ou un Marseille-Nice en à peu près une heure.

Jean-Michel RAMBOUILLET - En ce qui concerne notre fuseau, nous avons droit à combien de battement ? Pendant le débat, je me souviens que c'était 3 heures 40 maximum. Nous sommes allés jusqu'à 4 heures. Cela veut dire qu'il y a une ouverture d'esprit.

Stéphane ROSSO - Ce que j'expliquais tout à l'heure, c'est que les 30 secondes que nous pouvons perdre chez nous, nous pouvons les gagner ailleurs.

Jean-Michel RAMBOUILLET - Il n'y a pas d'enjeu de temps chez nous. Moins on va vite, plus on pourra faire des virages importants pour mieux se profiler, par exemple.

Stéphane ROSSO - Sur la partie Bouches-du-Rhône dans sa globalité, il y a quand même des sections à grande vitesse qui sont envisagées. Pas trop sur Marseille, mais après Marseille.

Jean-Marc ALBERT - Sur les points d'accord, afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, je suggère d'ajouter « à une vitesse limitée dans Marseille ». Qu'on ne pense pas qu'on veuille limiter la ligne à grande vitesse.

Claude TOSTAIN - Avec cette vitesse limitée, vous qui êtes spécialistes là-dedans, est-ce que vous ne pourriez pas, en situant la gare Saint-Charles et les deux raccordements des voies entrée nord et sortie est, faire une courbe et nous dire, dans cette courbe, à quelle vitesse le train roulera ? 190 km/h ou 75 km/h. Nous aurions en effet un point central et deux raccordements pour avoir une estimation de vitesse. Est-ce que vous pourriez nous donner le renseignement ? C'est tout.

Stéphane ROSSO - Nous ne sommes pas à ce niveau de précision par rapport aux scénarios. Je ne dis pas que nous n'allons pas y venir. Essayons de valider un scénario. Si nous n'arrivons pas à valider un scénario global, tant pis. Essayons au moins de valider un scénario sur Marseille, enfin sur les Bouches-du-Rhône. Après, quand nous parlerons des fuseaux et de la position de la gare, je vous dirai : « Si nous sommes entre 100 et 120 km/h, c'est telle courbe. Si nous sommes entre 120, 150 et 160 km/h, cela fait telle courbe et la gare est dans telle zone, etc. ». Je pourrai vous le dire.

Claude TOSTAIN - En fonction de cette courbe, nous connaîtrions à peu près la vitesse. Cela nous donnerait les entrées et les sorties du tunnel éventuel.

Maurice SAPPE - Et le positionnement de la gare.

Stéphane ROSSO - Je vous donnerai des fourchettes. Avec les fourchettes, vous aurez un positionnement de tête de tunnel à 500 mètres près. Il n'y a pas de souci.

Jean-Pierre JUSTON - Une fois qu'ils auront défini le positionnement de la gare, nous aurons réglé tout le reste. Ce n'est pas compliqué. C'est le principal. Une fois que le positionnement de la gare aura été trouvé, nous saurons où, etc.

Stéphane ROSSO - La réponse est oui. Maintenant, nous n'allons pas mettre une gare à Saint-Charles à deux kilomètres de Saint-Charles, parce que cela ne voudrait rien dire. Nous allons mettre une gare souterraine dans les environs de Saint-Charles avec, derrière, des positionnements ou des courbes de vitesse qui vont aller... C'est la raison pour laquelle il y a ce renflement dans la zone d'étude. A un moment, ces courbes de vitesse peuvent faire qu'il soit nécessaire d'aller très, très loin et très, très bas pour remonter sur Saint-Charles, parce que nous aurons besoin d'avoir des rayons de courbure de 800 à 900 mètres.

Maurice SAPPE - Je voudrais rajouter que le gros défaut des lignes actuelles est le fait qu'il n'y ait aucun maillage avec les lignes classiques. A l'heure actuelle, nous le voyons pour Avignon. Nous le voyons pour Valence. Nous le voyons pour Lyon. A l'heure actuelle, sur les lignes TGV, le gros

problème est le maillage avec les lignes classiques. En conséquence, si nous voulons éviter cet écueil, je crois que c'est le scénario le plus maillé qui devrait être pris en considération, d'autant que le temps de parcours est toujours acceptable.

Maintenant, pour ce qui est de Saint-Charles, pour nous autres, en tant que riverains, il y a souvent beaucoup de riverains qui utilisent les trains. Ce ne sont pas ceux qui sont très éloignés. Pour les riverains, il me semble indispensable de savoir quelle est la vitesse de traversée de Marseille pour que ce soit inséré.

Entre autres, moi, je ne vois pas la gare de Saint-Charles souterraine hors de l'aplomb ou à 100 mètres près du bâtiment actuel. Voilà. Sinon, il va falloir mettre un transport secondaire. Si, comme le dit Monsieur, cela a été validé par le COPIL...

Stéphane ROSSO - Attendez, il y a des avis. Moi, je suis le maître d'ouvrage. Il y a un garant de la concertation. Aujourd'hui, moi, je suis convaincu. Après, c'est mon sentiment. Certaines personnes disent qu'elles sont convaincues. Maintenant, il faut que vous puissiez, vous...

Maurice SAPPE - Même si c'est à Blancarde, il va falloir revoir le maillage avec les TER, parce que tout ce qui vient d'Aix, il faudra l'amener à Blancarde.

Stéphane ROSSO - Nous ne le souhaitons pas, je vous le dis.

Cécile CLOUET-VERGES - Quel est l'intérêt de savoir à quelle vitesse vont passer les trains puisque cela va être souterrain ?

Maurice SAPPE - A l'entrée et à la sortie des souterrains.

Cécile CLOUET-VERGES - L'entrée est déjà un souterrain. Donc, ce n'est que la sortie.

Jean-Pierre JUSTON - Comment ? L'entrée est celle qui vient de Paris, la sortie étant celle qui part sur Nice.

Cécile CLOUET-VERGES - Regardez la carte : c'est tout flou !

Jean-Pierre JUSTON - Si on prend la sortie Saint-Henri par rapport à l'entrée... S'ils font 100 mètres entre le premier tunnel et le second, il n'y a aucun problème. S'il fait 5 ou 6 kilomètres, il faudra bien qu'il y ait des limites en nuisances, sécurité, etc.

Jean-Baptiste DAVID - Dans tous les cas, il y aura des aménagements qui seront prévus. Sur le calendrier que nous avons vu tout à l'heure, le fuseau est consensuel à 1 000 mètres. Encore une fois, tout ce que nous sommes en train d'évoquer sur les rayons de courbure et autres, nous avons le temps et les études seront là pour aider. C'est un point important, mais ce n'est pas rayé.

Diane JULIEN - Excusez-moi, avant qu'il n'y ait plus personne dans la salle, est-ce que nous pouvons juste voir les attendus ?

Nous avons noté le fret, des éléments sur les ruptures de charge pour l'utilisateur de référence, un retour d'expérience sur le tram-train, cohérence des projets avec le territoire et cohérence de l'implantation de la gare.

Maurice SAPPE - Pour nous, le concept de couloir de nuisance, c'est quelque chose que nous ne voyons pas avec joie.

Stéphane ROSSO - Je suis désolé de vous presser un peu, mais nous risquons de nous faire enfermer. Je vous propose de balayer juste les points sur les enjeux.

Diane JULIEN - Sur les enjeux, nous avons noté tout ce qui est couloir de nuisance sur la zone, les enjeux économiques, pour bien vérifier que sont répertoriés tous les projets Euromed II, toutes les zones économiques d'Aubagne en termes de projet, comment sont traversées les zones inondables de la vallée de l'Huveaune, le doublement des voies, la prise en compte de la proximité des entreprises à risques, l'interconnexion LGV/réseau existant, LGV/port et LGV/aéroport, la

vitesse, l'impact sur le bâti et l'évolution des nuisances sonores en fonction de la vitesse. Voilà ce que nous avons noté.

Sébastien CONAN - Par rapport à l'Huveaune, juste pour préciser que j'amène le sujet par rapport à l'environnement. A partir du moment où on va passer dans une zone inondable *a priori*, il faudra prévoir des aménagements. Du coup, quel impact cela va avoir sur l'environnement ?

Stéphane ROSSO - Nous en rediscuterons dans le groupe « Vallée de l'Huveaune », et ce plus précisément.

Diane JULIEN - Sur les points d'accord, dans le désordre. Si c'est Marseille Saint-Charles, une grande proximité sera nécessaire LGV, TER, etc. Nous sommes d'accord sur la nécessité d'une gare souterraine en ligne à Marseille. Nous vous transmettons les éléments d'études qui existent sur Saint-Charles et Blancarde et ce que nous trouverons sur Euromed.

Stéphane ROSSO - Sur Euromed, nous n'avons rien étudié. Nous vérifierons.

Diane JULIEN - Nous sommes d'accord que, dans Marseille, nous sommes sur une vitesse limitée, qui n'est pas de 300 km/h.

Les critères importants pour le choix des scénarios sont la desserte pour le plus grand nombre, le maillage... A un moment, nous avons parlé de phasage, que je n'ai pas noté. Non ? Pas de phasage.

Il y a aussi le temps de parcours et l'environnement.

Sur les attendus, nous les avons déjà vus.

Marion PICQUET - Il a été demandé un retour d'expérience sur le tram-train de Mulhouse.

Diane JULIEN - Nous allons voir ce que nous pouvons trouver.

Maurice SAPPE - Il y a aussi Lille et Montpellier.

Jean-Baptiste DAVID - Dans le même style que tout à l'heure, ne partons pas dans tous les sens. Bien que ce soit important, le projet de LGV est un système ferroviaire global et régional. La question du tram-train, même si elle est importante et fera partie des discussions des futurs projets tram-train, là nous sommes dans un projet TER/TGV, et non tram-train. A mon avis, nous ne réussirons pas ici – et je pense que ce n'est pas le lieu – à refaire la politique transport de la Région ou de la métropole marseillaise. Nous pouvons aller voir ce qui se fait ailleurs, mais... Pour rire, c'est ce que je disais en aparté, avec l'accès vélo aux gares aussi, qui est important. Cependant, nous n'allons pas faire ici un schéma d'accès vélo aux gares.

Marc PETIT - C'est quand même intéressant que des gens comme RFF, qui font une étude de cette taille, puissent dire quelque chose là-dessus. Cela a quand même son importance.

Jean-François FRIOLET - Jean-Baptiste, je pense le contraire. Il faut très concrètement poser la question. La question concrète de l'interconnexion c'est, par exemple, se demander si à l'entrée et à la sortie de chacune des villes ou communautés d'agglomérations, il est possible de se connecter avec le nouveau réseau qui sera mis en place. Si cette question est posée systématiquement de Marseille à Nice, cela pourra sacrément faire changer le débat. Imaginez que la politique publique commence à se demander pourquoi chaque communauté de communes ne ferait pas du rail. Ce ne serait pas les quelques kilomètres dont nous sommes en train de parler. Dans ce cas, sur 30 ans, ces 200 kilomètres de ligne nouvelle seraient multipliés par deux, trois ou quatre. Est-ce que vous comprenez ? Autour de Draguignan, Grasse, etc. La question de l'interconnexion, ce n'est vraiment pas une question qu'il faut laisser de côté, même si ce n'est pas l'enjeu de la traiter aujourd'hui.

Jean-Baptiste DAVID - Si nous partons sur tout cela, à Marseille, il y a des projets... C'est un avis.

Maurice SAPPE - Il y a des exemples récents. Le doublement pour Marseille-Aix a été réalisé en rupture complète avec les municipalités et l'intercommunalité. A ceci près, c'est que nous avons même – c'est peut-être anecdotique, mais c'est important dans certains endroits – supprimé les cheminements piétonniers. Autour de la gare de Sainte-Marthe, le projet qui a prévalu, je regrette de le dire, est passé complètement à côté de MPM et de la ville de Marseille. Tous les déplacements piétonniers qui existaient ont été supprimés. Nous en arrivons à l'aberration inverse. C'est la raison pour laquelle nous disons qu'il y a nécessité à coordonner et à lier l'infrastructure avec ce qui existe. C'est indispensable.

Stéphane ROSSO - Excusez-moi Messieurs, concrètement, sur ce sujet-là, nous ne référons pas le projet à partir du groupe de travail. Nous sommes d'accord. Par contre, ce que nous pourrions marquer dans les résultats de ces groupes de travail, c'est qu'il y a des sujets tram-train qui méritent d'être étudiés, etc. Nous allons vous apporter les éléments que nous avons. Après, nous noterons que la concertation a mis en avant, en dehors et à côté de ce projet, d'autres réflexions à mener qui concernent les connexions et l'intermodalité.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre participation. Nous essaierons de vous envoyer et de vous mettre à disposition les études le plus rapidement possible.

La réunion s'achève à 18 heures 25.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV

PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Groupe de travail Nord Marseille
Verbatim de la réunion du 19 septembre 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