

SOMMAIRE

VERBATIM DE LA RÉUNION DU 23 NOVEMBRE 2011	1
1. ANALYSE MULTICRITERES ENVIRONNEMENTALE	4
2. SYNTHÈSE DES GROUPES DE TRAVAIL N°3	34
2.1 MOTIONS	34
2.2. MODIFICATIONS ISSUES DE LA CONCERTATION BDR - R TRAVAIL N°3OUPÉSTER DU 06 DECEMBRE 2011.....	35
2.3 LES FUSEAUX SUR LE TERRITOIRE	36
3. ECHANGES - AVIS SUR LES ENJEUX DU FUSEAU	44

Participants :

JULIEN Diane, Responsable territoriale, AMO Communication

PICQUET Marion, Responsable territoriale, AMO Générale

ROSSO Stéphane, Chef de projet, Mission LGV PACA, RFF

THEPENIER Pierre, Bureau d'études SYSTRA

TIRIAU Eric, Bureau d'études Environnement SOGREAH

AMBERTO Alex, collectif « Tout Aubagne est contre la LGV »

BONOMO Claude, particulier

BOYER Jean, CIQ Ponsons Queirade

BRUN Hervé, association « Aubagne La Penne-sur-Huveaune Activités » (ALPHA)

CALFAS Pierre, Union Régionale Vie Nature (URVN) PACA

CASTINO André, CIQ Ponsons Queirade

CHAIX René, association « Vivre à Gémenos » et UDVN 13

CHASTAN Fabrice, Conseil général des Bouches-du-Rhône

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

EXERJEAN Armand, CIQ Saint-Menet-La Buzine

FABRE Mario, Conseil de développement Marseille Provence Métropole

FOUQUE Max, société Goodman

LACAUX Jean-Michel, particulier

LEYDIER Sandrine, Les Jeunes Agriculteurs du 13

MANSUELLE David, Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) 13

OLLIVIER Thomas, association ALPHA

ORLANDINI Jean-Luc, particulier, Roquefort-la-Bédoule

RAMPAL Gérard, ville d'Aubagne

TOUZE Vincent, communauté urbaine Marseille Provence Métropole

VALETTE Claude, ville de Marseille

VIREY Pierre, association de défense de la basse vallée de l'Huveaune

La séance est ouverte à 14 heures 10.

Diane JULIEN - Bonjour à tous. Nous allons commencer notre quatrième groupe de travail concernant la vallée de l'Huveaune sous de meilleurs auspices : le temps est meilleur que la dernière fois ! L'ordre du jour que l'on vous propose aujourd'hui est le suivant : on commencera par vous faire la synthèse de ce que l'on a retenu de tous les échanges que l'on a pu avoir avec vous, vos élus, avec d'autres groupes concernant les propositions de fuseaux de passage que l'on vous a soumises, sachant que l'on va s'attacher bien évidemment à rester un petit peu plus de temps sur le territoire de la vallée de l'Huveaune. Donc, cela sera en introduction. On vous présentera l'analyse multicritères dont on a commencé à vous donner quelques éléments sur les tables. On a une personne qui va se présenter qui est le Bureau d'études environnement qui s'est chargé de cette analyse. On continuera en parcourant à nouveau ces fuseaux.

Je vais peut-être resituer le groupe d'aujourd'hui dans le calendrier : on en est au quatrième groupe. L'objectif à la fin de cette session est que l'on fasse ensemble une synthèse de tous les avis pour qu'on les remonte au Comité territorial du 6 décembre prochain. On veut que cette synthèse soit la plus exhaustive, la plus précise possible. S'il y a des consensus, des points d'accord qui se dégagent, on les notera. S'il y a des points de désaccord qui se dégagent, on les notera également.

Je vous propose, pour Catherine qui est notre « dame *verbatim* », de faire un tour de table comme d'habitude.

Il est procédé à un tour de table.

Diane JULIEN - On va inverser les deux points de l'ordre du jour, compte tenu de la présence de Monsieur Tiriau. On va commencer par l'analyse multicritères, contrairement à ce que je vous ai dit il y a deux minutes.

1. ANALYSE MULTICRITERES ENVIRONNEMENTALE

Eric TIRIAU - Merci. L'analyse multicritères telle qu'elle est mentionnée ici sur cette diapo, prend en charge les parties environnement. On a un certain nombre d'axes thématiques listés.

Stéphane ROSSO - Pour vous préciser, on vous a remis des documents dans lesquels vous avez des documents PowerPoint. Un document explique l'analyse multicritères et comment elle a été envisagée. Derrière, une grille détaille et explique quelles sont les définitions des critères et comment ces critères sont pris en compte dans l'analyse multicritères. Ensuite, vous avez par section, sur la section B et sur la section AB, des tableaux qui sont l'explication des graphes que l'on va vous présenter maintenant, qui est une analyse comparative par fuseau, suivant les différentes sensibilités de l'analyse multicritères. Vous avez encore, pour finir, les cartes des sensibilités de la thématique biodiversité, paysage et patrimoine et agriculture.

Eric TIRIAU - En préalable à la description de cet outil, il s'agit bien d'un outil qui va apporter des informations quantifiées sur l'intersection entre les différents fuseaux et les enjeux présents. Ce n'est pas un outil automatique de choix d'un fuseau. Elle ne remplace pas une analyse experte, de prendre du recul par rapport aux résultats que l'on va trouver. Mais elle permet d'avoir un outil de quantification sur différentes thématiques.

Les thématiques sont issues d'une grille générale dans laquelle on a mis en exergue les thématiques d'environnement. Donc, on a, si je les liste :

- respecter les réservoirs de biodiversité dans laquelle on a distingué les milieux naturels terrestres et les milieux naturels aquatiques, et ce qu'on appelle les zones nodales de milieux naturels, qui est lié à une interprétation des réseaux écologiques ;
- respecter les continuités biologiques avec le nombre de corridors interceptés ;

- protéger les paysages et le patrimoine, donc sur ces thèmes-là ;
- réduire les nuisances, en distinguant tout ce qui est lié aux zones sensibles urbaines, et en ayant une approche des nuisances acoustiques ;
- prendre en compte les risques naturels et technologiques, donc en termes de risques naturels, on verra le détail des indicateurs abordés, et également sur les risques technologiques ;
- protéger également la ressource en eau, les ressources naturelles (essentiellement la sylviculture et les ressources en matériaux, les carrières) ;
- favoriser une agriculture pérenne, donc toute l'activité de la thématique agriculture.

Chacun de ces objectifs-là est décliné en un certain nombre d'indicateurs. Ce que l'on a proposé, c'est d'avoir des indicateurs agrégés qui tiennent compte de toute l'approche que l'on a pu faire auparavant.

Je vais revenir quelques diapos en arrière très rapidement, sur la démarche que l'on a adoptée. Tout en haut à gauche, vous avez ce que l'on a appelé la zone d'études préférentielles. Cette zone d'études préférentielles a eu pour but de réduire l'aire d'études globales à une zone où l'on va pouvoir balayer toutes les possibilités de fuseaux. Cette zone d'études préférentielles a été déterminée en premier lieu en analysant toutes les sensibilités environnementales et en faisant le choix d'éviter clairement les zones de plus forte sensibilité. Dans cette approche, il y a toute une hiérarchisation des zones de sensibilités environnementales qui a été faite. Et cette approche-là a visé à classer par exemple en « difficilement envisageable », ou « très difficilement envisageable » certaines sensibilités environnementales. On les a reprises dans l'analyse multicritères en quantifiant les intersections entre ces zones très difficilement envisageables et difficilement envisageables. Au-delà de ces indicateurs agrégés, on liste aussi un ensemble d'indicateurs bruts, par exemple si on veut savoir le nombre et la surface d'une zone Natura 2000 traversée, ou d'un espace naturel sensible.

Vous avez le détail de ces indicateurs-là dans les documents qui vous ont été remis.

J'ai pris un petit peu d'avance sur la diapo suivante. C'est effectivement ce que je viens de détailler.

Ce qui est important aussi, c'est comment s'y prendre pour calculer les indicateurs. La difficulté que l'on a, c'est que l'on a aujourd'hui des fuseaux qui ont une largeur variable. Donc, si on s'arrête à une surface interceptée entre la sensibilité et le fuseau, on peut avoir des résultats biaisés si par exemple à certains endroits, on a un fuseau très large et à d'autres endroits un fuseau étroit, alors que l'on aura un linéaire de tracé au final qui sera le même. Donc, on a fait le choix de diviser cette surface interceptée par la largeur moyenne du fuseau, ce qui fait que l'on enlève ce biais-là.

L'autre principe est d'adopter un facteur de corrections, selon que l'on passe en surface ou en tunnel. On ne dit pas qu'il y a absence totale d'impact quand on a un passage en tunnel. On dit simplement qu'il est fortement réduit, et que cette réduction est liée à la thématique concernée. Par exemple, pour les milieux naturels, on a conservé pour un passage en tunnel 40 % de la valeur de l'indicateur par rapport à un passage en aérien. Tout cela pour prendre en compte les nécessaires interventions en période de reconnaissance notamment, de reconnaissance géotechnique avec la réalisation de pistes par exemple.

Pour d'autres thématiques, par exemple tout ce qui est lié aux karsts et aux ressources en eau, on a au contraire aggravé, renforcé le poids de l'indicateur quand on avait un passage en tunnel. Pour d'autres facteurs, par exemple au niveau agricole où l'impact de la passe chantier est jugé moins importante que le milieu naturel terrestre, on a un facteur un petit peu plus faible. Mais dans tous les cas, on n'a pas absence totale d'impact et de calcul de l'indicateur lorsque l'on a un passage en tunnel.

Pierre VIREY - D'où viennent ces coefficients que vous avez mis ?

Eric TIRIAU - Ces coefficients ont été proposés et ensuite, ils ont été discutés. Dans les outils mis en place pour arriver à acter ces propositions, on a notamment un Comité thématique environnement et développement durable (dans lequel sont représentés la plupart des acteurs sur l'environnement et sur ces thématiques-là), qui se réunit à peu près à une fréquence mensuelle et dans lequel, petit à petit, on présente nos travaux, et on valide, on propose ces éléments-là. Après, il y a effectivement des choses qui ont évolué par exemple, dans ces facteurs-là. Ce que vous voyez là, ce sont les dernières versions suite à ces différentes remarques prises en compte.

Dans les sections qui nous intéressent ici, essentiellement A et B, vous avez sur les documents qui vous ont été remis, des graphes à barres, selon l'ensemble des thématiques, qui résument les valeurs des indicateurs que l'on a pu calculer sur ces deux sections, donc en distinguant ce que l'on a jugé très difficilement envisageable et difficilement envisageable.

En complément de ces graphes-là, on a un petit tableau qui analyse rapidement, section par section, les différents résultats sur les différentes thématiques. Il y a certaines sections et certains fuseaux au sein de ces sections pour lesquels pour une thématique donnée, on ne va pas trouver un avantage. Cela va être difficile d'être discriminant au niveau des indicateurs. C'est par exemple le cas sur tout ce qui est biodiversité pour les tronçons B.

Stéphane ROSSO - Je vous propose de les passer en revue les uns après les autres, de prendre les graphes que vous avez ici. Vous avez la première page pour la section B, la deuxième page pour la section AB, donc qui correspondent aux fuseaux B et AB. Je vous propose de passer en revue, sensibilité par sensibilité, ces graphes afin que l'on puisse avoir des échanges sur les sensibilités et, du coup, avoir une vision des différentes contraintes de chaque fuseau.

Par rapport aux fiches fuseau qui vous ont été remises et qui ont été mises à jour comme vous nous l'aviez demandé - mais cela, on en discutera après -, la fiche fuseau B4 ici correspond au graphe que l'on a appelé secteur AB. Donc le secteur AB est devenu le secteur B4. Et les fiches fuseau B1, B2 et B3 sont devenus B1bis, B2bis et B3bis.

On regarde sur la section B, l'analyse comparative entre les différentes thématiques,

Eric TIRIAU - Par exemple, en termes de milieux naturels terrestres pour la section B, le fuseau B3 a l'indicateur le plus fort. C'est-à-dire que l'on parle de linéaires équivalents parce que finalement, pour un tracé moyen dans le fuseau présenté, on aura par exemple 4,5 kilomètres de zones difficilement envisageables, franchies par ce fuseau. Donc, les différences dans ces trois fuseaux-là sont souvent liées au fait d'avoir un passage en tunnel ou pas. C'est ce qui influe aussi fortement sur la valeur de l'indicateur. Dans ce cas-là, on a effectivement le fuseau B3 qui est plus pénalisant. Par contre, par rapport aux milieux naturels aquatiques, pour le fuseau B1 qui passe au nord d'Aubagne et le long du torrent du Fauge et des zones humides que l'on trouve dans ce secteur-là, on a effectivement un indicateur plus élevé.

Stéphane ROSSO - La zone concernée est celle-ci.

Pierre CALFAS - Pourriez-vous l'orienter avec le nord en haut, s'il vous plaît ? Merci. Voilà, d'accord.

Stéphane ROSSO - La section impactée par les milieux naturels aquatiques impactés est dans cette zone-là, une fois que l'on a franchi l'autoroute jusqu'à la fin de la plaine de Gémenos.

Eric TIRIAU - Toujours dans notre analyse des sensibilités, quand les indicateurs qui sont basés sur ce que l'on a estimé être difficilement envisageable ou très difficilement envisageable, on a bien sûr des niveaux inférieurs. Cela ne veut pas dire que quand on a zéro en indicateur milieux naturels aquatiques, il n'y a aucun milieu naturel aquatique. A chaque fois, c'est bien un outil de comparaison des fuseaux les uns par rapport aux autres. Ce ne sont pas des quantifications absolues pour un fuseau donné et isolé.

Par exemple, en paysage patrimoine, toujours pareil, dans les enjeux les plus sensibles, on n'a pas sur les trois fuseaux B1, B2 et B3, d'entité, de sensibilité forte au niveau du paysage. Cela ne veut pas dire que cette notion-là ne doit pas être prise en compte. L'analyse multicritères doit être renforcée par tout ce qui est perception paysagère et visuelle des différents fuseaux. Ce travail est en cours. Cela viendra compléter les résultats acquis aujourd'hui.

Sur la thématique agricole, logiquement, le fuseau B3 ressort avec l'indicateur le plus important. C'est toujours pareil, c'est toujours issu de la classification DE, TDE. En fait, la partie vignoble que l'on retrouve le plus à l'est du fuseau B3 ressort, et donc tout le domaine de La Rouvière.

Point particulier, un zoom est à faire sur cette thématique agricole. Le fuseau B1 (et le fuseau B2 dans une moindre mesure) concerne également toutes les exploitations agricoles et les terres agricoles liées à la charte du pays d'Aubagne. Ce point important ne ressort pas dans les indicateurs agrégés, mais globalement dans d'autres indicateurs et dans l'ANC.

En nombre de corridors écologiques interceptés, vous serez peut-être surpris qu'il n'y en ait pas. En fait, c'est un indicateur à lier avec les zones nodales de milieux naturels traversés. On a fait une approche aujourd'hui très macro de tout ce qu'on appelle réseau écologique et trames vertes et bleues. L'ensemble de la zone des fuseaux B1, B2 et B3 fait partie d'une grande zone nodale qui s'insère dans une liaison entre le massif de la Sainte-Baume et le massif des Calanques en termes de réseau écologique. C'est pour cela que l'on a de forts indicateurs pour tout ce qui est zone nodale. Mais en tant que corridor tel quel dans notre approche, c'est-à-dire entre des zones nodales complètement séparées, cela n'a pas été dénombré. Cette approche-là aussi doit être précisée et approfondie au sein de chaque fuseau.

Stéphane ROSSO - Peux-tu situer les zones nodales sur la carte ?

Eric TIRIAU - C'est lié effectivement à tous les milieux forestiers essentiellement, qui font la liaison entre le massif de la Sainte-Baume et le massif des Calanques plus au sud.

En sensibilité de zone urbaine, cela prend en compte tout le bâti existant qu'il soit un tissu urbain dense, discontinu, mais également tout le bâti du dessus. Et dans cet indicateur-là, on trouve également toutes les zones de développement futur, notamment celles qui sont inscrites au SCoT.

Dans les nuisances acoustiques, on va avoir une approche des nuisances acoustiques. Comme aujourd'hui, on est à un stade fuseau, et que l'on ne connaît pas le tracé, on raisonne à l'envers. C'est-à-dire que l'on prend les bâtis et des zones tampon autour des bâtis représentent la distance des possibles nuisances acoustiques. Ce sont ces zones tampons que l'on comptabilise dans l'indicateur. Sur ce thème-là, on n'a pas de fuseau qui ressort plus intéressant qu'un autre. Au total, les fuseaux B2 et B3 sont à peu près équivalents. Et le B1 a logiquement des nuisances plus importantes.

Sébastien CONAN - Je n'ai peut-être pas bien compris sur ce que vous nous avez expliqué sur corridors écologiques. Je vois par exemple que sur le tableau d'analyses, on parle de fort impact sur la ripisylve de l'Huveaune sur la section AB. Pour moi, une ripisylve est un corridor écologique.

Eric TIRIAU - Oui. Disons que c'est inclus dans la zone nodale. C'est une approche vraiment très macro avec ces zones nodales de grande taille. Et la ripisylve de l'Huveaune est incluse dans ces zones nodales en termes de lieu humide. Ce travail sur les trames vertes et bleues fait l'objet d'un atelier de travail spécifique dans le cadre du projet.

Sébastien CONAN - Oui, d'accord, mais sur le fuseau AB, par contre, dans tout ce qui est milieu naturel aquatique, il n'y a rien non plus. Si la ripisylve est incluse là-dedans, elle n'y est pas.

Eric TIRIAU - Elle est dans les zones nodales, au niveau « milieux humides ». C'est toujours pareil. En fait, à chaque fois dans cette analyse-là, on voit les niveaux de sensibilité les plus élevés. Cela ne veut pas dire que l'on n'a pas la prise en compte des autres...

Sébastien CONAN - Où sont les milieux humides dans ces tableaux ?

Eric TIRIAU - Là-dedans, ils sont dans les zones nodales. Les trois milieux (humides, forestiers, et ouverts) sont regroupés sur la même échelle.

Sébastien CONAN - Quelle est-elle ? Celle des milieux naturels traversés ?

Eric TIRIAU - Zones nodales, milieux naturels traversés.

Sébastien CONAN - Ok. D'accord. Et dans le milieu aquatique, du coup, qu'y a-t-il ? Y a-t-il la rivière uniquement ?

Eric TIRIAU - Oui. Après, on va avoir tout ce qui va être zone humide, cours d'eau avec une sensibilité forte au niveau environnemental.

Sébastien CONAN - C'est une suggestion, mais je pense qu'il serait plus intéressant de mettre tout ce qui est ripisylve dans le milieu naturel aquatique. Il me semble que c'est vraiment représentatif de ce milieu, d'autant plus que c'est *a priori* ce qui va être impacté par les aménagements.

Eric TIRIAU - On va regarder comment on a intégré cela réellement.

Pierre CALFAS - J'ai juste une question. Le B1 du tableau correspond-il au B1bis ? Est-ce que c'est cela ?

Stéphane ROSSO - Oui.

Pierre CALFAS - B1bis est égal à B1.

Stéphane ROSSO - En gros, la différence entre le B1 et le B1bis est le recalage de l'origine du fuseau pour permettre une prise en compte de même origine.

Max FOUQUE - Et au niveau du patrimoine, vous parliez du patrimoine, vous n'avez rien mis. Pour quelle raison ?

Eric TIRIAU - On répond toujours sur la section B. Je vais reprendre ma table parce qu'il y en a beaucoup et je préfère m'y attacher. Dans tout ce qui est qualifié de très difficilement envisageable, ce sont tous les périmètres des sites et monuments classés, et les ZPPAUP. Et dans tout ce qui est difficilement envisageable, ce sont tous les sites inscrits. Ensuite, on a un ensemble d'indicateurs bruts qui concerne les périmètres de ce que je viens de citer, les zones de présomptions et de prescriptions archéologiques, les surfaces des territoires du conservatoire du littoral, les GR, etc.

Max FOUQUE - Pourquoi y a-t-il zéro ?

Eric TIRIAU - Dans les deux premiers, c'est-à-dire TDE et DE, il y a zéro parce que dans la section B, les fuseaux ne traversent pas de périmètre de site, de monument classé, de ZPPAUP, ou de site inscrit.

Max FOUQUE - La propriété Goodman, ancêtre de l'usine Nestlé, est répertoriée aux bâtiments, aux ABF, avec une architecture Fernand Pouillon, avec un périmètre impacté par le château de La Millière en dessous de la Reynarde. Compte tenu de la rénovation que nous en avons faite, on est bien au courant des contraintes de l'architecte, Monsieur Pouillon à Marseille, je pense que l'on est pleinement concerné.

Eric TIRIAU - Est-il répertorié en monument inscrit ? Classé ? Avez-vous cette précision-là ?

Max FOUQUE - J'ai répondu par mail sur ce qu'était le parc Valentine Vallée Verte. Après, c'est à vous de faire une enquête.

Eric TIRIAU - On va vérifier ce point-là.

Max FOUQUE - Je pense qu'il faut modifier cela au niveau du patrimoine.

Eric TIRIAU - Si l'on poursuit sur les différentes thématiques, en risques naturels, ce qui influe, si on prend la section B, c'est à la fois la zone inondable de l'Huveaune, donc au départ de la section B. C'est également les zones karstiques, on a pris en compte ce risque-là, notamment en termes de risques géotechniques. Ils sont plus ou moins importants en fonction de l'implantation du fuseau. C'est par exemple le cas pour le fuseau B3 où on a une surface en zone karstique deux fois plus importante que sur le fuseau B1. Ce sont essentiellement ces deux points-là.

Pierre CALFAS - Sur les zones karstiques, il se trouve qu'en tant qu'ancien spéléologue en tout cas, je fais partie du petit groupe karst mis en place et qui a eu lieu il y a un peu plus d'un mois, et nous sommes tous convenus - parce qu'il y a quand même des spécialistes - que le plus facile pour faire le tunnel, je parle de tunnel, c'est quand même du karst. Dans le karst, on sait quand on commence, on sait quand on finit, et on sait à 10 % près ce que cela coûte. De temps en temps, on trouve une galerie, et cela fera plaisir à mes collègues spéléologues. Je suis étonné que vous le mettiez comme une contrainte. De mon point de vue et je fais beaucoup de tunnels dans toute sorte de matériaux et notamment des karsts, je considère que le plus facile est le karst. Surtout des karsts de cette nature. Je ne parle pas des karsts que l'on trouve dans les Pyrénées ou dans le Vercors, ce sont quand même des minikarsts, même si l'on peut avoir des galeries de 2 ou 3 mètres de large.

Eric TIRIAU - C'est effectivement le risque. Quand je dis « risque géotechnique », c'est aussi le risque à l'extérieur du projet. On sait par exemple que tout le bassin de Cuges-les-Pins est assaini par un réseau karstique. C'est bien de prendre en compte ce fonctionnement-là. C'est bien que l'on a tout ce qui est écoulement et karst globalement dans le projet.

Pierre CALFAS - Je suis désolée, mais, en altimétrie, la vidange du bassin de Cuges-les-Pins n'a strictement rien à voir. Je vous conseille avant d'affirmer des choses comme celle-là, de vous rapprocher du groupe karst. On n'est pas rentré à ce niveau de détail, mais la vidange de Cuges-les-Pins n'a strictement rien à voir avec le niveau auquel on passe là.

Eric TIRIAU - Je suis tout à fait d'accord avec vous. C'était un exemple d'interaction possible. Après, sur cette section B, le risque karst n'est peut-être pas très déterminant. Sur d'autres sections que l'on a plus loin, dans le Var, cela devient aussi peut-être différent. Ce que l'on a voulu, c'est aussi avoir quelque chose...

Pierre CALFAS - A mon avis, dans les Bouches-du-Rhône, c'est un avantage. Et dans le Var, cela peut être un petit inconvénient.

Eric TIRIAU - Ce que l'on a voulu, c'est aussi avoir une approche homogène dans les différents secteurs.

Pierre CALFAS - Les karsts ne sont pas les mêmes.

Eric TIRIAU - C'est toujours pareil. C'est quelque chose qui doit conduire, section par section, à avoir des outils de comparaison. Après, thématique par thématique, il peut y avoir des points à approfondir et cette partie karst peut en être un également.

La thématique suivante est tout ce qui concerne les ressources en eau. Donc, on a identifié dans les niveaux des indicateurs tout ce qui était périmètre de protection de captage, en faisant deux niveaux en fonction de la nature du périmètre. C'est-à-dire un niveau difficilement envisageable pour les périmètres éloignés et un niveau très difficilement envisageable pour les périmètres rapprochés et immédiats. A nouveau, dans cette thématique ressource en eau, on prend en compte les zones karstiques. Ce que l'on a dans les différents fuseaux de la section B, le périmètre le plus concerné, est celui du captage de Coullins sur la commune de Gémenos, alors que la section B3 n'a *a priori* pas d'interaction avec le périmètre de protection du captage. Il nous reste toutefois une donnée à compléter sur le captage de secours de la commune de La Penne-sur-Huveaune.

Pierre VIREY - Qu'en est-il en termes de risques technologiques ?

Eric TIRIAU - Là, je n'ai pas mentionné les risques technologiques dans la section B. En fait, ils interviennent dans le découpage de la section que l'on avait quand on a fait cette analyse-là. Ils interviennent dans la section A et notamment avec le périmètre du futur PPRT de l'usine Arkema.

Pierre VIREY - Donc là, ils n'apparaissent pas.

Eric TIRIAU - Dans la section B, non. On va le retrouver dans la section AB par exemple.

Armand EXERJEAN - Qu'entendez-vous par « limiter le passage dans les zones à risques » ?

Diane JULIEN - Pourriez-vous juste demander le micro ? Parce que la réunion est enregistrée et c'est plus facile après pour les *verbatim*.

Armand EXERJEAN - Je prends une grille d'AMC environnemental, c'est marqué, risques technologiques, « limiter le passage dans les zones à risques ». Que signifie « limiter le passage dans les zones à risques » ? Cela signifie-t-il qu'il faut que la LGV passe une fois de temps en temps ? C'est un petit peu ambigu.

Eric TIRIAU - Au départ, c'est bien la prise en compte de ce risque-là. Après, « limiter le passage », plus précisément sur Arkema, c'est de voir quelles sont les contraintes liées aux passages à proximité d'Arkema. On a eu des rencontres avec le service de la DREAL qui s'occupe du PPRT d'Arkema. On a regardé cela ensemble et le passage du projet dans l'emprise du PPRT d'Arkema n'est pas rédhibitoire. Elle peut s'accompagner de mesures de gestion plutôt que des mesures d'équipement. Il y a certainement des choses où il faut qu'on aille plus loin. Mais, *a priori*, ce passage-là dans le périmètre PPRT n'est pas rédhibitoire aujourd'hui.

Pierre VIREY - C'est bien *a priori* parce que, dans le dossier du PPRT, on néglige justement les trains. On dit qu'ils passent tous au minimum à 70 kilomètres/heure, qu'il n'y a pratiquement personne, que ce ne sont que des trains confinés, ce qui est faux. C'est pour cela, c'est à prendre avec des pincettes. Je pense qu'il ne faut pas négliger le risque technologique comme cela.

Stéphane ROSSO - On n'a pas dit qu'on le négligeait. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, le PPRT n'est peut-être pas encore notifié.

Pierre VIREY - Il existe. Il existe !

Stéphane ROSSO - On est d'accord. Ce que l'on vous dit, c'est que l'on travaille avec la DREAL pour anticiper les mesures qui seront prises par le PPRT. Donc, le PPRT n'est pas encore notifié. Tout n'est pas fixé. On ne peut pas de façon péremptoire savoir ce que l'Etat va nous imposer. En tout cas, la réflexion y est. On prend bien en compte effectivement ce passage d'Arkema et toutes les mesures qui pourraient s'imposer à nous. C'est pour cela que l'on travaille avec la DREAL et que l'on a de nombreux échanges là-dessus.

Pierre CALFAS - Sur le paragraphe, sur la ligne rouge 2.3.3 « prendre en compte les risques naturels et technologiques », vous écrivez sur les trois lignes « bâtis en zones inondables de l'Huveaune » et vous mettez un S à « bâtis », qu'est-ce que cela veut dire ? Est-ce que cela veut dire que c'est la LGV qui est en zones inondables ? Ou est-ce que cela veut dire qu'autour, il y a des bâtiments déjà en zones inondables et donc dont l'inondabilité risque d'être aggravée par la LGV ? Tout est dans ce S. Que veut dire le S de « bâtis » ?

Eric TIRIAU - Je vais vous expliquer. Dans l'indicateur lié au risque d'inondation, la première idée était de prendre la superficie de zones inondables interceptée par le fuseau. En allant plus loin, on s'est dit aussi que dans un cas où l'on était dans une zone prérurale, sans aucun enjeu lié à cette problématique d'inondation, et un franchissement d'une vallée inondable par un TGV, c'est quelque chose que l'on sait concevoir. Et on sait concevoir des franchissements qui n'ont que très peu d'impacts. On a voulu distinguer dans l'indicateur le franchissement de vallées inondables dans lequel on avait beaucoup d'enjeux et notamment à travers la présence du bâti. Donc, on a bâti l'indicateur, c'est le cas de le dire, en regardant dans le fuseau quelle était la surface cumulée de tous les bâtis du fuseau.

Pierre CALFAS - Ce qui est étonnant, c'est que quand même dans les 5 colonnes, B1, B2, B3, A1B3 et AB1 - c'est la bataille navale, c'est le cas de le dire - vous mettez également « bâtis » avec un S en zones inondables de l'Huveaune. Donc, on a l'impression à la lecture que l'impact est identique pour toutes les variantes. Or, dans un des cas, le fuseau longe l'intégralité de la vallée de l'Huveaune, et dans d'autres cas, il se contente de la suivre pendant 2 ou 3 kilomètres. Donc, l'impact hydraulique, aussi bien par rapport aux inondations que par rapport aux écoulements, n'est pas du tout le même. Il y a quand même une nette différence entre les différents tracés qui n'apparaît pas dans votre tableau.

Eric TIRIAU - Dans la section B, là ?

Pierre CALFAS - Je dis que c'est toujours pareil. La ligne 2.3.3., sur les 5 colonnes, c'est pareil, « bâtis » avec un S en zones inondables, etc. Vous les traitez à pied d'égalité, or ce n'est pas du tout le cas. Puisque dans un cas on longe l'Huveaune. Et je reprends ce qui a été dit tout à l'heure : vous avez dit franchir une vallée inondable avec un moindre impact. Je vous rappelle que la réglementation, ce n'est pas un moindre impact, mais l'impact zéro. Donc, lorsque la LGV longe tout le long la vallée de l'Huveaune en zones inondables, cela a forcément plus d'impact, c'est plus difficile que quand cela longe pendant 2 ou 3 kilomètres et que cela la croise après pour finir dans la colline ou dans les karsts si faciles à creuser contrairement à ce que vous pensez. Je pense qu'il y a une modulation à apporter dans ces 5 colonnes.

Eric TIRIAU - Ce que je vous propose, c'est que l'on peut apporter tous les détails des indicateurs. C'est vrai que là, vous avez dans les graphes qui sont là, à la fois un mélange de plusieurs risques naturels.

Pierre CALFAS - Ce n'est pas du détail. Le diable se cache dans le détail. A ce niveau-là, ce n'est pas du détail. Parce que c'est une des principales différences entre les différents tracés.

Stéphane ROSSO - Le micro, s'il vous plaît.

Pierre CALFAS - Je disais que le diable n'est pas dans le détail. Puisque là, il s'agit d'une des différences fondamentales entre les différents fuseaux, pour ne pas dire tracés.

Eric TIRIAU - Dans les indicateurs que l'on a, on peut vous donner les informations pour chacun des risques naturels - il y a juste le temps que je les recherche, ou sinon on vous les communiquera -, mais dans lequel on va voir des différences entre les différents tracés pour l'aspect risques inondations.

Pierre CALFAS - Je pense que c'est au moins une des dernières fois sur la ligne 2.3.3. Je n'ai strictement aucune confiance dans ce type d'analyse. Pour en avoir fait moi-même, je sais que l'on peut leur faire dire n'importe quoi, surtout quand on s'amuse à mettre des lettres, des chiffres ou des couleurs. Simplement, à la limite, ce que vous pourriez mettre, je ne sais pas moi, c'est comme AAA, c'est comme les andouillettes, ou comme les notes actuelles de la France, vous pourriez mettre AAA, AA et A parce que l'impact en zone inondable et sur l'écoulement, je rappelle que l'écoulement des crues et l'écoulement souterrain des eaux ne sont pas du tout les mêmes dans les différents scénarii.

Stéphane ROSSO - Que vous ne soyez pas d'accord sur la façon dont est menée l'analyse, il n'y a pas de problème. Par contre, que vous mettiez en doute la probité de l'analyse faite, je ne suis pas tout à fait d'accord.

Pierre CALFAS - Je ne mets pas en doute la probité.

Stéphane ROSSO - Je finis, Monsieur Calfas. Si vous pensez que l'on a manipulé les résultats pour orienter le truc, je vous le dis tout net, c'est non. Après, que vous ne soyez pas d'accord avec la méthode choisie, il n'y a pas de problème. On peut en discuter. Après, par contre, sur la crédibilité des résultats annoncés, là, je me permets de faire une petite réflexion.

Pierre CALFAS - Attendez, je n'ai jamais parlé de manipulation. J'ai simplement dit que je n'y croyais pas pour la bonne raison que moi-même j'ai fait des tas de « machins » comme cela, c'est tout. Je n'ai pas dit que c'était manipulé. Je dis simplement qu'à la lecture de la fameuse ligne, je constate - à la limite, ce n'est pas la peine de les mettre, vous n'avez qu'à mettre *idem* partout - ce n'est pas du tout pareil. Je ne dis pas du tout que c'est volontaire de votre part. C'est un constat. Je rappelle que l'on est là pour dire ce que l'on pense et pour faire avancer le dossier.

Eric TIRIAU - Je peux vous donner le détail. Là, je parle vraiment de zones inondables, de linéaire moyen pour tel ou tel fuseau, de traversée de zones inondables. Pour le fuseau B1, on a 1,7 kilomètre, pour le fuseau B2 1,3 kilomètre, et pour le fuseau B3, toujours compte tenu des tunnels et des choses comme cela, on n'a que 20 mètres. Donc, il y a bien une différence entre les trois fuseaux.

Pierre CALFAS - Attendez. 1,2 kilomètre de zones inondables ? Je rappelle que la zone inondable, ce n'est même plus la crue centenaire depuis 5 ans, c'est la plus grande crue historique connue. Donc, tous les fuseaux ont au maximum 1,2 ou 1,5 kilomètre dans le lit de la plus grande crue historique connue de l'Huveaune. Etonnant ! Ce n'est pas possible. Ce n'est pas possible.

Eric TIRIAU - Non, effectivement.

Pierre CALFAS - A mon avis, vous vous trompez d'un zéro.

Jean-Michel LACAUX - Je voudrais donner un point de satisfaction et un point de mécontentement. Le point de satisfaction, c'est de voir que suite à mon incompréhension du dernier groupe, on a modifié effectivement les limites de manière à ce qu'elles soient cohérentes entre les fuseaux B1, B2, B3, devenus bis, et AB1 devenu B4, c'est très bien. Par contre, ce qui est dommage, c'est que l'on n'en ait pas tenu compte dans l'analyse multicritères faite sur les anciens secteurs. Ce qui a des influences en particulier pour les risques technologiques où on ne voit pas la différence entre les fuseaux B1, B2, B3 et B4, puisque ce ne sont pas les mêmes. Ce qui a des différences également, par exemple pour les risques d'inondation. Donc, il faudrait recalculer cela aussi par rapport aux nouvelles limites des secteurs parce que ces limites sont discriminantes.

Et c'est là où c'est intéressant puisque la partie du fuseau commune à tous les fuseaux, de toute façon elle est commune donc on n'a pas tellement d'influence là-dessus. Là où on a une influence et une réflexion à avoir, c'est pour savoir si c'est mieux ou moins bien de passer au nord, au sud, à B1, B2, B3, B4. Et là, il faut que ce soit uniquement sur la partie La Barasse, col de l'Ange, Fontblanche, qu'on ait l'information. Cela me paraît assez cohérent et logique. Et cela n'a pas été fait puisque par exemple, je constate que pour les risques technologiques des fuseaux B1, B2, B3, alors qu'ils passent au ras d'Arkema, ont zéro, alors que le fuseau B4 a un risque technologique. Alors qu'en réalité, c'est le même, et peut-être même moindre. C'est-à-dire qu'on vient à avoir les fuseaux B1, B2 et B3 qui ont le risque technologique maximal, qui figurent à zéro.

Et l'ex-AB1, qui va devenir B4, qui a un risque technologique maximal alors que lui, potentiellement, c'est le seul que l'on peut éventuellement faire passer loin d'Arkema puisqu'il pourrait passer en tunnel sous le massif de Saint-Cyr, à cet endroit-là. Donc, c'est assez incohérent, à mon avis. C'est peut-être une question de temps.

Stéphane ROSSO - Après, ce n'est pas forcément une excuse non plus pour nous. Pour répondre à votre question, je serais plus nuancé sur le fait que le fuseau B4 ait un risque technologique moindre, puisque, comme on l'a expliqué la dernière fois...

Jean-Michel LACAUX - Potentiellement.

Stéphane ROSSO - ... potentiellement moindre. Je serais quand même plus nuancé malgré le mot potentiellement...

Jean-Michel LACAUX - Enfin, ce n'est pas ce qui apparaît. C'est l'inverse qui apparaît.

Stéphane ROSSO - On est d'accord qu'aujourd'hui, le recalage a la même origine. Ce qui fait que tous les fuseaux B1, B2, B3 et B4 ont exactement le même risque technologique. Et je ne suis pas forcément en phase avec vous - après, il faut regarder dans le détail - sur le fait que le fuseau B4 ait potentiellement moins de risque technologique à ce jour parce que l'on a expliqué la dernière fois que l'on était quand même obligé d'aller au moins jusqu'à la gare de la Barasse en surface, avant de faire un débranchement quelconque.

Jean-Michel LACAUX - A La Barasse, on est à 1,5 kilomètre d'Arkema. Alors que la voie actuelle passe au ras d'Arkema.

Stéphane ROSSO - Je finis. Donc, on est obligé d'aller jusqu'à La Barasse en surface, et après, de commencer à envisager soit un plongeon en tunnel, soit un passage en surface viaduc pour rejoindre le fuseau B4. Dans tous les cas, cela ne sera pas immédiatement en sortie de gare.

Une unité simple : un TGV, c'est au moins 400 mètres. Donc, on se rapproche déjà à 600 mètres du périmètre d'Arkema. Et après, il faut aussi avoir la pente pour commencer à plonger. On ne va pas plonger dans la gare, en tout cas aujourd'hui.

Du coup, au final, on se rend compte que l'on sera quand même en passage devant Arkema. Et donc, en l'état actuel de nos connaissances techniques et des avancées et études techniques, les fuseaux B1, B2, B3 et B4 ont exactement le même risque technologique. Or peut-être qu'après, à l'avenir, on sera capable de dire « non, on passe en tunnel » et du coup il n'y a plus de risque. Pour l'instant, ce n'est pas l'option. Et donc techniquement, cela paraît très contraint, « ferroviairement » parlant.

Armand EXERJEAN - Je pense qu'en faisant de La Barasse en souterrain jusqu'à La Penne-sur-Huveaune, il y a une faisabilité parce que là, il n'y a pas beaucoup d'habitations, pour ainsi dire pas du tout, et il y a des industries. Donc on peut faire du souterrain. Parce que, vu la carte du plan du PPRT, vous passez juste à côté d'Arkema.

Stéphane ROSSO - On est d'accord. On ne dit pas le contraire.

Armand EXERJEAN - Mais là, on pourrait faire en souterrain, et en plus de cela en ligne droite, ce qui permettrait d'aller plus vite.

Stéphane ROSSO - Je précise. Je reviens sur l'explication technique. La quatrième voie que l'on fait dans la vallée de l'Huveaune n'est ni plus ni moins qu'une quatrième voie normale dans laquelle pourront circuler tous les trains, que ce soit des TGV, des trains corail, des trains de fret ou des TER. C'est grâce à cela que l'on permet d'augmenter la circulation du nombre de TER, et d'augmenter le nombre de trains qui circuleront.

Pour permettre cela, il faudra que demain, entre l'infrastructure existante et l'infrastructure nouvelle, on crée une zone d'échange. S'il n'y a pas de zone d'échange, potentiellement, les objectifs que l'on s'était fixés il y a quelques semaines, en termes de fonctionnalité, qui était de dire qu'il fallait qu'il y ait un maillage - parce que l'on a besoin de maillage - interconnecté, parce que l'on a besoin de créer des échanges, entre une gare TER, des TGV, des modes de transport d'eau, des TER et tout cela, il faut que cela soit créé. Cela peut être créé aujourd'hui à La Barasse. Et cela nécessite des zones d'échange. Aujourd'hui, ce n'est pas une question de foncier disponible ou pas, c'est une question aussi de fonctionnalité ferroviaire et de nécessité ferroviaire qui font que l'on est obligé d'aller au moins jusqu'à la part de La Barasse pour réaliser ces échanges par la gare, et permettre ensuite de rentrer dans un tunnel si on passe en tunnel et si on va dans ce fuseau B4.

Donc, dans tous les cas, on est dans le périmètre d'Arkema, que l'on le veuille ou non, de façon pratiquement quasi obligatoire.

Pierre THEPENIER - Juste dans le traitement du périmètre d'Arkema, ce que l'on évite nous, en termes ferroviaires, c'est d'arrêter les trains aux droits du périmètre. Cela veut dire qu'il faut que l'on évite, en signalisation, de mettre des signaux qui obligent les trains à s'arrêter à ces endroits-

là. Comme quelqu'un l'a dit, les trains sont aujourd'hui étanches, la plupart des rames, et à l'avenir, c'est en gros l'orientation vers laquelle on va. Donc, les rames étant étanches, elles sont beaucoup moins sensibles à d'éventuelles fuites de gaz. Donc, traiter en passage du train, c'est vrai que cela a un fondement.

Eric TIRIAU - Je reviens sur les valeurs chiffrées en termes de zones inondables. En fait, le malentendu vient peut-être de la limite effectivement entre A et B. Si on regarde ce qu'il se fait sur la partie A et la partie B, au total, on a plus de 7 kilomètres de traversée de zones inondables.

Pierre CALFAS - C'est déjà mieux. Mais à mon avis ce n'est pas tout à fait cela. C'est déjà mieux.

Eric TIRIAU - Merci.

Pierre CALFAS - Ce n'est pas compliqué. Regardez les limites de la plus haute crue historique connue. C'est ce qui doit servir de base au PPRI. Je ne sais pas si le PPRI de Marseille... Enfin il y a des relevés.

Max FOUQUE - Sur l'IAL, on peut l'avoir. C'est le même plan, c'est la page d'avant des risques technologiques... Dans l'IAL de Marseille, à la page 27 ou 26, juste avant le périmètre Seveso, il y a l'inondabilité de La Penne-sur-Huveaune. Vous allez sur prim.net, il y a tout.

Stéphane ROSSO - Là, on parle bien de linéaire équivalent. On ne parle pas de surface.

Max FOUQUE - Oui, mais si vous superposez votre carte avec A1, B2, B3, C4, Z12, je pense qu'il y a encore plus de 7 kilomètres.

Pierre CALFAS - Oui, c'est sûr.

Eric TIRIAU - La zone inondable, ce sont les petites vaguelettes en rouge - j'avais mis Arkema mais on va l'enlever pour la lisibilité -, et les limites de fuseaux en noir. C'est vrai que là, effectivement, nous, on raisonne toujours en linéaire équivalent. C'est vrai que dans ce fuseau-là, cette partie-là, on va compter la moitié de cette distance-là parce que l'on a une possibilité dans le fuseau, d'avoir un tracé en dehors de la zone inondable. Donc, c'est pour cela aussi à chaque fois, que l'on n'a peut-être pas exactement l'intersection entre les deux.

Pierre CALFAS - Arrêtez ! Il y a une zone où vous avez à peu près 30 mètres pour passer dans la vallée de l'Huveaune, entre l'urbanisation et l'Huveaune elle-même, et vous avez mis un faisceau qui fait 500 mètres de large. En fait, vous avez 30 mètres pour passer. Et ces 30 mètres se trouvent sous l'eau. La longueur équivalente, c'est bien. Moi, c'est une remarque que je fais, parce que vos chiffres ne « tiennent pas la route », si j'ose dire.

Pierre THEPENIER - En fait, tout va dépendre de nos options de passage. Aujourd'hui, je pense que le Bureau d'études environnement a besoin d'éléments de comparaison avec les autres fuseaux.

Pierre CALFAS - Sauf si vous passez en viaduc.

Pierre THEPENIER - Je pense que cela donne une tendance. Après, techniquement, nous, on va aller plus loin dans le détail au niveau du passage de ces zones inondables. Mais pour nous aujourd'hui, disons que l'analyse faite, à ce stade d'études, est relativement correcte.

David MANSUELLE - J'ai plusieurs questions. Ma première question porte en effet sur ces zones inondables. Ces zones inondables que vous avez répertoriées sur votre carte, à quel titre sont-elles des zones inondables ? Sont-elles des zones inondables répertoriées au POS tel qu'on les connaît actuellement ? Sortent-elles de l'Atlas des zones inondables de 2007 ?

Eric TIRIAU - C'est l'Atlas de zones inondables. Sur l'Huveaune, ce sont des données de l'Atlas de zones inondables. Effectivement.

David MANSUELLE - Celles de 2007 ?

Eric TIRIAU - Oui.

David MANSUELLE - Donc il vous manque encore des couches.

Eric TIRIAU - C'est aussi ce que l'on nous a transmis, ce que l'on a pu récupérer.

David MANSUELLE - Donc, jusque-là, en effet. Et si je comprends ce qui a été dit au niveau de linéaire équivalent, on est sur le haut minimum pour chaque trajet.

Eric TIRIAU - En fait, c'est plutôt une moyenne. Si on prend tout l'éventail des tracés possibles dans un fuseau, en moyenne, l'intersection avec les zones inondables sera de tant de kilomètres.

David MANSUELLE - Ce n'est pas ce que vos collègues ont dit. Quand j'ai posé la question sur *a minima*, ils ont tous dit « oui ». Et vous, vous me dites en moyenne. Donc est-ce en moyenne ou *a minima* ?

Eric TIRIAU - Non, non, c'est en moyenne.

David MANSUELLE - D'accord.

Gérard RAMPAL - Je ne voulais pas intervenir parce que cela passe dans la vallée de l'Huveaune ou pas, je suis défavorable à la ligne à grande vitesse. Mais je crois que vous continuez à vous moquer de nous. Vous continuez à vous moquer de nous. Puisque la zone inondable, vous le savez très bien puisque des études ont été faites pour la réalisation de la troisième voie, et effectivement, aussi bien dans l'Atlas que dans les POS des villes traversées, en tout cas pour La Penne-sur-Huveaune, Aubagne et vraisemblablement au-delà, dans les POS, ce sont des zones inondables, et effectivement, il a fallu faire des travaux et des passages aussi bien sous l'autoroute que sous la voie existante, donc, vous les avez et vous savez qu'il n'y a pas 1 kilomètre de zones inondables, mais beaucoup plus.

Eric TIRIAU - Je vous le disais, au total, sur toute la vallée de l'Huveaune, on est à plus de 7 kilomètres aujourd'hui en linéaire.

Gérard RAMPAL - C'est même plus de 7 kilomètres.

David MANSUELLE - Simplement encore pour clarifier quelque chose, je rebondis en fait sur ce qui a été dit tout à l'heure. Votre analyse multicritères est basée sur les anciens tracés, les B1, B2 et B3. Je ne parle pas des tracés B1bis, B2bis et B3bis tels qu'ils nous sont présentés, qu'on a vu dans les nouveaux documents. On est bien d'accord que la notion de linéaire, on peut peut-être comparer les tracés B1, B2 et B3, mais on ne peut pas y rajouter, par rapport à l'analyse que l'on aurait pu faire aujourd'hui, la solution B4. Quand on prend les anciens tracés qui nous ont été présentés la dernière fois, les tracés B1, B2 et B3 commencent au Clos Rufisque, par exemple. Donc, tout ce qui est avant n'est pas pris en compte en termes de zones inondables, de risque de PPRT et de tout ce qui est comme critères de l'analyse. On est bien d'accord.

Eric TIRIAU - C'est pour cela que tout à l'heure, j'annonçais les chiffres de 1,5 kilomètre, c'est parce que l'on parlait, effectivement, à l'ouest du Clos Rufisque.

David MANSUELLE - On est bien d'accord sur cela. Parce qu'au départ, on a dit que les tracés B1, B2 et B3 ont été modifiés en B1bis, B2bis et B3bis, mais au titre de l'analyse multicritères que vous nous présentez, on est sur les anciens tracés.

Eric TIRIAU - On a effectivement un petit peu de retard.

Claude VALETTE - Je voudrais aujourd'hui vous dire quelques mots du point de vue de la ville de Marseille, de ses élus puisqu'aujourd'hui, et c'est pour cela que je suis là, bien que le problème de la LGV soit un problème qui ait entraîné les uns et les autres loin du territoire. Parce que si l'on ne peut pas le faire à un endroit, le problème que l'on a aujourd'hui, c'est bien celui-là. Mais, ici je voudrais simplement rappeler deux ou trois choses sur la Ville de Marseille. D'abord, elle est concernée dans son premier chef, parce qu'elle est traversée. Effectivement, elle existe déjà jusqu'à la gare Saint-Charles. Mais que de la gare Saint-Charles jusqu'à La Penne-sur-Huveaune, elle est dans la commune de la Ville.

C'est vrai qu'aujourd'hui, il y a des aménagements, des améliorations, qui sont toujours à faire, mais que *grosso modo*, sur la ville de Marseille, on y voit plutôt, même de la part de nos concitoyens, un intérêt plus que des désavantages criants. Parce que la gare Saint-Charles au cœur de la Ville, est positionnée au milieu du dispositif et que l'aménagement du territoire, tout ce qui est autour, doit tenir compte à terme de cette augmentation de ces capacités d'un centre de grande ville.

Donc, aujourd'hui, nous continuons et nous pensons que ce soit le Maire de Marseille ou le Président de la Communauté urbaine, que la LGV est un équipement absolument indispensable à terme pour deux raisons indiscutables. Un, vous développez, je crois maintenant que tout le monde a compris que cela va nous permettre véritablement, de résoudre tous les problèmes de proximité dans une aire métropolitaine. Sinon - on peut avoir un débat là-dessus -, on n'y arrivera jamais. Parce que l'on ne pourra jamais libérer les lignes anciennes, on ne fera jamais des lignes nouvelles de RER. Donc, on doit avoir une libération, réutilisation d'un certain nombre de lignes, et on en a beaucoup, y compris même dans Marseille. Donc, nous pensons que c'est vraiment une capacité d'organiser les (*inaudible*), d'où le tracé des métropoles.

A côté de cela, il est indispensable pour la place de nous tous, que l'on soit - je salue au passage, mon collègue d'Aubagne, Monsieur Rampal - à Aubagne, à Aix-en-Provence, à Marseille. Tous ensemble, on est ce que l'on peut appeler une communauté de destin et donc dans ces conditions, il faut trouver des solutions d'améliorer l'ensemble. Et la LGV, qu'est-ce que c'est ? Peut-être que c'est de la grande vitesse, mais c'est aussi de la grande capacité et donc cela permet des échanges à long terme, et en plus de nous replacer sur un arc méditerranéen et effectivement, les Niçois en seront mieux.

Alors, après, aujourd'hui, on avait sur une ligne, fait un fuseau sur lequel on se battait un peu les uns et les autres. Mais enfin, il y a une concertation et aujourd'hui, on conçoit très bien que les associations, que les élus de tout bord, interpellent RFF et qui recevant des faisceaux nouveaux, des idées nouvelles, doit regarder et nous présenter, en ce qui concerne à ce moment-là les conséquences de ce déplacement du nord au sud, du plus au nord au plus au sud. On voit très bien que chaque fois, on touche un peu quelque chose qui a des ressentis sur l'autre, etc. Aujourd'hui, un peu brusquement, on dit que l'on va passer dans Roquefort-la-Bédoule, cela n'a jamais été, c'est la révolution.

Je crois qu'aujourd'hui, nous, en ce qui nous concerne, on ne peut pas sans avoir de réponse précise brusquement, vous donner des positions en disant que l'on est d'accord ou que l'on n'est pas d'accord. Valentine Verte, les problèmes qui concernent la tête de sortie du tunnel dans Marseille qui était à peu près dans la médiane étudiée. Si on la change, cela change tout. Cela touche des maisons. Donc aujourd'hui, on est dans l'incapacité brusquement de vous dire « oui, on passe un peu plus au sud, on sort au sud de l'Huveaune, ou dans d'autres secteurs », et on n'est d'accord. Ce n'est absolument pas possible.

En plus de tout, il nous manque quand même des éléments dans la réflexion, effectivement. Je passe sur les problèmes de risques... Parce qu'aujourd'hui, dans la vallée de l'Huveaune, les trois voies ou les voies actuelles, elles sont déjà dans des zones inondables. Et par contre, ce qu'il faudrait travailler avec les limites de création qui se font comme le Parc national des Calanques, etc., qui pose des problèmes, il faut là, travailler avec tout ce qui est le syndicat mixte de l'Huveaune qui en plus, en ce moment, va être plus ou moins rattaché à un contrat de baie qui est fait dans Marseille, dans lequel l'Huveaune doit être incorporée et sur lequel des nouvelles normes, pour ne pas dire de crues, doivent être établies. Malheureusement, aujourd'hui, la Préfecture n'a toujours pas fait, on n'a pas de réponse, on n'a pas vraiment toutes les données. Ce qu'il faut surtout, c'est que cela n'aggrave pas les nuisances de la ligne actuelle. C'est cela qu'il faut démontrer.

Moi, je veux simplement vous dire qu'il faut absolument que vous nous donniez tout un certain nombre de précisions que l'on n'a pas vraiment aujourd'hui. Il y a des échéances officielles avec la

Préfecture, avec le Comité territorial. Nous, ce que l'on vous demande, c'est de permettre, à la lumière de tout ce qui a été dit par la population et par tout le monde, aux élus qui sont là de décider en dernier ressort, avoir la capacité de décider en dernier ressort, de se dégager d'une majorité, pour dire « effectivement, il faudrait savoir » et en gros, elle doit passer dans un système médian. Vous avez un peu l'Aubagne médian. Je reste quand même attaché au passage par rapport à cette voie. Et donc, dans ces conditions, nous dire la faisabilité exacte. Et puis aussi, il faut qu'on ait des vrais prix parce que l'on le veuille ou non, indiscutablement, pour cette LGV, la bataille des prix... Mais pour finir aussi, il y a une chose très importante, c'est pour tout ce qui est courbe dans le système, c'est la vitesse du train. En fonction de la vitesse, on a des schémas complètement différents. Pour nous, on a des endroits où si ce la passe à 150 kilomètres/heure, on suit exactement la ligne actuelle ; si cela passe à 220-230 kilomètres/heure, il faut faire autre chose, et donc utiliser des terrains. Donc, tout cela n'est pas clair, ni pour les uns ni pour les autres. On avait une certaine clarté. Maintenant, il faut que vous nous la précisiez et c'est un souhait de la Ville, parce qu'à l'inverse peut-être d'autres, on pense que c'est très important pour tout notre territoire et pour tout notre territoire, globalement tout notre territoire.

Alex AMBERTO - Je ne vais pas revenir sur la clarté de ce qui est exposé aujourd'hui, parce que j'avoue que je m'y perds un petit peu. A côté de cela, je suis un petit peu étonné d'entendre que la ville de Marseille est pour le projet d'Aubagne médian parce que cela concerne avant tout Aubagne. Je suis porte-parole du collectif « Tout Aubagne contre la LGV », donc j'essaie de me concentrer sur la partie qui touche Aubagne. Et globalement, *a priori*, si je comprends bien, sur les trois fuseaux qui touchent Aubagne, les fuseaux B1, B2, B3, on n'en veut pas. On n'en veut pas d'une manière générale parce que l'on est opposé à ce projet-là. Par contre, si vous voulez, pour nous, on regrette même très vivement dans le *process* général que ce ne soit pas les TEA qui soient prioritaires dans le concept. Et on pense qu'il est regrettable d'associer la nouvelle gare de Marseille Saint-Charles avec le tunnel qui la relie à la nouvelle gare de La Barasse, au projet LGV. Nous considérons que ces éléments-là sont prépondérants dans la fluidité du trafic TER qui nous concerne. C'est le trafic TER qui nous permettra réellement, on le pense sincèrement (je ne dis pas qu'on a raison, mais on le pense), de résoudre les problèmes de proximité. Pour nous, ce n'est pas une LGV qui va relier Marseille, Toulon et Nice, les villes métropoles, qui va permettre de résoudre ces problèmes-là. Pour nous, ce sont les TER. On a besoin, nous, Aubagnais, de venir plus facilement sur Marseille et de venir travailler tous les matins et de rentrer.

Donc, quelque part, en l'état aujourd'hui, je vous le dis très sincèrement, j'ai entrepris une démarche auprès des maires de secteur de la ville de Marseille pour expliquer que nous pensons que ces éléments-là qui concernent et pas seulement Marseille, sont importants pour nous tous. Parce que qu'ils s'inscrivent parfaitement dans le cadre de notre pôle métropolitain. Nous pensons qu'à l'inverse, effectivement, si la Ville dit « on préfère que cela passe dans telle ville » plutôt que dans les communes de la MPM... C'est pour cela que j'ai un petit peu de mal aussi à me situer par rapport au projet B4, parce que je ne sais plus si ce projet B4, en fonction des courriers que je vois, concerne un peu Aubagne ou ne concerne plus du tout Aubagne. Parce que s'il concerne des communes de la MPM, je n'ai rien à en dire en l'état si vous voulez, sur le projet B4, hormis Gémenos peut-être. Si ce sont essentiellement des communes de la MPM, je ne sais plus.

Oui, *a priori*, il y a La Penne-sur-Huveaune. Mais par rapport au courrier que j'ai là, si vous voulez, avec un décrochage qui se trouve plus à l'ouest, je ne me défais pas sur le choix du fuseau, même celui-là, en l'état, on y est opposé. Si ce fuseau-là, en fonction des demandes qui sont faites par l'URVN, décroche beaucoup plus à l'ouest et passe beaucoup plus au sud, il va concerner essentiellement la ville de Marseille, et des communes de MPM. Donc, je suis mal placé pour dire « je veux que cela passe là ». De la même manière que, si vous voulez, pour nous Aubagnais, on trouve un peu choquant que l'on dise « Aubagne médian, cela ne nous va pas mal », c'est au niveau de l'urbanisme, il y a de gros impacts, en autre.

Ce que je veux dire par là, c'est que pour nous, la priorité, ce sont les TER. Ce n'est pas la LGV. Je pense que l'on doit pouvoir trouver, à ce niveau-là, des points dans ce projet-là, dans ce projet

tel qu'il existe, qui nous permette d'aller vraiment vers des axes. Il y a des éléments importants au niveau des gares métropolitaines.

Claude VALETTE - Vous venez de faire la parfaite démonstration que l'on a quand même tous un regard forcément sur ce que fait l'autre. Mais moi, je veux dire, on ne peut pas dire « parce que cette ligne passe exclusivement à Aubagne, qu'on se fout complètement... », au contraire. Le territoire d'Aubagne est aussi important que le territoire Marseille. Alors cela, pour moi, c'est clair. Quand on veut faire une métropole, si on ne dit pas cela, ce n'est même pas la peine de commencer. Donc, à partir de là, qu'on se penche tous sur les problèmes, puisque RFF met dans un fuseau des tas de possibilités que l'on découvre. Je l'ai découvert dans le journal. À partir de là, je crois qu'il faut regarder les uns et les autres tout ce dispositif, et regarder ce qui est acceptable. Je redis ce qui doit guider : c'est l'aménagement du territoire et la nuisance vis-à-vis de nos concitoyens. Moi, je vous rejoins complètement.

Par contre, là où il y a une différence, c'est qu'il me semble que tout ce que l'on avait fait comme étude nous démontre que quatre voies, qui sont quatre voies indifférenciées, pas dédiées strictement à la LGV ou au TER - c'est-à-dire que c'est ce qu'il se passerait si on va complètement au sud, que l'on fait déjà sortir la ligne LGV tout de suite, et qui vit sa vie en dehors du système d'Aubagne -, sont une erreur pour ce que l'on veut faire ensemble. J'ai toujours dit au moment où vous disiez et on disait tous qu'il faut une troisième voie, qu'il en fallait quatre en fait. C'est dès le départ qu'il faut dire qu'il en faut quatre, parce qu'à ce moment-là, je crois que l'on démontrera que l'on a plus de possibilités pour Marseille-Aubagne en TER que si on sépare complètement les systèmes.

Je pense que l'on est complètement d'accord, il faut que RFF nous démontre bien cela, ce que vous avez un peu répété tout à l'heure, mais il faut démontrer que l'on a tous à y gagner à ce que l'on ait à un moment donné... Après, comment on sort, est-ce qu'à un moment donné, on impacte un peu Marseille, un peu moins Aubagne, est-ce que l'on passe un peu plus Aubagne, est-ce que Gémenos doit accepter de passer un peu sur sa bordure, est-ce que l'on fait une tranchée couverte, est-ce qu'après, on va plus loin, on a un tunnel, et il est exclu d'aller dans des vignes qui sont des vignes de qualité, brusquement, en passant complètement au sud, sur Roquefort-la-Bédoule. Donc, voilà un peu ce qui agite si vous voulez, je vous le dis parce que cela agite les élus. C'est un sujet qui est vraiment très important. Je suis persuadé que si vraiment on travaille bien ensemble, on doit arriver à améliorer.

Je dirais aussi que la LGV, par ce que cela apportera comme technicité, peut même améliorer les choses parce qu'aujourd'hui, ceux qui circulent, ce ne sont pas des trains qui sont tellement peu bruyants. Je pense qu'une LGV à 120 kilomètres/heure, cela fait moins de bruit que ce qui passe aujourd'hui. Donc, je veux dire que si on réunit tout cela, si on essaie de s'y mettre, si on considère bien sûr que la LGV est importante. Je conçois tout à fait que des gens disent : « on n'en veut pas, on préfère les charrettes, on veut retourner en arrière ». C'est tout à fait normal. Et si on fait cela, il faut que l'on travaille ensemble, il faut que l'on s'y mette. Et je suis sûre que l'on trouvera des solutions.

Voilà comment, en tout cas personnellement, j'aborde ce problème, aussi en même temps en tant que président d'agence d'urbanisme, où j'essaie d'avoir ces visions un peu plus larges.

Pierre CALFAS - J'en ai fini avec les zones inondables. En tout cas, j'ai conclu que vous aviez décidé de passer intégralement en viaduc puisque la longueur d'1,2 kilomètre correspond en gros à la longueur des pays cumulée. C'était une plaisanterie. Pour rebondir sur ce que disait Monsieur Valette, je tiens à préciser très clairement et très solennellement la position de l'URVN qui a été précisée par écrit. Nous sommes pour la LGV, premièrement. Deuxièmement, nous sommes tout à fait d'accord avec le tracé qui a été décidé, c'est-à-dire les métropoles du sud. Et je peux vous dire, je peux dire à tout le monde que si nous essayons de trouver des alternatives ou des solutions alternatives, c'est tout simplement que nous pensons en notre âme et conscience que le tracé qui a été proposé, qui traverse des zones urbaines, industrielles, agricoles, naturelles

en surface, avec toutes les nuisances, sans compter les phases travaux que cela peut comporter, est de nature à faire capoter le projet. C'est pour cela que nous essayons, nous, de proposer une solution qui soit plus admissible en termes de nuisance humaine, environnementale, industrielle, agricole, etc., et naturelle bien entendu. Et c'est la raison pour laquelle nous nous proposons ce tracé-là. Cela dit, aucun d'entre nous n'est élu, ni dans telle ou telle autre commune, n'habite dans tel ou tel autre secteur, nous, vraiment, notre démarche est d'essayer de faire sortir le projet. Et je rappelle que le surcoût est tout à fait modeste. Cela m'a fait plaisir de voir qu'il a encore un petit peu baissé.

Au global, entre une solution en pleine nature, y compris dans des lapias qui ne pose pas de problème de tunnel, et une solution avec des problèmes de construction en zone urbaine dense, les aléas du coût d'un ouvrage en pleine zone urbaine, en souterrain ou en tranchée couverte, etc., on ne les maîtrise pas. Et dans mon ancien métier qui était de faire des choses de cette nature, il y a ce qu'on appelle la règle « Pi », c'est-à-dire qu'on fait une estimation à 1 euro, et au final cela coûte 3 euros dans des zones difficiles.

Claude VALETTE - Après, *a priori*, on n'est pas...

Claude BONOMO - Je voulais rebondir sur ce qu'a dit Monsieur. Je suis juste un simple citoyen, et je vais donner une réponse de citoyen. J'ai une idée : c'est de faire traverser Marseille en aérien, et à partir de la vallée de l'Huveaune, tout en souterrain. Qu'en pensez-vous ? Au niveau chiffres, je pense que l'on s'y retrouverait.

Claude VALETTE - Il est facile de vous répondre. Dans la vie, il faut partager. Donc, la ville de Marseille va en surface dans les quartiers nord, jusqu'à ce qu'elle aille en tunnel, elle traverse la ville de Marseille sur une grande partie, exactement comme nous. Ensuite, il y a un tunnel, cela rentre dans la gare Saint-Charles, cela passe la partie centrale effectivement en tunnel, et cela ressort un peu avant la Valentine, il y a une sortie de tunnel qui peut varier. Mais je vous signale quand même qu'avant l'arrivée à La Penne-sur-Huveaune, il y a quand même un certain espace de la ville de Marseille. Il me semble que c'est...

Claude BONOMO - Je vois beaucoup de marron sur Marseille.

Claude VALETTE - Non. Que vous nous expliquiez cela, volontiers.

Pierre VIREY - Si, si, il reste les quartiers nord.

Claude VALETTE - Mais moi, je ne veux pas faire une polémique là-dessus. Alors qu'on est peut-être un peu plus privilégiés que vous, je veux bien. Mais de toute façon, personne n'a dit que l'on ne se penchait pas sur le fait qu'à Aubagne, vous devez avoir le moins de nuisance possible.

Vincent TOUZE - Je suis juste factuel. Si on prend les plans diffusés par RFF, il y a beaucoup plus de tunnels dans le pays d'Aubagne que sur le territoire de Marseille. C'est une simple déduction des plans fournis.

Claude BONOMO - Si on cumule...

Vincent TOUZE - Non, non. Si on cumule, même n'importe lequel. Je suis purement factuel. Si vous prenez le fuseau... puisque je suis là, il faut que l'on soit bien clair dans l'interprétation, ce que l'on dit et notamment, j'étais au groupe Nord Marseille lundi dernier, que l'on représentait MPM, cela a donné lieu à de longues discussions difficiles avec les élus, ce que je comprends très bien. Donc, vous voyez bien que vous avez du jaune, là, qui va à peu près jusqu'à la gare Saint-Charles, ou de l'indéterminé. C'est essayer de s'affranchir de tunnels jusqu'à cette zone. Je ne vous dis pas ce que l'on en pensera au final. On constate cette volonté de RFF. On ressort du tunnel à Saint-Marcel, et ensuite, on est en aérien dans Marseille. C'est la situation telle qu'elle est sur ces plans.

Claude BONOMO - Que représente le marron ?

Vincent TOUZE - C'est que si vous êtes en indéterminé, vous voyez, c'est encore je pense sous le contrôle de RFF, si éventuellement on passe en tunnel dans cette zone-là, on va se retrouver en tunnel dans le marron.

Claude VALETTE - Entraînant la traversée de Marseille qui se ferait tout en tunnel.

Stéphane ROSSO - Comme vous discutez sur un bout de papier que je ne vois pas, je n'arriverai pas... L'entrée nord, effectivement, on est en surface ici, on a une date pour une discussion encore une fois, effectivement lundi prochain.

Claude VALETTE - Où est l'entrée du tunnel ?

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, l'entrée du tunnel, on ne la connaît pas. Ce que l'on sait, c'est qu'à partir du moment où l'on va devoir plonger pour de toute façon rejoindre la gare sous Marseille Saint-Charles... je suis désolé Monsieur Valette, je ne peux pas vous dire où est l'entrée du tunnel. Je ne l'ai pas dit lundi dernier parce que l'on ne savait pas où elle était. Nous, ce que l'on souhaite effectivement...

Claude VALETTE - Effectivement, vous auriez pu nous dire au sud...

Armand EXERJEAN - Et la sortie, où est-elle ? La sortie, où est-elle ?

Stéphane ROSSO - Je n'en sais pas plus pour la sortie. Je sais qu'elle est par ici. Après, je ne sais pas où elle est exactement.

Armand EXERJEAN - Cela n'avait-il pas été évoqué à la hauteur de (*inaudible*) ?

Stéphane ROSSO - Non, non. Je ne sais pas où elle sort. Si vous le permettez, je vous propose de continuer, au moins de passer en revue le fuseau AB, pour que l'on puisse avoir la totalité et la complétude des éléments.

Diane JULIEN - Monsieur Brun et Monsieur Rampal attendent depuis un moment.

Stéphane ROSSO - On prend les deux échanges. On finit le fuseau AB. Comme cela, cela permet de libérer notre Bureau d'études qui doit compléter et remettre à jour toutes ses fiches avec toutes les remarques que l'on vient de faire et afin d'avoir des éléments de comparaison qui soient vraiment totalement en phase et adéquat. Je finis et après je vous laisse la parole. Cependant, ce que l'on peut tout de même dégager de cette analyse multicritères, c'est pour cela que l'on a souhaité tout de même vous la présenter, on est conscient qu'elle n'est pas totalement aboutie et consolidée. On a quand même de grosses tendances à recalculer suivant quelques sensibilités. Mais, même sans ce recalcul de l'origine, on a quand même de lourdes tendances en termes de sensibilités.

Hervé BRUN - J'ai quelques remarques par rapport à justement cette problématique de précision qui ressort de ce début de réunion, une problématique de précision qui nous semble pour le coup vraiment problématique dans le sens où on est censé aujourd'hui commencer à se positionner un petit peu sur des fuseaux...

Stéphane ROSSO - S'il vous plaît, s'il vous plaît Messieurs, on essaie de faire un seul groupe de travail.

Hervé BRUN - Cette problématique de précision me semble tout à fait incohérente avec la possibilité de se positionner vis-à-vis de certains fuseaux. Justement, n'y a-t-il pas la solution d'aller plus loin ? Puisqu'au départ, on est parti sur des grands fuseaux. Maintenant, on a des fuseaux qui se sont rétrécis. N'y a-t-il pas la possibilité d'obtenir directement des tracés ? Puisque je suis sûr que les Bureaux d'études avec lesquels vous travaillez ont déjà certainement établi des tracés précis, parce que justement, aujourd'hui, face à cette imprécision, se positionner c'est tout simplement peut-être essayer de se sauver soi-même, mais sacrifier le voisin. Quand on voit les discussions telles qu'elles commencent à se passer, notamment au niveau politique, etc., on se demande si c'est vraiment une solution de justement aller chercher à sacrifier le voisin pour se

sauver soi-même, essayer de reprendre peut-être beaucoup plus de précisions pour avoir une possibilité de réfléchir de manière beaucoup plus pointue et beaucoup plus précise et fine, avant de se positionner.

Stéphane ROSSO - Pour répondre sur les tracés, aujourd'hui, on ne peut pas proposer des tracés puisque l'on est encore une fois dans une phase de définition des fuseaux. Proposer des tracés dans chaque fuseau, plusieurs tracés dans chaque fuseau, c'est un travail énorme. Il faut bien se dire aujourd'hui... En même temps, quand on regarde les fuseaux, on sait... Je veux bien croire qu'ils sont très larges, mais on a l'ambiance qui donne des tracés. Après, il faut que l'on puisse se positionner déjà au niveau d'un fuseau, savoir quels sont pour nous les avantages et les inconvénients de chaque fuseau. Modulons effectivement ce qu'il peut se passer sur les 5-6 kilomètres qui sont manquants dans la vallée de l'Huveaune, mais voilà. Après, *grosso modo*, dire que si on avait des tracés, on serait capable de se mettre d'accord, permettez-moi d'en douter.

Gérard RAMPAL - Cela me permet de rebondir, Monsieur. Pas du tout. Il est hors de question, et je crois, en tout cas pour les organismes (et je peux attester aussi pour l'ensemble des politiques du secteur), de dire : « on doit se sauver, on doit sauver notre partie du territoire ». Mon collègue Alex Amberto a dit qu'au nom de son collectif, il est contre le passage de la LGV sur notre territoire, sur le territoire de la ville d'Aubagne. Mais on se gardera bien de dire qu'il faut qu'il passe ailleurs. Il me semble étonnant que dans ces réunions de concertation, RFF ne fasse pas état des réunions que Monsieur le Préfet organise avec l'ensemble des élus. Et les élus de ce territoire ont refusé d'être convoqués par le Préfet individuellement. On a dit que chaque fois que l'on ira parler de la LGV sur notre territoire, il va falloir qu'il y ait toutes les communes représentées.

Vendredi dernier, le Préfet nous a convoqués, toutes les communes concernées plus les députés de la circonscription où se trouvent toutes ces communes. A l'unanimité moins la voix de Marseille certes qui défendait le tracé des grandes métropoles parce que toujours est-il que c'est la difficulté numéro un pour notre territoire, et moi personnellement je ne reviendrai plus là-dessus puisque cela a été choisi. Mais il faut quand même se dire que le Préfet a pris acte de notre demande de dire que la ligne à grande vitesse ne devait pas traverser notre territoire, aussi bien d'Aubagne, de Cuges-les-Pins, de Ceyreste, de Carnoux-en-Provence, et de toutes les autres communes. J'en ai oublié... Non, je ne pense pas en avoir oubliées.

Donc, il faut avoir en tête, même si la concertation, même si je comprends très bien que RFF, que moi-même aussi j'ai été professionnel comme Monsieur, et quand j'avais une tâche professionnelle, et bien il faut bien l'assumer, mais l'assumer certes, mais en donnant tous les tenants et les aboutissants à tout le monde. Aujourd'hui, il me semble que les élus, nous sommes représentatifs de notre commune, de chacune de nos communes puisque hormis les orientations politiques, la preuve en est. Moi, je vous invite jeudi prochain, si cela n'a pas été encore fait, jeudi soir prochain à un débat que nous organisons à Aubagne sur la LGV, où nos collègues du Var pourront se joindre à nous. Mais toutes les associations, bien entendu, des Bouches-du-Rhône sont invitées, pour que l'on explique que si l'on ne veut pas de la LGV sur notre territoire, on ne le veut pas sur notre territoire. Pour répondre avec tout le respect que je dois à mon ami Claude Valette, quand on dit que l'on ne veut pas LGV, ce n'est pas pour cela que l'on veut revenir à l'époque des charrettes. Mon ami a dit que quand un Aubagnais veut aller prendre - et cela m'est arrivé personnellement, le train à grande vitesse à Marseille -, on n'a pas le TER qui nous permette d'aller prendre le train à grande vitesse pour se rendre à Paris. Alors, en premier, ce que l'on réclame effectivement, c'est la modernisation du réseau régional, des TER. Je sais très bien que vous allez me dire que c'est une réunion de concertation, mais je le répéterai personnellement, et mes amis aubagnais le répéteront avec moi, dans toutes les réunions de concertation, on le répétera inlassablement aujourd'hui comme vendredi prochain.

Stéphane ROSSO - Il n'y a aucun problème pour moi. Justement, c'est bien parce que c'est une réunion de concertation que vous avez le droit à la parole et d'exprimer votre avis. Maintenant, si on va un peu plus loin...

Diane JULIEN - C'est la réponse du berger à la bergère.

Stéphane ROSSO - Non... Juste un petit mot, alors.

Claude VALETTE - Juste pour dire à tout le monde que Monsieur Rampal a raison. Les relations que l'on a avec la Préfecture, je crois que surtout, un certain nombre de maires, quels que soient leurs idées et leurs positionnements politiques, ont été confrontés à apprendre par le journal que brusquement il y avait une ligne qui traversait son domaine, son terrain sous sa responsabilité. Il y a eu un émoi généralisé. Aujourd'hui, effectivement, tout le monde s'est réuni et on parle réseau. Mais aujourd'hui, on réfléchit tous pour savoir quand même ce que l'on fait, quelles sont les réponses les uns et les autres, qu'est-ce qui est acceptable ou pas et que tout le monde autour de moi n'est pas contre la LGV en général. Je m'élève un peu en faux contre cela.

Diane JULIEN - Merci, Monsieur Valette.

Monsieur Valette quitte la réunion à 15 heures 44.

Stéphane ROSSO - On va passer au fuseau AB. Juste avant, je voudrais poser une question. Puisque c'est de la concertation, c'est un groupe de travail autant que l'on avance. J'entends « on veut plus de TER, on veut pouvoir aller prendre le TGV plus facilement ». J'entends une contradiction aussi. C'est-à-dire que si on ne fait pas de nouvelle infrastructure, on est incapable de faire passer plus de trains sur trois voies. Aujourd'hui, après la mise en service du Marseille-Aubagne, on aura un peu plus de trains. Est-ce que cela sera suffisant ou pas ? En l'occurrence aujourd'hui, l'AOT, et à peu près tout le monde autour de la table, dit « non » en termes de nombre de trains. On nous dit « il faut un vrai RER dans l'aire métropolitaine marseillaise ».

Pour faire ce vrai RER, qu'on le veuille ou non, il faudra une nouvelle infrastructure. Après, qu'on l'appelle LGV ou que l'on l'appelle quatrième voie Marseille-Aubagne, en tout cas, dans la vallée de l'Huveaune, de l'entrée de Marseille jusqu'à Aubagne, ce sera ni plus ni moins une quatrième voie. Elle aura les mêmes caractéristiques que ce que les caractéristiques du projet prévoient actuellement. C'est cela dont il faut bien être conscient. C'est que, plus de trains, plus de TER, cela veut dire une quatrième voie, et une quatrième voie jusqu'à Aubagne. Et cela veut dire même plus que cela, cela veut dire une quatrième voie jusqu'à Aubagne, une quatrième voie jusqu'à Cassis, une quatrième voie jusqu'à La Ciotat, une quatrième voie jusqu'à Toulon. Parce que faire un système Marseille-Aubagne, cela attirerait certes beaucoup d'Aubagnais, un peu de Ciotadens, un peu de Cassidens, mais après, il faut aussi qu'on puisse se relier à Toulon.

Ce que l'on dit aujourd'hui, c'est au moins jusqu'à Aubagne on fait une quatrième voie. C'est ce que l'on dit, c'est ce que le projet dit. Et il ne dit pas que c'est une quatrième voie à 300 kilomètres/heure, il dit que c'est une quatrième voie à la vitesse de l'infrastructure aujourd'hui. Donc, c'est une quatrième voie qui roulera à 130-150 kilomètres/heure. C'est ce qui est dit depuis très longtemps puisqu'effectivement - c'est peut-être vous ou Monsieur Valette qui l'avez dit tout à l'heure -, quand on a envisagé la troisième voie, au départ, quand on a commencé à réfléchir au projet de troisième voie, on ne réfléchissait pas à un projet de troisième voie, mais à un projet de quatre voies. C'est bien parce qu'à un moment, il y a eu un problème de financement que l'on n'a pas fait les quatre voies. Mais dès les années 90, on se disait que pour développer le TER en métropolitaine marseillaise, il fallait quatre voies entre Marseille et Aubagne. Donc, voilà, le projet LGV, qui porte le nom de LGV parce que sur certaines sections je le rappelle, notamment après Aubagne, quand on sera sur des tunnels, ou quand on sera comme Monsieur Calfas le disait en pleine nature et que cela ne dérangera personne, on pourra aller vite. Mais en tout cas, dans les zones urbanisées, dans les zones denses, dans les zones où il y a un tissu urbain où il y a des enjeux, on sera plutôt sur des vitesses de réseau classique telles que nous les connaissons

actuellement, 130-150 kilomètres/heure si on peut monter à 150 kilomètres/heure. Voilà, ce n'est ni plus ni moins que cela.

Attendez, moi je suis heureux parce qu'en ce moment, on est train de se dire que l'on veut la même chose au moins jusqu'à Aubagne. C'est vrai, Monsieur Amberto. Le tout c'est maintenant, expliquez-moi comment on fait plus de trains sans mettre de nouvelle infrastructure ?

Alex AMBERTO - J'ai bien noté que le projet en l'état, c'était une quatrième voie au moins jusqu'à Aubagne. Or, je suis désolé, sur votre tracé médian ici, si j'ai bien compris, au cours de la précédente réunion, vous nous avez dit que s'il y avait un décrochage qui se faisait avant l'entrée sur Aubagne, il y aurait trois voies sur Aubagne, et il y aurait deux voies qui partiraient sur le sud. Donc, ce n'est pas une quatrième voie au moins jusqu'à Aubagne, en l'état, si vous voulez. Ensuite, vous nous aviez dit que vous seriez sur les emprises des voies, et que vous étiez même prêt à déplacer l'autoroute s'il le fallait, pour ne pas qu'il y ait d'impact. En l'état, je n'y crois pas du tout. Donc, quelque part, et puis la quatrième voie jusqu'à Aubagne, ce n'est pas une finalité en soi. Les infrastructures, je suis d'accord avec vous, la gare à Saint-Charles et le passage et la liaison en souterrain entre les deux gares, pour moi, c'est une infrastructure. Et elles permettront vraisemblablement de développer, de fluidifier le trafic TER.

A côté de cela, je suis certainement parmi tous les gens qui sont ici, le moins spécialiste dans ce domaine-là. Je ne demande qu'à le devenir, et si ce que j'ai proposé à Monsieur Jean-Yves Petit l'autre jour, à la réunion d'Europe Ecologie, c'est que quelque part, aujourd'hui, nous considérons qu'il est urgent de prendre le temps d'étudier toutes ces hypothèses, toutes ces alternatives, parce que nous considérons que l'urgence, ce sont les TER, et ce n'est pas la LGV. La ligne à grande vitesse, c'est ce projet-là. Si c'est notre position, on la défendra, si vous voulez, et on l'étudiera. Mais on est prêt à participer à toutes ces études. Et on est prêt à participer à l'élaboration de toutes ces alternatives. La fin en soi pour nous, ce n'est pas la LGV. Cela s'arrête là. Ce n'est pas une fin en soi pour nous. Parce qu'il y a un réel problème, à notre sens au niveau du réseau TER.

Stéphane ROSSO - On est d'accord. Donc, cela fait depuis les années 80 - moi je vous le dis, ce n'est pas que RFF, mais c'est la SNCF qui le dit et pratiquement tous les Bureaux d'études -, c'est une quatrième infrastructure qu'il faut. L'un ne va pas sans l'autre. L'un ne va pas sans l'autre. Créer la gare à Saint-Charles, cela permet d'arriver à un petit déblocage ferroviaire marseillais, mais cela aurait été fait à quatre voies jusqu'à La Barasse uniquement. On ne mettra pas plus de trains entre La Barasse et Aubagne après. C'est comme quand vous avez une autoroute à 10 voies avec un goulot d'étranglement sur lequel on se retrouve à 3 voies. Vous avez un bouchon qui s'empile sur 20 kilomètres derrière. C'est exactement le même phénomène.

Donc, si vous voulez maintenant, on regarde le secteur AB.

Gérard RAMPAL - C'est pareil, mais on va avoir un problème technique. En 1980, les trains ne pouvaient pas sortir de la gare Saint-Charles. Les infrastructures qu'il y avait en 1980 ne permettaient pas à plus de trains de sortir de la gare Saint-Charles. Donc, cela ne servait à rien...

Stéphane ROSSO - C'est pareil aujourd'hui, pas plus.

Gérard RAMPAL - Si, aujourd'hui plus, quand même.

Stéphane ROSSO - Il y a eu le raccordement des Chartreux, voilà.

Gérard RAMPAL - Une quatrième voie en 1980, on pouvait en parler, mais ce n'était pas utile.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, c'est quand même d'actualité.

Gérard RAMPAL - Aujourd'hui, c'est utile. C'est vrai qu'aujourd'hui, c'est utile.

Stéphane ROSSO - C'est ce que le projet propose...

Gérard RAMPAL - Le projet ne propose pas la quatrième voie jusqu'à Aubagne pour les TER. Je m'excuse. Votre collègue vient de faire la démonstration où, juste avant Aubagne, il y a un débranchement et cela passe en ligne à grande vitesse...

Stéphane ROSSO - Je finis, je finis. Vous êtes contre cela, vous êtes contre le fait de se débrancher et d'avoir une ligne nouvelle. Si on ne fait pas cela, je n'ai pas de problème. Si on ne fait, ni B4, ni B2, ni B3, la solution pour développer le TER, c'est de faire au moins jusqu'à Aubagne B1. C'est tout ce que je vous dis. Donc, après, le système reste robuste et faisable en ayant B2, B3 et B4. Mais si on ne fait ni B2, ni B3, ni B4, c'est B1, en tout cas pour développer le TER. Au final, on reste sur exactement les mêmes critères pour le projet.

Pierre THEPENIER - Juste un rappel au niveau de la quatrième voie. Un train, contrairement à une voiture, a besoin d'espace devant lui pour circuler normalement. Il lui faut entre 1 500 mètres et 3 000 mètres qui sont totalement libres. Sinon, vous avez des phénomènes d'engorgement et d'accordéon et vous accumulez tout de suite les retards. Avec trois voies, en fonction de la journée, et même s'il y a des équipements au milieu, vous allez avoir des trains, disons une voie qui va être privilégiée à certaines heures de la journée par rapport à une autre. Au moindre incident, au moindre retard d'un train, tout le système risque de s'écrouler.

Donc, vous n'aurez plus aucune fiabilité au niveau des circulations ferroviaires. L'idéal en ferroviaire, c'est toujours d'avoir quatre des voies, même si elles peuvent être circulées dans tous les sens, ce qu'on appelle la banalisation, mais il y a toujours un sens de prédilection. L'idéal, c'est d'avoir deux voies par sens, une voie où vous avez tous les trains qui vont s'arrêter dans toutes les gares intermédiaires, et une voie où vous aurez tout ce qui est direct, par exemple Aubagne-Marseille ou autre. C'est vraiment le système optimal en fonctionnement quoiqu'il arrive. Si vous avez un incident sur l'une des deux voies dédiées, il vous en reste toujours une pour passer des trains ; même si c'est en situation dégradée, vous passerez toujours. Avec trois voix, le système est quand même beaucoup, beaucoup, plus fragile, indépendamment de la vitesse.

Diane JULIEN - On va continuer la présentation du fuseau AB.

Eric TIRIAU - Comme on l'a fait pour les fuseaux de la section B, je vous propose sur AB, de regarder les résultats de l'analyse multicritères. L'analyse multicritères a été conduite pour ce fuseau qui devient le fuseau B4, a été conduite sur l'ensemble des sections A et B pour avoir un comparatif. C'est-à-dire que l'on compare le A et le B4 à un fuseau qui était le A plus le B3. Donc en comparaison avec ce fuseau A1 B3, si on passe en revue les différentes thématiques, dans tout ce qui est milieux naturels terrestres, on a un impact plus fort pour le fuseau que je vais appeler B4 (il s'agit bien des sections A et B) puisqu'il touche les milieux naturels plus intéressants et de façon plus importante, et notamment sur tout ce qui est milieux forestiers.

Concernant le paysage et patrimoine, on a des choses à peu près équivalentes. Je parle toujours au niveau des indicateurs agrégés pour rentrer plus dans le détail en termes de perception. On retrouve un petit peu les mêmes. Pour ces indicateurs-là, on a des choses un peu similaires. Les deux fuseaux sont difficiles à départager.

Sur les nuisances (nuisances acoustiques et zone urbaine), c'est un petit peu la même chose. On a des indicateurs différents en fonction des thématiques, mais au final, il est difficile comme vous le voyez sur les graphes de départager les deux fuseaux, les deux choix.

Sur les risques naturels, on va revenir rapidement sur Arkema. C'est vrai que le fait de s'écarter de la vallée de l'Huveaune pour le fuseau B4, permet effectivement d'avoir des possibilités de tracés qui évitent la zone PPRT d'Arkema, ce que ne permet pas le fait de rester dans la vallée de l'Huveaune.

Armand EXERJEAN - Sur le dernier document de travail de la DREAL, il y a la zone bleu foncée et la zone bleu claire. La zone bleu claire fait 550 mètres. Donc, si vous dites qu'il faut se déplacer la LGV, donc vous allez être obligé de déplacer à plus de 550 mètres.

Eric TIRIAU - On a considéré là que la zone difficilement envisageable était la zone d'aléas les plus forts. Donc, la zone bleue, pour nous, c'est la différence entre passer dans la zone bleue et passer dans la zone rouge.

Armand EXERJEAN - Carrément dans l'usine.

Eric TIRIAU - Non, non.

Armand EXERJEAN - La zone rouge, c'est l'usine.

Stéphane ROSSO - Dans la zone rouge, vous avez déjà des infrastructures ferroviaires.

Eric TIRIAU - Oui, oui. Disons que le fuseau B4 offre la possibilité effectivement de ne passer qu'en zone bleue. Alors que c'est beaucoup plus difficile pour le fuseau qui reste dans la vallée de l'Huveaune.

Jean-Baptiste DAVID - J'avais une question du coup, sur le fameux tracé B4. Vous évoquez des nuisances urbaines qui ne poseraient pas de problème. Dans ce cas-là, est-ce que c'est sous garantie d'un passage en souterrain, le décrochage au niveau de la vallée de l'Huveaune ? Parce que l'on voit bien que c'est plus à l'ouest que ce qui était présenté initialement ou pas, là aujourd'hui, on traverse entièrement quasiment la commune de La Penne-sur-Huveaune. Il y a des impacts urbains, notamment sur les espaces d'activités économiques dans la vallée de l'Huveaune si on longe les voies ferrées, mais qui sont somme toute assez minimes, notamment sur l'extrémité est, on va dire, du fuseau proposé. Si on décroche comme cela par le sud, à moins que l'on soit en souterrain encore une fois, on est d'accord que les impacts urbains sont assez importants.

Eric TIRIAU - Oui. Dans les deux cas, les impacts urbains sont importants. C'est vrai que si l'on reste sur les aspects urbains, le fuseau B4 est un petit plus pénalisant que l'autre. Mais dans tous les cas, on reste sur des fuseaux qui ont vraiment un fort impact sur ces thèmes-là.

Vincent TOUZE - Même remarque pour MPM et la ville de Marseille. Si on se limite au visuel que l'on a sous le nez, le gros « machin » qui commence pour B4 laisse apparaître un impact urbain maximal, comparé à tous les autres. C'est une stricte constatation visuelle. Tout ce qui est dans le démarrage de ce fuseau, c'est « hyper » urbanisé, c'est clair, notamment la zone de La Barasse, Saint-Menet, et il n'y a pas qu'une usine, il y a aussi de l'habitat. Après, cela va jusqu'à La Millière et ensuite, cela rentre sur La Penne-sur-Huveaune, dans un endroit qui est quand même pas mal habité. Et tout cela est noté en indéterminé. Donc, je vois mal comment on peut envisager quelque chose en surface, ou en viaduc, dans une zone pareille, avec une bifurcation dans ce coin-là. On reste très dubitatif sur ce dessin.

Une dernière chose, je rebondis sur ce que vous dites. Si on fait une bifurcation dans le coin pour la LGV, je ne vois pas trop l'avantage par rapport à Arkema au premier abord, plutôt que de passer en ligne. Là encore, c'est simplement factuel.

Jean-Luc ORLANDINI - Je rebondis par rapport au fuseau B4. Si on passe en fuseau B4, automatiquement, la quatrième voie jusqu'à Aubagne sera en plus.

Stéphane ROSSO - Non, non. C'est comme si on avait un itinéraire de délestage en fait. Dans ces trois voies en 2014, on aura des TGV, des TER, des trains de fret, des intercitys, on aura de tout. L'objet de cette nouvelle infrastructure, après, qu'elle aille jusqu'à Aubagne ou non est un autre débat, c'est qu'elle va permettre à une certaine catégorie de trains à un moment, de sortir de la congestion de l'infrastructure existante. Du coup, elle va permettre automatiquement de libérer des espaces pour faire circuler des nouveaux trains.

Jean-Luc ORLANDINI - D'accord, mais jusqu'à maintenant, on vient de dire que quatre voies jusqu'à Aubagne, c'était préférable pour les RER. Elle sera faite, cette voie.

Stéphane ROSSO - Non, ce que j'ai dit tout à l'heure, c'était que les positions qui étaient prises disaient : « nous, on ne veut pas de LGV, on veut du TER ». Je suis totalement prêt à entendre

cela, il n'y a pas de souci. Je dis juste que, dans le projet tel qu'il est aujourd'hui, qui est un projet de système ferroviaire global, performant, fiable, il faut une nouvelle infrastructure. Que si on dit « on ne veut pas des tracés, en tout cas, des fuseaux proposés dans le cadre de ce projet-là », on dit « les fuseaux B4, B3, B2 et B1, on n'en veut pas ». OK. On efface tout. Moi, ce que je disais tout à l'heure, c'est que si on veut plus de TER, par rapport à la situation que l'on aura en 2014, on sera quand même obligé de faire une nouvelle infrastructure. Cette nouvelle infrastructure sera une quatrième voie. Et pour le coup, cette quatrième voie devra aller jusqu'à Aubagne pour permettre à Aubagne de profiter, et puis même un peu plus loin jusqu'à La Ciotat, de ce développement du TER. Donc, quand on dit « non au projet LGV », mais que l'on veut plus de TER, cela veut dire que quelque part, il faut une quatrième voie. Donc, cela revient à dire : « on ne veut pas B4, on ne veut pas B3, on ne veut pas B2, mais le B1 nous va ».

Jean-Luc ORLANDINI - Ce que je veux dire, c'est que le fuseau B4 ne passe pas par la gare d'Aubagne.

Stéphane ROSSO - On est d'accord. On est d'accord. Mais ce n'est pas pour autant que cela ne permet pas de développer le TER et d'avoir les onze liaisons par heure à l'horizon 2040.

Jean-Luc ORLANDINI - Dans un futur moindre. Donc, ce ne sont pas les quatre voies.

Stéphane ROSSO - A partir du moment où on fait cette infrastructure et où les TGV n'empruntent plus une portion de la ligne classique, on va développer le TER.

Jean-Luc ORLANDINI - Sur trois voies.

Stéphane ROSSO - Oui, sur trois voies. Le système, comme le disait tout à l'heure Pierre, il est moins robuste en cas d'incident que si on a quatre voies, mais aujourd'hui, il permettra d'atteindre les objectifs de desserte.

Pierre THEPENIER - Jusqu'au point de débranchement de l'ensemble des trains, en fait, sur cette ligne nouvelle entre Marseille et Aubagne, il y a plusieurs types de circulation aujourd'hui. Vous avez le fret, le TER avec des arrêts fréquents, vous aurez des TER semi-directs ou rapides, des intercitys, des TGV, peut-être des TGV régionaux qui un jour desserviront les grandes métropoles, et des TGV purs. Jusqu'au point de débranchement de la ligne à grande vitesse, vous êtes obligé d'avoir quatre voies pour assurer une certaine fluidité du trafic. Mais après, les TER à grande vitesse ou les TGV n'étant plus sur la même infrastructure, vous pouvez n'avoir plus que trois voies puisque vous avez moins de trains. Ce n'est peut-être pas l'idéal, mais cela marche aussi. Mais avant, il faut quatre voies, c'est indispensable.

Pierre CALFAS - Je croyais avoir compris le nombre de voies, mais j'ai un doute. Si j'ai bien compris, en supposant qu'on débranche sur le B4, ce que je crois avoir compris de ce que vous venez de dire, c'est qu'il reste trois voies jusqu'à Aubagne, et que ces trois voies à terme, s'avéreront insuffisantes, ou risquent de s'avérer insuffisantes. Est-ce bien ça ?

Stéphane ROSSO - Je réponds. Attendez, je réponds. Vous me posez la question et je réponds. La réponse est non. Pour répondre aux objectifs de desserte 2023-2040, avec un passage en B4, des TGV, cela veut dire qu'en gros, on mettra moins de trains donc du coup, on pourra faire passer plus de TER. Les trois voies plus cette nouvelle infrastructure en B4 permettront de répondre aux objectifs 2023-2040 qui seront 11 TER... Mais ce n'est pas l'un sans l'autre.

Pierre CALFAS - D'accord. Mais malgré tout, j'ai senti une certaine hésitation dans le discours. Cela voudrait dire que si on retient le scénario A1, B1, enfin les premiers scénarios et pas le B4, cela veut dire quatre voies tout de suite, enfin tout de suite pour la LGV, et ce qui veut dire qu'à terme il faudra en ajouter un cinquième. C'est mathématiquement cela que cela veut dire.

Stéphane ROSSO - Non, ce n'est pas mathématiquement cela.

Gérard RAMPAL - Si, si.

Stéphane ROSSO - Non. Monsieur Rampal, je suis désolé. Non. Je peux vous certifier, je peux vous certifier, que non. Alors, si vous êtes tellement sûr, vous nous faites la démonstration et puis on la proposera à RFF. Je finis. A RFF, on proposera de la montrer en réunion publique, il n'y a aucun problème. Mais aujourd'hui, je peux vous assurer qu'il faut une nouvelle infrastructure. Ce que l'on dit, c'est que pour les objectifs 2023-2040, après, je ne peux pas vous dire ce que la Région pense à 2050-2060, mais en tout cas, en 2023-2040, d'après les objectifs tels qu'ils sont, il faut avoir quelque chose qui se passe dans ces quatre fuseaux. Si on ne le fait pas, on n'aura pas de saut qualitatif. Si on dit non à la LGV, si on ne fait pas la LGV, il faudra faire autre chose. Ce « autre chose », aujourd'hui, pour atteindre les objectifs 2023-2040 - je ne parle pas en performance de temps de parcours -, du coup, cela nécessitera quand même de domestiquer les trains, cela veut dire avoir une nouvelle infrastructure jusqu'à Aubagne et quatre voies jusqu'à Aubagne. Mais, comprenez bien mes propos.

Aujourd'hui, il n'y a pas besoin de cinquième voie à l'horizon 2040 pour assurer les objectifs de desserte, si on se débranche avant, pas avant, ou si on va à Aubagne. Aujourd'hui, le système c'est fuseau B1, quatre voies jusqu'à Aubagne et après on reste dans le fuseau, on passe en souterrain Aubagne, on passe en tranchée couverte Gémenos et puis on revient ici dans la tête de Douard ; ou quatre voies jusqu'à l'entrée ouest d'Aubagne, on passe en tunnel, en souterrain sous Aubagne, au niveau du complexe sportif, on vient ici passer La Bourbonne et après on rentre dans le massif dans la tête de Douard ; ou quatre voies jusqu'à la zone Saint-Myrte, on passe en souterrain sous Le Charel, on passe à côté de la carrière et puis après, on revient s'insérer au-dessus de la tête de Douard ; ou on fait quatre voies jusqu'à la Barasse, on débranche deux voies pour rejoindre le fuseau B3, et on aura trois voies jusqu'à Aubagne. Dans tous les scénarios, qu'on se débranche ici, ici ou ici, on a trois voies, ensuite jusqu'à Aubagne et il n'y a pas besoin de cinquième voie.

Hervé BRUN - Donc, *a contrario*, en réfléchissant par l'absurde, si on fait un débranchement pour faire un B4, les travaux troisième voie entre le débranchement et Aubagne, finalement, c'est du gaspillage d'argent public.

Stéphane ROSSO - Ah non ! Non. Du coup, si on ne fait pas de troisième voie, on se retrouve avec deux voies, donc on fait passer encore moins de trains.

Hervé BRUN - D'accord.

Stéphane ROSSO - A un moment donné, sur une autoroute, vous n'avez pas de bouchon et il y a beaucoup de voitures. Si vous avez deux voies, vous avez des vitesses et des débits qui sont assez faibles, si vous avez trois voies, vous avez plus de vitesse et plus de débit, et si vous avez quatre voies, vous avez plus de débit. C'est aussi mathématique que cela. A partir du moment où vous voulez faire passer beaucoup de véhicules avec des débits et des cadences assez élevés, il faut avoir des infrastructures supplémentaires pour la simple et bonne raison que, comme l'a dit Pierre tout à l'heure, c'est qu'un train, vous ne le faites pas arrêter en 700 mètres comme vous faites arrêter une voiture. C'est-à-dire qu'entre deux trains, il faut qu'il y ait ce que l'on appelle un « canton », une distance de sécurité qui est d'environ 2 kilomètres ou 1 800 mètres. Donc, cela veut dire que vous avez un train, 1 800 mètres de rien, un train. Rien qu'avec cela, du coup, quand on veut faire passer plus de trains, il faut multiplier les infrastructures à côté pour que les trains puissent passer en même temps en batterie.

Thomas OLLIVIER - Quand vous dites qu'il faut une quatrième voie entre Aubagne et Marseille, dans le cadre des objectifs 2023-2040, est-ce que ce sont des objectifs qui prennent en compte le passage de la LGV. Ou bien, si la LGV ne passait pas par ce tracé-là, les trois voies suffiraient-elles à avoir un trafic de TER intensifié et répondant aux objectifs ?

Pierre THEPENIER - Je vais vous faire une demi-réponse. Le problème du système ferroviaire est que les trains ont des vitesses moyennes différentes.

Comme je l'ai dit précédemment, les trains qui s'arrêtent à toutes les gares ont une vitesse moyenne très faible, et consomment beaucoup d'espaces temps, par exemple entre Aubagne et Marseille, du fait de leurs arrêts fréquents. Quand vous avez des trains semi-directs qui ont des temps de parcours plus élevés...

Thomas OLLIVIER - Excusez-moi, pourriez-vous me faire la réponse de façon beaucoup plus simple sans peut-être entrer dans les détails ?

Pierre THEPENIER - Je veux vous expliquer pourquoi.

Thomas OLLIVIER - La question que je posais était : dans ces estimations-là, prenez-vous en compte la nécessité de faire passer le TGV ?

Pierre THEPENIER - En fait, ce n'est pas le TGV. Ce sont des trains semi-directs. Tout train qui ne s'arrête pas entre Aubagne et Marseille, pour pouvoir avancer ce qu'on appelle « à voie libre » sans être freiné par les autres trains, il est intéressant qu'il ait des voies dédiées s'il commence à y avoir une densité très forte de circulation. Dans le métro parisien, vous avez un train toutes les deux minutes parce que tous les trains s'arrêtent à chaque station. Ils sont tous pareils, il n'y en a pas un qui saute deux ou trois stations. Si vous faites sauter deux ou trois stations à un métro par exemple, ils vont avoir un effet d'accordéon comme on l'aurait ici. Parce que tous les trains ne roulent pas de la même façon, on est obligé d'avoir plus de voies pour libérer de l'espace-temps pour permettre aux trains plus rapides, par exemple à un Aubagne-Marseille, de ne pas rattraper un train qui s'arrête à toutes les gares.

Stéphane ROSSO - Si vous voulez, on avait déjà présenté tous les schémas de desserte et les difficultés liées à faire circuler différents trains, sur une même infrastructure, avec différentes vitesses et différentes politiques d'arrêt. A la fin, si vous voulez, on peut revenir pour essayer d'éclaircir et de répondre mieux à votre question. Ce que j'aimerais, c'est que l'on puisse avancer sur la fin de l'analyse multicritères sur le fuseau AB.

Vincent TOUZE - Je souhaitais rebondir sur ce qui vient d'être dit, et faire un complément sur le fuseau sur lequel on est.

La première remarque est qu'à la dernière séance, on a demandé un point, moi-même d'ailleurs, sur ce qui était disponible déjà depuis plusieurs années de la part de RFF, sur ce qu'il se passe s'il n'y a pas de LGV, ou même si la LGV PACA s'était faite par une autre option. Je crois que les données sont disponibles et sont sur internet. Je ne sais pas si vous avez prévu de les présenter ou d'en dire deux mots. Moi, cela me paraît important parce que cela répond directement à la question qui vient d'être posée, sans rentrer dans des détails.

Le second point est qu'on se pose aussi d'autres questions à Marseille et à MPM sur l'impact urbain potentiel du dernier fuseau B4 avant l'entrée en fuseau. Je m'explique : si vous nous dites ce que j'entends, que vous gérez sur quatre voies uniquement contre la partie Saint-Marcel et par exemple avant Arkema, puisque c'est ce que vous évoquez, donc cela signifie des appareils de voie pour faire des échanges entre les quatre voies uniquement dans cette zone. A notre connaissance, ce n'est pas sans conséquence sur le tracé lui-même de ces voies, et voire même leur emprise. Je pense que c'est une contrainte supplémentaire, peut-être à la marge. Mais, comme on doit gérer des choses à la marge comme, par exemple, au quartier de La Rasclave qui a été abordé la dernière fois. Donc, on est hyper vigilants là-dessus. Je pense que c'est une donnée à prendre en compte, se limiter à cette zone en surface dans le jaune. Cela peut avoir des impacts sur le bâti avant parce que vous ferez vos appareils de voies que sur cette zone, et pas sur une section plus large. Ce n'est pas comme si on faisait comme s'il n'y avait pas de LGV, une quatrième voie de La Blancarde à Aubagne.

Stéphane ROSSO - Pour la réponse à votre première question, c'est ce que je disais depuis tout à l'heure. C'est qu'en fait, quoi qu'il se passe, même si cela avait été le scénario Côte d'Azur, il aurait fallu faire un aménagement dans la vallée de l'Huveaune, il aurait fallu faire un

aménagement dans la gare de Marseille Saint-Charles. Si ce débat public est disponible sur internet, comme vous le disiez, j'ai le rapport dans mon sac, je pourrais le montrer à ceux qui le veulent. Mais en tout cas, il est en téléchargement.

On a aussi des éléments dans la présentation qui sont les éléments du scénario zéro, c'est-à-dire que si on ne fait pas la LGV, que faut-il faire au moins jusqu'à Toulon ? Ce sont quatre voies tout le long jusqu'à Toulon, dans des conditions difficiles sachant que c'est un coût à peu près équivalent au coût de la LGV, et que l'on a un peu plus de contraintes environnementales puisque l'on passe là, pour le coup, en plein cœur du parc des Calanques et en plein cœur de toutes les villes jusqu'à Toulon.

Je réponds maintenant à votre question sur le foncier. On est encore une fois au niveau du fuseau, donc on n'en est pas encore au dimensionnement des appareils de voies qui permettront les échanges. Ce que l'on avait vu la dernière fois dans cette zone-là, je l'avais bien précisé, c'est un endroit sur lequel il fallait que toute notre attention soit portée, c'était effectivement le quartier de La Rasclave mais qu'après, très sincèrement, on avait quand même du foncier mobilisable assez facilement pour réaliser ces échanges, et la mise en place de ces appareils de voie.

Vincent TOUZE - Ce que vous montrez là, c'est une zone en fait très limitée dans la surface, il y a du relief à la sortie. Donc, là, en plein milieu, à côté de votre souris, vous avez quand même un gros quartier d'habitation. Donc, je répète ce que je dis, c'est une simple donnée technique. Se limiter à faire des échanges uniquement là dans l'hypothèse où l'on est dans ce fuseau, cela veut dire que l'on limite les échanges, donc sur quatre voies dans cette zone. Donc, cela veut dire que vos appareils de voies qui ont des contraintes particulières, vous ne les inscrivez que dans cette zone. C'est une contrainte pour inscrire ce tracé. C'est une évidence. D'autant que ce sont des équipements que l'on a en alignement de voie.

Quoi qu'il en soit, il me semblait logique d'admettre que c'est une contrainte évidente.

Stéphane ROSSO - C'est une contrainte technique.

Vincent TOUZE - C'est une contrainte supplémentaire par rapport aux autres fuseaux. Donc, je pense que c'est une donnée à prendre en compte, sachant que l'on a, quand même, quelque chose de très peuplé dans ce coin-là.

Stéphane ROSSO - Je répète ce que j'ai dit la dernière fois.

Vincent TOUZE - Ce que je veux dire, c'est que votre fuseau ne le prend pas en compte. On doit prendre en compte que nous avons une contrainte supplémentaire. Vous avez fait une analyse basée sur les fuseaux, avec des zones d'intersections, etc. Là, vous avez une donnée antérieure à votre entrée dans le massif, ce qui veut dire qu'ici, vous serez plus contraint pour faire votre tracé que dans une autre option.

Stéphane ROSSO - On est d'accord. La dernière fois, je l'ai clairement indiqué que c'était ici qu'on pouvait faire nos échanges.

Vincent TOUZE - J'en traduis que vous avez une contrainte supplémentaire qui devrait être notée.

Stéphane ROSSO - D'accord. Encore une fois, la semaine dernière, on n'a pas dit que l'on n'avait pas de contraintes. Si on doit plonger ici et réaliser des échanges, il faut effectivement que l'on réalise ces échanges ici. Et, il faut que l'on regarde cela de façon très précise parce que c'est une contrainte.

Vincent TOUZE - Nous sommes bien d'accord. C'est pour cela que nous faisons une réserve sur ce sujet et que c'est un élément complémentaire par rapport à l'analyse présentée. Je prends strictement en compte avec la méthodologie que vous avez indiquée, les données qualitatives qu'il y a à noter, c'est qu'en dehors des impacts urbains évidents, je ne sais pas comment on traverse cette zone. Je reste totalement interrogatif. Dans la partie d'avant, avant le démarrage de ce

fuseau, il y a une contrainte supplémentaire liée au fait que l'on est entré en tunnel à cet endroit-là. Cela me semble purement factuel. C'est une donnée à prendre en compte.

Alex AMBERTO - Oui. J'ai une petite précision par rapport à ce que vous avez dit tout à l'heure. Vous avez assimilé le tracé B1 à une quatrième voie sur Aubagne. Pour nous, ce n'est pas tout à fait pareil. C'est-à-dire que c'est sûr que si on part sur la base d'un fuseau B1, il y a nécessité, on a compté, qu'il y ait quatre voies qui devaient entrer sur Aubagne. En même temps, pour nous Aubagnais, une quatrième voie sur Aubagne, ce n'est pas forcément le fuseau B1, c'est-à-dire que c'est une quatrième voie au même titre que la troisième existante. C'est ce qu'avait évoqué Monsieur Rampal au cours des premières réunions, qui rentre sur Aubagne, et qui relie Aubagne à Marseille. Mais ce n'est pas le prolongement tel qu'il se fait en souterrain plus la partie en tranchée ouverte. C'est juste pour être précis, si vous voulez, au niveau de la terminologie. Quatre voies sur Aubagne, pour nous, ce n'est pas le fuseau B1. Le fuseau B1 nécessite quatre voies sur Aubagne, mais ce n'est pas forcément lié. Il faut que l'on se comprenne bien.

Stéphane ROSSO - On est d'accord, C'est ce que j'ai dit tout à l'heure. J'ai dit qu'au moins jusqu'à Aubagne, quatre voies à Aubagne, c'était faire le fuseau B1 au moins jusqu'à Aubagne. Donc, on dit la même chose.

Alex AMBERTO - Cela, je l'ai compris. Ce que moi je veux vous dire, c'est que si vous parlez de quatre voies jusqu'à Aubagne, ce n'est pas assimilable pour nous au fuseau B1. C'est donc quatre voies jusqu'à Aubagne. Donc, il y a une quatrième voie qui relie Aubagne à Marseille.

Stéphane ROSSO - Et après, on ne fait plus rien. C'est-à-dire qu'à l'est d'Aubagne...

Alex AMBERTO - Je vous parle de terminologie. Quand vous nous dites « une quatrième voie sur Aubagne, c'est le fuseau B1 », je vous dis que pour nous, une quatrième voie jusqu'à Aubagne, ce n'est pas le fuseau B1, parce qu'on se place systématiquement et obligatoirement dans le cadre d'une LGV.

Stéphane ROSSO - Je vous réponds que techniquement, quatre voies jusqu'à Aubagne, cela revient à faire le fuseau B1 jusqu'à Aubagne.

Alex AMBERTO - Là, on est d'accord.

Stéphane ROSSO - C'est ce que je disais tout à l'heure. J'ai dit qu'au moins jusqu'à Aubagne, quatre voies à Aubagne, c'est le fuseau B1 jusqu'à Aubagne.

Pierre CALFAS - Merci. Je suis un peu déstabilisé. Dans ma tête, c'était clair. Je pars de l'hypothèse de quatre pas parce que l'on la propose, mais il y avait trois voies plus deux, cela fait cinq. En fonction de ce que j'entends aujourd'hui, j'ai une question à poser et une demande à vous faire.

Ma première question est la suivante. Supposons que le fuseau B1 soit retenu. Est-ce que dans les ouvrages, les viaducs, les tranchées couvertes ou les je-ne-sais-quoi jusqu'à Aubagne, vous réaliserez quatre voies ou ferez-vous un peu plus large pour éventuellement rajouter une cinquième voie ? Première question. A l'horizon 2040, on y est en 2040, le temps des procédures...

Stéphane ROSSO - La réponse est quatre voies.

Pierre CALFAS - C'est-à-dire que vous ferez une tranchée couverte à quatre voies. Point final.

Stéphane ROSSO - Vous parlez de tranchée couverte, mais de quelle tranchée couverte ?

Pierre CALFAS - ... ou un viaduc. Dans la variante B1, il y a forcément des ouvrages.

Stéphane ROSSO - Entre où et où ?

Pierre CALFAS - Entre Marseille et Aubagne.

Stéphane ROSSO - Oui, oui. Alors, je ne sais pas si...

Pierre CALFAS - Vous répondez ou vous ne répondez pas.

Stéphane ROSSO - Je vous réponds. De Marseille jusqu'à Aubagne, ce sont quatre voies.

Pierre CALFAS - Donc les ouvrages feront quatre voies, point !

Stéphane ROSSO - Quatre voies, voilà.

Pierre CALFAS - C'est-à-dire que pendant 50 ou 100 ans, ils vivront à quatre voies. C'est la durée de vie d'une voie ferrée.

Stéphane ROSSO - Oui ! A moins qu'on nous dise : en 2045, il faut mettre 22 TER entre Marseille et Aubagne. Mais pour l'instant...

Pierre CALFAS - Ce que je demande, par contre, et cela, je tiens à ce que cela soit écrit, non pas simplement dans le *verbatim*, mais dans le compte rendu. RFF peut-elle écrire de façon claire et précise que dans ce cas-là, dans les hypothèses B1, B2 et B3, les quatre voies et pas cinq voies, permettront d'écouler l'intégralité du trafic, LGV à 160 kilomètres/heure comme cela a été dit, les TER, les « machins », y compris le fret dont on a parlé l'autre jour à Toulon ? Vous l'écrivez parce que c'était clair dans ma tête et j'avoue que cela l'est un petit peu moins.

Stéphane ROSSO - La réponse est oui.

Pierre CALFAS - Oui, mais je souhaite que cela soit écrit.

Stéphane ROSSO - Ce sera écrit.

Pierre CALFAS - Sinon, il faudra ajouter à terme une cinquième voie. Alors là...

Stéphane ROSSO - Non, parce que cinq voies, cela ne marche pas bien. C'est six. Dans le ferroviaire...

Diane JULIEN - On prend juste un dernier...

Stéphane ROSSO - Je finis. Parce qu'il faut être clair. Puis après, on avance.

Diane JULIEN - Monsieur David souhaitait s'exprimer...

Stéphane ROSSO - On en parlera après. On avance sur le fuseau AB puis après, je prendrai Monsieur David sans problème. Je réponds à Monsieur Calfas.

Quoi qu'il en soit, et je vous réponds aujourd'hui, on n'est pas non plus complètement idiot malgré ce que beaucoup de monde pense. Je reviens aux objectifs, aux scénarios de première session, les objectifs 2023-2040. Je répète que tous les scénarios, tous les fuseaux que l'on propose sont compatibles avec ces objectifs-là, sinon on ne les proposerait pas. Donc, les fuseaux B4, B3, B2 et B1, quel que soit le fuseau choisi, sont compatibles avec tous les objectifs 2023-2040, plus des temps de parcours attractifs entre Marseille, Toulon et Nice.

Pierre CALFAS - Oui, mais quand on fait une autoroute, on la prévoit, on a des objectifs...

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, dans le projet, il n'y aura pas d'emprises supplémentaires qui seront prises, ou de mesures conservatoires, pour passer des ouvrages à cinq voies, à six voies, ou à plus. Aujourd'hui, on fera un projet pour passer le nombre de voies nécessaires à chaque fois que l'on se débranche. Donc, jusqu'à chaque débranchement, on aura besoin d'avoir quatre voies. Après, une fois que l'on s'est débranché, trois voies partent sur Aubagne et deux voies partent dans le fuseau pour aller faire la nouvelle infrastructure.

Pierre CALFAS - D'accord.

Stéphane ROSSO - Je finis. A partir du moment où l'on s'est débranché, on passe en grande vitesse. A chaque fois que l'on est dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne, on est sur des vitesses réseau classique telles qu'on les connaît actuellement.

Pierre CALFAS - D'accord. Simplement, j'observe. Je fais référence à des autoroutes dont la durée de vie est inférieure à celle d'une voie ferrée. Quand on fait une autoroute, on fait effectivement des simulations de trafic, et quand on fait une autoroute, on fait des autoroutes avec une plateforme de 35 mètres, « élargissable » à trois voies par l'intérieur. C'est-à-dire que l'on se donne la possibilité que nos petits-enfants, si le trafic augmente, puissent agrandir la capacité de cette infrastructure sans avoir à refaire des expropriations, à augmenter les emprises, etc. C'est simplement la question que je pose. Il y a peut-être une sécurité à se donner. En plus de cela, une largeur de voie fait 5 mètres, ce n'est pas énorme. Voilà, c'était tout.

Stéphane ROSSO - J'ai bien compris le « truc ». Aujourd'hui, dans le projet, le projet ne prévoit pas de réserve foncière supplémentaire pour quoi que ce soit. Ce qui va être prévu, c'est qu'entre toutes les voies, on a besoin pour la maintenance pour détourner en voie, d'avoir une piste. Donc, on aura vraisemblablement une petite piste de 70-90 centimètres entre la nouvelle infrastructure et l'infrastructure existante. Mais après, on ne prévoit pas d'avoir une emprise foncière réservée de 5 mètres supplémentaires pour mettre une cinquième voie si le trafic augmentait.

Pierre CALFAS - Je souhaite que cela soit noté dans le compte rendu.

Pierre THEPENIER - Juste pour terminer. Une fois que l'on a la fréquence voulue des trains, l'augmentation de capacité peut se faire par le biais du matériel roulant, des rames à deux niveaux, des rames plus longues.

Stéphane ROSSO - On finit le fuseau AB.

Eric TIRIAU - Dans la revue des thématiques, j'avais en fait presque terminé. On avait parlé des risques naturels et technologiques, notamment on s'était arrêté à Arkema. Donc, pour le fuseau B4, pour le risque inondation, on a un linéaire moins important que le fuseau A1-B3, par exemple. Pour ce qui est ressources en eau, on n'a pas sur le nouveau fuseau de périmètres de protection directement concernés. Par contre, on a une zone karstique plus importante interceptée, notamment tout le secteur d'alimentation des sources de Cassis ; mais on n'a pas de captage directement concerné.

Ensuite, en termes de ressources naturelles, les indicateurs des deux fuseaux ne sont pas très discriminants. On a simplement un aspect sylvicole un petit peu plus marqué sur le fuseau B4.

Et le dernier thème concernant l'agriculture, ce qui est relativement impactant entre les deux choix, c'est tout ce qui est domaine de la Rouvière, qui est commun aux deux fuseaux. Et ce qui peut distinguer l'un de l'autre, c'est que le passage dans le parcellaire de La Chartraigne et du col du pays d'Aubagne est un petit peu plus faible pour le fuseau B4 que pour le fuseau A1B3.

J'ai fait le tour des différents thèmes rapidement.

Marion PICQUET - Si vous n'avez pas d'autre question, je vous propose de faire une pause.

Jean-Baptiste DAVID - J'ai juste une petite question liée à ma question de tout à l'heure sur l'aspect urbanisé de la zone de La Penne-sur-Huveaune, désolé, mais le but étant quand même d'essayer de pouvoir à peu près prendre position, en tout cas bien comprendre ce que l'on nous dit dans ces réunions, ce qui n'a pas été forcément le cas lundi dernier par exemple à Marseille, où on a traîné. Là, aujourd'hui, cette zone est très urbanisée. Dans le coût présenté cette semaine, de 1,2 milliard d'euros, cela a été évalué, et c'est présenté à peu près. Je ne suis pas expert ferroviaire, mais, en gros, dans cette zone indéterminée, selon que l'on passe en surface, en viaduc ou en tunnel, les coûts sont extrêmement différents. Donc, en gros, si on est par exemple du viaduc dans les 40 millions d'euros à 100 millions d'euros si on est sur du tunnel, cette petite surface-là est-elle impactée en termes de coût selon la nature de la traversée ? Et encore une fois, est-il envisageable de passer autrement qu'en tunnel au niveau de La Penne-sur-Huveaune ?

Stéphane ROSSO - Je vais répondre à la deuxième question. Aujourd'hui, plus le temps passe et plus on se dit que ce n'est pas envisageable de passer en surface. Quand on parle en surface, c'est en viaduc. Parce qu'autrement qu'en viaduc, on ne sait pas passer en surface. Il y a quand

même plusieurs infrastructures : le fleuve, la RN8, une petite montagne, une collinette à passer. Aujourd'hui, clairement, plus on réfléchit, plus on se dit que c'est un passage qui dans tous les cas, vu la densité de l'urbanisation, vu les contraintes que l'on a, cela sera en souterrain, donc tunnel. Après, cela peut être tunnel, et sur la fin, si on a du foncier dans lequel on est libre de toute contrainte urbaine, on peut finir par de la tranchée couverte pour réduire les coûts.

Jean-Baptiste DAVID - Le chiffrage tient-il compte de cette réflexion ?

Stéphane ROSSO - Il tient compte, pour partie, de cette réflexion, oui.

Vincent TOUZE - Juste un ajout sur ce dessin. Au début, on est bien dans Marseille, on est à Saint-Menet et on est à La Millière. Donc, ce que je disais tout à l'heure, c'est que cela me paraît inconcevable d'être en surface ou en viaduc dans un coin pareil, d'autant qu'en plus, là, vous n'êtes pas en ligne, vous tournez. Vous avez une tête de tunnel à mettre. Donc, c'est quand même potentiellement assez impactant. Par contre, là où j'ai un doute, c'est que vous dites que c'est pris en compte dans la fiche que vous nous avez remise aujourd'hui. Le différentiel des tunnels n'est pas énorme, je ne visualise pas très bien, d'autant plus que c'est marqué « indéterminé » sur votre plan.

Stéphane ROSSO - En tout cas, c'est pris en compte. Pour partie, c'est pris en compte.

Vincent TOUZE - Donc cela fait un différentiel de tunnel de combien de kilomètres ? De 3 kilomètres seulement ? Donc, si on démarre de là jusque-là, cela fait 3 kilomètres. D'accord.

Stéphane ROSSO - Là, en gros, tout dépend encore une fois d'où on arrive à se débrancher. Si on se débranche ici pour venir ici, effectivement, c'est juste la contrainte du passage de la voie ferrée et de l'autoroute, ici, on est sur du « truc » libre, donc on peut envisager une tranchée couverte. Si c'est ici, il y a tout ce linéaire de tunnel, donc c'est un linéaire de tunnel moyen qui est indiqué. Du coup, un coût de linéaire moyen tunnel-tranchée couverte qui est pris en compte dans le chiffrage.

Vincent TOUZE - D'accord.

Stéphane ROSSO - Mais que cela soit Marseille ou La Penne-sur-Huveaune, pour nous, la problématique est exactement la même. Il y a des enjeux urbains bâtis très forts qui font que plus le Bureau d'études avance, plus on se dit que le passage ne peut se faire qu'en souterrain. C'est très compliqué de se dire autre chose.

Cependant, je rajouterai aussi que le passage en souterrain est très compliqué également à cause du fleuve, des infrastructures routières, etc.

Gérard RAMPAL - Vous n'allez pas le faire.

Stéphane ROSSO - Non, je ne dis pas que l'on ne va pas le faire, Monsieur Rampal. Je vous ai dit que...

Gérard RAMPAL - On ne sait jamais. Peut-être que...

Stéphane ROSSO - Non. Au contraire, c'est plutôt une bonne nouvelle. Je dis aujourd'hui en groupe de travail que l'orientation est plutôt en souterrain ici que surface parce que la surface, c'est compliqué. Et, pour mettre un degré de complication, la surface nous paraît un peu plus compliquée que le souterrain. Et, j'ai dit que le souterrain était aussi compliqué. Maintenant, je ne dis pas que c'est parce que c'est compliqué que l'on ne va pas le faire. Le projet de système ferroviaire performant est compliqué, et pourtant on est là autour de la table pour en discuter. Ce ne sont pas les complications qui doivent nous arrêter.

Diane JULIEN - Je vous propose de faire une petite pause. Après la pause, ce que l'on pourra faire, c'est rebalayer les cartes et noter tous les points que vous avez soulevés, et commencer à faire la synthèse des avis pour la remonter au COTER.

On se retrouve d'ici dix minutes ou un quart d'heure. Merci à vous.

La séance est suspendue à 16 heures 31 et reprend à 16 heures 59.

2. SYNTHÈSE DES GROUPES DE TRAVAIL N°3

2.1 MOTIONS

Diane JULIEN - On va reprendre pour la dernière partie qui est la synthèse. On va commencer par communiquer au groupe les motions que l'on a reçues ces dix derniers jours pour que tout le monde soit bien au courant. Puis, on rentrera plus dans le détail des cartes, puisque l'on veut avec vous reprendre chaque fuseau et de rebalayer tous les enjeux identifiés la dernière fois, et que vous avez réprécisés en première partie.

Marion PICQUET - Trois motions ont été adressées à RFF concernant les fuseaux B et C.

La première motion est un courrier en date du 17 novembre dernier, qui est la position de l'UDVN 13, URVN FNE PACA, qui rejette les fuseaux B1, B2, B3, C1 et C2 et demande d'affiner le fuseau B4, initialement fuseau AB1, fuseau alternatif au passage dans la vallée de l'Huveaune, en demandant notamment dans la vallée de l'Huveaune, d'affiner le fuseau en recherchant une solution la plus à l'ouest possible avant de passer le mont Saint-Cyr, un contournement de la carrière et un évitement du Grand Rouvière.

Diane JULIEN - Vous avez la copie sous les yeux puisque Monsieur Chaix l'a déposée.

Marion PICQUET - Les arguments évoqués en faveur de ce fuseau B4 sont une réponse aux attentes en termes de protection de l'environnement, donc du futur Parc national des Calanques et Parc régional de la Sainte-Baume, également en termes de protection du milieu humain, milieu économique et des activités agricoles.

La deuxième motion est celle de l'association des quartiers du Petit et du Grand Rouvière de Roquefort-la-Bédoule. C'est un courrier en date du 17 novembre dernier également qui prend la position suivante : une opposition au projet de LGV PACA et aux différents scénarii et une contestation du processus de concertation sur les fuseaux B3 et B4 avec l'ajout d'un fuseau alternatif. Il est demandé la prise en compte des points suivants :

- la prise en compte de la situation du vallon de Rouvière dans l'aire optimale d'adhésion du Parc national des Calanques ;
- la prise en compte des massifs forestiers et du vignoble AOC des Côtes de Provence de Roquefort-la-Bédoule ;
- la prise en compte d'une faune et d'une flore exceptionnelles abritées dans le vallon : par exemple la Sabline de Provence, l'Aigle de Bonelli et le Rollier d'Europe (tous figurants dans l'arrêté du 29 octobre 2009) ;
- la prise en compte des enjeux agricoles, économiques et touristiques : des hébergements touristiques, domaine du Grand Rouvière et la prise en compte de l'agriculture raisonnée ;
- la prise en compte des enjeux humains avec la considération d'une pratique sportive et de détente dans le cadre naturel du vallon et des alentours du Grand Rouvière.

Diane JULIEN - Et la troisième motion, Stéphane.

Stéphane ROSSO - Tout à fait.

Marion PICQUET - C'est une motion de l'association pour la protection et la promotion du Parc national des Calanques, en date du 17 novembre dernier qui a fait l'objet d'un communiqué de

presse en date du 22 novembre dernier. Donc, elle prend position avec une opposition au projet LGV PACA qui met en danger le futur Parc national des Calanques, une contestation du processus de concertation avec l'ajout d'un fuseau alternatif, et puis, la motion qui se prononce contre toutes les propositions de fuseaux et demande au Gouvernement de retirer le projet. Il est demandé la prise en compte des points suivants :

- des enjeux économiques *versus* la situation actuelle de la France et de l'Europe ;
- des enjeux environnementaux (le périmètre du futur Parc national des Calanques et ses enjeux : avec encore une fois le caractère exceptionnel du biotope de la Sabline de Provence sur la Commune de Roquefort-la-Bédoule, les espèces protégées notamment dans le vallon de Rouvière, et enfin le corridor écologique entre le cœur du Parc national des Calanques et le massif de la Sainte-Baume, ou encore celui du Var, puis les essences et espèces classées.)

Diane JULIEN - Voilà les motions déposées ces derniers jours. Vous pouvez télécharger ces motions sur le site. Monsieur Calfas a envie de préciser quelque chose.

Pierre CALFAS - Sur la première motion, vous vous en doutez, je souhaiterais que l'on rajoute dans les avantages que nous avons cités, la fiabilisation sur une coupure, c'est-à-dire ce que l'on dit, c'est qu'avoir deux faisceaux complètement différents à terme, s'il y a un coup dur sur un faisceau, cela permettra d'avoir une alternative, un secours, également dans la phase travaux. Donc, le fait de rendre plus fiable l'ensemble du système que de tout mettre dans un même couloir.

Diane JULIEN - Très bien.

Pierre CALFAS - A vous de trouver la bonne formulation.

Diane JULIEN - Oui, oui, oui. On rajoute effectivement cet aspect de plus grande fiabilité du réseau.

Stéphane ROSSO - Quelque chose comme cela, cela peut-il vous aller ? « Fiabilisation de la nouvelle infrastructure liée à la dissociation des deux infrastructures ».

Pierre CALFAS - Parfait. C'est très bien.

Stéphane ROSSO - J'essaierai de mettre des mots...

Pierre CALFAS - Non, mais c'est bon, c'est bon.

Diane JULIEN - OK.

2.2. MODIFICATIONS ISSUES DE LA CONCERTATION BDR - A VALIDER PAR LE COTER DU 06 DECEMBRE 2011

Diane JULIEN - La dernière fois, vous nous aviez demandé d'avoir une carte qui vous offre une vue panoramique des fuseaux. Donc, on va la mettre à l'écran et on vous l'a distribuée dans toutes les cartes que vous avez sous les yeux. On a rajouté, suite à vos demandes, la visualisation du futur parc des Calanques. Ce que l'on vous propose maintenant, c'est de commencer.

Max FOUQUE - Ne pourrait-on pas avoir une vue un peu plus satellite, avec les vraies habitations, locaux d'activités ? Parce que là, c'est une carte IGN au 1/100 000 et qui ne repère pas forcément, ni les limites des communes, ni les zones habitées, ni rien du tout.

Diane JULIEN - On pourra le faire tout à l'heure avec l'outil 3D. Ce que je vous propose, c'est que l'on va déjà vous communiquer tous les points d'enjeux notables émis lors de la concertation. Et si vous voulez bien, après, on utilisera l'outil 3D que l'on a et qui permet vraiment de zoomer pour compléter ou rajouter des enjeux, des points un peu cruciaux. OK ?

Marion PICQUET - Donc, cette carte de synthèse, effectivement sur un fond au 1/100 000, accompagne les différentes fiches fuseaux et sont reportées sur cette carte les modifications issues de la concertation, de notre groupe de travail numéro 3, et qu'on se propose du coup de compléter aujourd'hui.

Les différents ajouts sur cette carte concernent d'abord le déplacement des origines puisque l'on a maintenant l'ensemble des fuseaux B qui démarrent au même emplacement. Donc, on a bien les fuseaux B1, B2, B3 et B4 qui ont la même origine et la même fin.

Concernant le fuseau B1, vous voyez dans le secteur de la plaine de Gémenos, on avait initialement, dans les fiches fuseaux, un passage en surface. Nous avons désormais un passage affiché en indéterminé, et avec l'étiquette supplémentaire du passage en tranchée couverte.

Ensuite, concernant le fuseau B2, le fuseau B2 dans sa partie sud, faisait apparaître un passage par le vallon du Grand Rouvière. Donc là, le vallon du Grand Rouvière est évité et sorti du fuseau B2.

Sur les fuseaux B3 et B4, également, le vallon du Grand Rouvière est exclu du fuseau. Et puis, il était demandé d'avoir un point nodal entre le fuseau alternatif B4 et le fuseau B2. C'est ce que vous voyez apparaître ici. C'est-à-dire que le fuseau B3 vient maintenant pénétrer le fuseau B2 pour avoir l'opportunité de choisir éventuellement un fuseau qui passe du B4 au B2, donc un fuseau intermédiaire qui permettrait de passer du B4 au B2.

Donc, voilà les trois modifications apportées à cette carte synthétique des fuseaux.

Diane JULIEN - Donc, là, on peut repasser, tronçon par tronçon, les commentaires faits et déjà identifiés. Et, vous pouvez bien évidemment les compléter.

2.3 LES FUSEAUX SUR LE TERRITOIRE

Marion PICQUET - Sur le fuseau A1 et la vallée de l'Huveaune, il y a différents enjeux :

- premier enjeu : bien évidemment la sortie du tunnel ;
- deuxième enjeu : la prise en compte du bâti résidentiel et au cas plusieurs reprises par MPM ;
- troisième enjeu : Arkema.

Max FOUQUE - Et moi, je rajouterai quand même l'enjeu au niveau du site qui est juste au niveau du A50, et qui se voit encore mieux sur un Google satellite.

Diane JULIEN - On ira regarder tout à l'heure.

Max FOUQUE - Oui. Mais sur ce *slide*, je pense qu'il faudrait rajouter quand même la contrainte patrimoniale qui n'est pas forcément claire.

Marion PICQUET - Donc sur A1, on rajoute la contrainte patrimoniale.

Max FOUQUE - Et expliquer aussi pourquoi y a-t-il une nécessité de remonter jusqu'à l'A50 ? Et pourquoi ne garderait-on pas le même, soit de venir beaucoup plus au sud-ouest avant Saint-Marcel, pour descendre vers le sud ? Pourquoi choisissez-vous de remonter en vous rapprochant d'Arkema et de notre site parc Valentine Vallée Verte au niveau de cette remontée sur l'autoroute ?

Stéphane ROSSO - Pour la simple et bonne raison que pour insérer cette quatrième et nouvelle voie, on se laisse toutes les opportunités possibles. Alors, déplacer l'autoroute pour insérer la quatrième voie, se faire de la place, passer en limite d'autoroute, faire du jumelage, voilà. Donc, on se laisse toute la possibilité d'intervenir...

Max FOUQUE - Et ne pouvez-vous pas boucler depuis Saint-Marcel beaucoup plus au sud ?

Stéphane ROSSO - Pouvez-vous venir nous montrer ? Comme cela, on va comprendre. Comme cela, j'ai du mal à voir.

Max FOUQUE - Comme on s'arrête en tunnel ici, est-on vraiment obligé de sortir aussi loin ? Ne peut-on pas prolonger du tunnel et passer là ?

Stéphane ROSSO - Non. C'est ce que l'on expliquait tout à l'heure, c'est que l'on est obligé de faire des échanges entre la voie actuelle et la future infrastructure, pour permettre à tous les trains de circuler sur cette voie-là.

Max FOUQUE - Donc, on peut le faire par rapport au sud de Saint-Marcel, ici.

Stéphane ROSSO - De quoi, le tunnel ?

Max FOUQUE - Oui. On pourrait.

Stéphane ROSSO - Oui, mais ce serait...

Pierre THEPENIER - Non, c'est trop court.

Stéphane ROSSO - Il faut que l'on puisse aller jusque La Barasse ici.

Pierre THEPENIER - Voilà. Il faut aller jusque-là pour se garder une possibilité...

Stéphane ROSSO - Donc, dans les objectifs dont on a discuté pendant les autres séances, c'était d'avoir un maillage complet aussi entre certaines nouvelles infrastructures et nos infrastructures existantes, d'avoir une gare à La Barasse qui soit aussi potentiellement une future gare TAGV, donc qui puisse accueillir des TAGV. On a besoin, comme je vous le disais tout à l'heure, en plus de cela, d'avoir cette zone-là pour faire nos échanges entre ce qu'il se passe dans la vallée de l'Huveaune et ce qu'il va se passer, entre les trains qui vont devoir aller à Marseille Saint-Charles souterrain, et les trains qui vont rester sur Marseille Saint-Charles surface. Donc, cette zone-là ne peut pas être faite en souterrain.

Pierre CALFAS - Où se trouve la gare de Saint-Marcel, s'il vous plaît ?

Stéphane ROSSO - Sur la carte, cela va être difficile à...

Armand EXERJEAN - Voyez-vous le cinéma les 3 Palmes ?

Stéphane ROSSO - Oui.

Pierre THEPENIER - C'est sous la coupe, là.

Stéphane ROSSO - C'est par là.

Marion PICQUET - Sur la gauche, un peu sur la gauche.

Stéphane ROSSO - Oui, oui, quelque part par là.

Pierre VIREY - C'est un petit peu à gauche du 4A.

Diane JULIEN - En dessous du 4A.

Pierre VIREY - En dessous, là.

Stéphane ROSSO - Là ?

Pierre VIREY - Encore plus à gauche.

Stéphane ROSSO - Là ?

Pierre VIREY - Voilà. C'est ça.

Pierre CALFAS - Parce qu'il y a une superbe trouée juste en face qui permet de passer tout de suite en tunnel, sous la colline. J'ai l'impression.

Pierre THEPENIER - Le problème est que l'on n'a pas la distance pour faire les échanges.

Diane JULIEN - S'il vous plaît. Juste un petit peu d'ordre.

Vincent TOUZE - Si l'objectif d'aisance est de marquer des contraintes, il manque un « truc », effectivement. C'est évident, dans la zone marron, là où il est marqué A50, ici, il y a une grande zone de développement économique, que Monsieur Fouque représente. Cela s'appelle Valentine Vallée Verte. Donc, c'est une contrainte forte. Monsieur Valette m'a demandé de préciser ce qu'il a déjà dit à RFF, que la Ville de Marseille n'est pas du tout favorable à un passage de quoi que ce soit dans cet endroit-là, pour cette année.

Max FOUQUE - Vous étiez venus à l'improviste cet été. Vous avez pu constater que c'est un site... On a été relativement décrié dans la presse, mais ça, cela regarde Nestlé, les syndicats et le reste.

Le parc Valentine Vallée Verte développe en l'état 33 000 mètres carrés de bureaux et de collectivités. Il y a *grosso modo* 420 personnes sur place. On a un potentiel de développement de 66 000 mètres carrés de bureaux et d'activités, et pas de commerces comme c'est écrit dans *La Provence*. Nous, on ne fera pas de commerce pour surcharger, mais on crée quand même de l'activité économique. C'est un parc avec des espaces classés boisés, avec la contrainte Fernand Pouillon, avec la contrainte architecte des bâtiments de France. C'est un site de 20 hectares qui a tout fait sa crédibilité à l'est de Marseille pour être concurrent à des zones, même de parcs tertiaires d'Aix-en-Provence, ou quoi que ce soit. Donc, le potentiel de développement, c'est plus de 110 000 mètres carrés en totalité, avec 4 accès directement visibles depuis l'autoroute, avec des échangeurs à proximité, et justement pour pouvoir désengorger Marseille beaucoup plus à l'ouest, avoir une réalité économique au niveau de ce site-là.

Stéphane ROSSO - Vous devriez plutôt militer pour que l'on passe en surface, et que l'on fasse une « super » gare TAGV TER à La Barasse, plutôt que d'enfourer la LGV sans aucune connexion.

Max FOUQUE - C'est pour cela que je vous dis de faire votre « truc » en partie sud, mais d'enlever cette petite enclave orange sur notre site.

Stéphane ROSSO - Je vous ai expliqué pourquoi. C'est parce qu'aujourd'hui, on ne s'interdit pas de pousser l'autoroute pour pouvoir insérer la quatrième voie et faire des jumelages avec l'autoroute. Et donc, dans cette optique-là, on ne sait pas où on va commencer la reprise de l'autoroute, ni où l'on va la finir. Donc, dans le fuseau, on reste vague.

Diane JULIEN - Mais, on note bien tout ce que vous nous avez dit en termes de contraintes patrimoniales, économiques, etc.

Sébastien CONAN - Je pense qu'il faudrait aussi noter que sur ce secteur, il y a un long passage en berges de l'Huveaune, et que c'est une contrainte à prendre en compte en tant que milieu naturel également. C'est le cas sur tous les tracés, *a priori*, d'ailleurs.

Stéphane ROSSO - C'est cela.

Vincent TOUZE - Dans ce secteur, j'ai noté pour y être allé, j'ignore de quoi il s'agit, mais il y a de grosses installations du canal de Marseille.

Stéphane ROSSO - Il faut que l'on liste toutes les contraintes du secteur, c'est intéressant.

Vincent TOUZE - La principale est quand même le bâti d'activités. Il y a aussi celui qui est au nord de La Barasse.

Stéphane ROSSO - Après, il y a forcément des réseaux, mais ce n'est parce qu'il y a des réseaux qu'il y a des solutions techniques pour venir à bout de tout.

Vincent TOUZE - On est bien d'accord. Je pense qu'outre Valentine Vallée Verte, il y a aussi tout le bâti d'activités juste au-dessus de La Barasse.

Diane JULIEN - OK. On passe au tronçon d'après.

Marion PICQUET - Sur le B1, d'abord...

Stéphane ROSSO - Veux-tu que je revienne en arrière ?

Marion PICQUET - Peut-être que l'on n'avait pas fini. Non, c'est bon. Pardon.

Sur le fuseau B1, en entrée d'Aubagne, des solutions techniques à rechercher pour l'insertion de la quatrième voie existent.

Deuxième enjeu qui fait l'objet maintenant de l'évolution des fiches fuseaux et de l'évolution du mode de passage dans la plaine de Gémenos, en mode de passage souterrain pour tenir compte des contraintes des zones agricoles et de l'extension de la zone des Paluds, ainsi que les contraintes bâties, et des équipements publics structurants de Gémenos.

Jean-Baptiste DAVID - Peut-être que cela arrivera sur d'autres fuseaux, mais là, il y a la présence des différentes zones d'activités de Saint-Mitre, Braille, et autres... Je répète : cela viendra peut-être sur les autres tronçons B2 ou B3 ou B4, mais, en termes de contraintes et d'enjeux forts...

Stéphane ROSSO - Dans quel coin est-ce ?

Jean-Baptiste DAVID - A l'extrémité est de la zone sur Saint-Mitre. Mais, la zone se prolonge jusqu'au début de La Penne-sur-Huveaune, avec des activités présentes.

Stéphane ROSSO - Tout là. A partir d'ici jusque-là.

Jean-Baptiste DAVID - Oui, oui.

Stéphane ROSSO - D'accord. On le note. On l'avait déjà noté.

Jean-Baptiste DAVID - Il faut le noter, ne serait-ce que par la présence de plusieurs de ses membres ici.

Stéphane ROSSO - C'est d'ailleurs pour cela que c'est un peu en souterrain. La partie jaune est vraiment associée, là on ne le voit pas, pratiquement au coulant de la ligne existante et avec l'autoroute.

Jean-Baptiste DAVID - Sur A1, cela n'y était pas non plus. Il serait peut-être bien de le mentionner.

Diane JULIEN - OK.

Vincent TOUZE - Equipements contraints bâtis, équipements publics structurants, vous l'avez aussi en remontant. Vous l'avez à la sortie. Vous avez aussi un viaduc. Mais, à l'endroit du « A » « G », là, il y a une zone où vous avez cette zone de contraintes.

Stéphane ROSSO - Où Cela ? De quel « A » « G » ?

Vincent TOUZE - D'Aubagne. C'est la zone où il y a la maison de retraite.

Stéphane ROSSO - Non, elle est là.

Vincent TOUZE - Je ne me repère peut-être pas bien. C'est là qu'il y a l'échancrure.

Stéphane ROSSO - On est sur Aubagne, encore. Là, on est sur Gémenos.

Vincent TOUZE - J'ai un doute quand même. C'est à vérifier. Ce sont plusieurs points de détail.

Stéphane ROSSO - je suis à peu près sûr que les infrastructures existantes sont ici, et pas là.

Vincent TOUZE - En tous les cas, il faudrait mettre le viaduc de la façon que vous voulez, mais il y a un viaduc quand même sur la DN8.

Stéphane ROSSO - Non.

Vincent TOUZE - Ah bon ? Je vois bien un passage voie d'insertion indéterminée. Est-ce un souterrain ? Voulez-vous passer sous la N8 ?

Stéphane ROSSO - Non, non. Voulez-vous parler du franchissement de la N8 ?

Vincent TOUZE - Oui.

Stéphane ROSSO - Oui, c'est un viaduc parce qu'il faut que l'on rentre...

Vincent TOUZE - Je pense que cela vaut le coup de le marquer. Voilà.

Diane JULIEN - OK. On peut passer au B2.

Marion PICQUET - Sur le B2, on a essentiellement des enjeux d'insertions paysagères : le passage des infrastructures au sud d'Aubagne, le nœud autoroutier. Donc, on a des insertions paysagères et enjeux techniques de franchissement des infrastructures. Puis ensuite le long de la RN8, à flanc de massif, on a aussi tout cet enjeu d'insertion paysagère.

Vincent TOUZE - Donc, je crois qu'il y a un enjeu, impact sur le parc de Gémenos, dans la partie sud.

Alex AMBERTO - Je voulais attirer votre attention aussi sur le fait qu'entre tout ce que vous présentez là et la version papier, il y a quand même des décalages ou alors j'arrive mal à lire les plans, surtout si je me repère par rapport à la voie existante. Donc, les parties aériennes, là, à l'entrée d'Aubagne, sont à cheval sur la voie existante, alors que sur les plans, elles se trouveraient plutôt au nord.

Stéphane ROSSO - Pardon ? On n'a pas compris.

Alex AMBERTO - Elles se trouveraient plutôt au nord de l'autre côté. Ou alors j'ai un problème de lecture. Mais la voie, je la vois passer ici. Et je vois la partie jaune au-dessus.

Stéphane ROSSO - Je crois que l'on a fait un extrait de la carte.

Jean-Michel LACAUX - Le problème est que cette carte n'est pas précise. Il y a au moins 300 mètres, si on compte à l'échelle, entre la voie ferrée et l'autoroute sur cette carte, alors qu'en réalité, elles sont collées.

Pierre THEPENIER - Là, je crois qu'ils ont mal dessiné la voie ferrée, par contre.

Jean-Michel LACAUX - Sur la carte que l'on a nous, il y a plusieurs millimètres.

Pierre THEPENIER - Je suis d'accord avec vous, la voie est là. Il y a un petit décalage sur la voie. Il y a une erreur sur la voie.

Jean-Michel LACAUX - Je parle du long de l'autoroute, à gauche.

Pierre THEPENIER - Là, c'est pareil, j'ai l'impression que...

Jean-Michel LACAUX - A Saint-Mitre, plus à gauche, plus à gauche, derrière votre tête.

Pierre THEPENIER - Plus à gauche. Parce qu'elle est collée à l'autoroute, c'est comme si l'axe avait été un peu bougé. Il y a un souci avec la représentation de la voie. Tout à fait.

Alex AMBERTO - C'est important parce que c'est une zone très urbanisée. Pas pour vous puisque c'est diffus pour vous. Quand on a un souci, un ensemble de villages côte à côte...

Stéphane ROSSO - Non, non. Je ne peux pas vous laisser dire cela. Vous pouvez dire ce que vous voulez en dehors des groupes de travail. Mais là, je ne peux pas laisser dire cela. Si cela

avait été une zone diffuse, on n'aurait pas fait des passages en souterrain. Ici, on est sur des passages en souterrain, Monsieur Amberto.

Alex AMBERTO - Alors, il faut faire attention, parce que les gens qui sont dans ce coin-là, qui dépendent de près, peuvent se faire une fausse idée...

Stéphane ROSSO - En termes de fausse idée, je ne crois pas que l'on soit les pires à blâmer.

Alex AMBERTO - Dans mon esprit, quand vous parlez d'empiéter, de placer la quatrième voie sur l'espace disponible et éventuellement de décaler l'autoroute, cela veut dire que globalement, la zone jaune correspond à ce débordement-là.

Stéphane ROSSO - On va regarder ce qu'il se passe à cet endroit-là.

Alex AMBERTO - C'est pour cela que cela paraît plus logique que la voie ferrée soit le plus dans l'axe possible, c'est important.

Stéphane ROSSO - On va regarder ce qu'il se passe.

Jean-Baptiste DAVID - C'est Gémenos, pas les Paluds.

Stéphane ROSSO - Le PowerPoint, c'est toujours difficile à mettre tous les détails. Ce n'est pas une carte au 1/25 000 format zéro.

Hervé BRUN - Juste pour dire de la même façon que pour B1, on a la contrainte du territoire économique du pôle ALPHA, pareil, un départ de fuseau, tout le secteur Saint-Mitre, La Tourtelle, Braye-de-Cau, et éventuellement Camp Major, côté nord de la voie ferrée...

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas impacté. Contrairement à ce que l'on a pu lire partout, on n'a pas d'impact normalement.

Hervé BRUN - C'est vrai que le quartier de Camp Major est en haut... Il est des deux côtés de l'autoroute à ce niveau-là.

Stéphane ROSSO - D'accord. En tout cas, Camp Major, on ne l'impacte pas.

Alex AMBERTO - Camp Major, cela déborde après l'Huveaune aussi. Cela va après l'Huveaune, Camp Major. Côté sud on va dire.

Diane JULIEN - Passons au fuseau B3.

Marion PICQUET - Sur le fuseau B3, on a une première contrainte qui est une contrainte d'habitat diffus dans le secteur sud Aubagne, dans la zone des Espillières ; ensuite, la contrainte de la carrière qui a une exploitation étendue jusqu'en 2039, voire possiblement jusqu'en 2150 et un projet d'extension au nord du site ; et puis, la contrainte du domaine de Grand Rouvière à Roquefort-la-Bédoule.

Stéphane ROSSO - Carton plein pour Monsieur Touze.

Vincent TOUZE - Est-ce que le fait que l'on est dans le domaine de l'extension du parc des Calanques ne mériterait pas d'être noté quand même ?

Stéphane ROSSO - Oui, on peut le noter.

Vincent TOUZE - Je pense que c'est important de le noter.

Stéphane ROSSO - Oui, tout à fait. Sachant que cela ne rend pas impossible la création d'une infrastructure dans la zone...

Vincent TOUZE - Mais, c'est un élément très important.

Stéphane ROSSO - Et sachant que l'on est encore une fois qu'au niveau du fuseau qui est large, on nous l'a reproché, les tracés qui émaneront de ce fuseau-là chercheront à minimiser bien entendu toutes les contraintes qu'elles soient humaines, environnementales, écologiques,

techniques. On est certes dans des zones d'adhésion, le fuseau y est, après, on cherche des solutions.

Vincent TOUZE - J'entends bien, mais on fait un compte rendu.

Stéphane ROSSO - Tout à fait. J'explique, je ne contredis pas votre remarque tout à fait pertinente. J'explique juste que ce n'est parce que l'on a un fuseau qui est en plein dans la zone d'adhésion. Si on peut s'arranger pour passer en franc la zone d'adhésion et avoir un impact minimum sur la zone d'adhésion, on le fera.

Hervé BRUN - De la même façon, on peut signaler le pôle ALPHA en départ de fuseau, notamment sur la zone d'insertion indéterminée, puisqu'il y a un certain nombre d'entreprises implantées sur ce secteur-là.

René CHAIX - En ce qui concerne la carrière Bronzo, vous avez précisé qu'il y a un projet d'extension au nord. En fait, c'est plus qu'un projet, c'est dans le renouvellement de l'autorisation d'exploitation pour 30 ans. Cette exploitation ne peut se faire que vers le nord, puisqu'au sud, la commune de Roquefort-la-Bédoule s'est opposée à l'extension. Donc, c'est plus qu'un projet.

Stéphane ROSSO - On ne dit pas que c'est un projet. On dit que c'est une exploitation...

René CHAIX - C'est ce qui a été dit. Tout à l'heure, vous parliez d'un projet. Pour le *verbatim*, ce n'est pas un projet.

Stéphane ROSSO - Non, non. Il y a extension sur autorisation préfectorale accordée jusqu'en 2039 et un gisement potentiel jusqu'en 2150.

René CHAIX - D'après le représentant de Bronzo qui était à la dernière réunion, celle d'Aubagne...

Diane JULIEN - C'est Monsieur Beaulieu.

René CHAIX - ... il tient à cette possibilité d'extension jusqu'à un temps indéfini et il prévoit bien de s'étendre au nord, ce qui risque d'influencer notre décision de passage.

Stéphane ROSSO - Ou pas. Aujourd'hui, il n'y a pas d'incompatibilité entre le passage d'une ligne TGV à proximité d'une carrière.

Jean-Luc ORLANDINI - Je tiens à préciser que Monsieur Beaulieu a demandé l'extension au sud aussi.

Stéphane ROSSO - Oui, mais il ne l'a pas eue.

Jean-Luc ORLANDINI - Il ne l'a pas eue, elle est tenue par le PLU, simplement par le PLU.

Stéphane ROSSO - Il n'y a pas que cela. Le Commissaire enquêteur n'a pas dit qu'il n'y avait qu'un problème de PLU.

Jean-Luc ORLANDINI - D'accord, mais bon... Les terrains sont à Monsieur Bronzo et le Préfet a émis un avis favorable.

Stéphane ROSSO - Je ne discute pas à la place de Monsieur Bronzo...

Jean-Luc ORLANDINI - C'est juste une précision. Il ne prendra pas le Grand Rouvière quand même. Il n'arrive pas loin... Le tout est de savoir si on peut faire passer un train.

Pierre CALFAS - Il y a quand même des espaces protégés. Ce n'est pas pour dire, mais...

Stéphane ROSSO - En tout cas, on n'est pas là pour parler de la carrière.

Diane JULIEN - On passe au fuseau B4.

Marion PICQUET - La première position du fuseau B4 est le rejet d'un passage en viaduc par la Ville de La Penne-sur-Huveaune. Ensuite, on a encore la contrainte d'habitat diffus, donc au sud

d'Aubagne ; la contrainte au nord du territoire de Carnoux-en-Provence, contrainte de nuisance sonore sur le territoire nord de la commune ; ensuite, on retrouve la contrainte de la carrière ; la contrainte du domaine de Grand Rouvière et la demande faite d'extension du fuseau B4 vers le fuseau B2.

Stéphane ROSSO - C'est la partie B3 vers B2.

Vincent TOUZE - Pour le démarrage, je pense qu'il faut corriger ce qui est marqué en haut. Cela concerne la ville de Marseille. La ville de Marseille n'est pas favorable à cela pour cette bonne raison. Donc là, c'est un simple fait. On est dans une zone très urbanisée. Je répète, c'est le quartier Saint-Menet et de La Millière sur cette carte, et La Penne-sur-Huveaune. Donc, ce « truc » touche à la fois Marseille et La Penne-sur-Huveaune. Là, ce n'est pas pensable de passer en viaduc ou en surface.

Je souhaite aussi qu'il soit noté que cette option est une contrainte indéterminée en bonne logique, pour l'inscription du tracé avant, dans la zone de Saint-Marcel, à une entrée en tunnel je ne sais pas où parce qu'il faudra faire des appareils de voie pour les échanges sur les quatre voies uniquement sur cette zone-là et pas sur une zone plus longue. Donc, c'est une réserve qui sera déterminée plus précisément par des études, mais c'est un élément important quand on sait que l'on est déjà « hyper » contraint et que l'on a la zone de La Rasclave avant.

Marion PICQUET - Donc, c'est un impact du fuseau B4 sur le fuseau A1.

Jean-Baptiste DAVID - Sauf erreur, ce dessin-là ne correspond pas à ce qui est fourni aujourd'hui du tracé sud Huveaune qui a été réévalué, notamment l'extrémité ouest de ce fuseau-là où Saint-Menet est inclus et ainsi de suite. Et, cela reprend bien la problématique de Valentine Vallée Verte au niveau de ce qui longe l'A50. Donc, c'est peut-être à mentionner comme dans le fuseau A1.

Stéphane ROSSO - Vous voulez dire la zone comme cela, là.

Jean-Baptiste DAVID - Oui. C'est à mentionner. Cela rajoute une contrainte à cette carte qui a déjà pas mal de contraintes.

David MANSUELLE - J'ai une petite question. Avez-vous sorti volontairement le cimetière au niveau de la Garenne ? Parce que chez nous, en fait, il est inclus et là il n'y est plus.

Stéphane ROSSO - On l'a déjà annoncé plusieurs fois. On ne passe pas dans un cimetière, on ne passe pas dessous, dessus...

Max FOUQUE - Il y a un cimetière à côté du Parc Valentine Vallée Verte. Ce n'est pas une blague.

Max FOUQUE - Est-ce celui-là ?

Un intervenant - Non, c'est un autre.

Max FOUQUE - ... et une église.

Un intervenant - C'est le cimetière de La Millière.

Hervé BRUN - Je voulais juste signaler encore le pôle ALPHA aussi à la base du fuseau.

Sébastien CONAN - Je voudrais que soit rajoutée l'Huveaune aussi sur tous les tracés, cela a été ajouté sur le fuseau A1 comme une contrainte, mais c'est également le cas sur les fuseaux B1, B2, B3 et B4. Puisqu'il y a au moins la sortie du tunnel à Aubagne qui était concernée par l'Huveaune et sur certains tracés par le projet.

Diane JULIEN - Merci d'avoir complété ces cartes, cela aide à faire une sorte de cahier des charges pour tous ces fuseaux.

On vous propose maintenant de faire un tour de table puisque la synthèse des avis va être remontée au COTER du 6 décembre prochain. Donc, on vous propose de vous exprimer l'un

après l'autre sur tous les fuseaux. Et si vous en avez que vous préférez à d'autres, certaines associations se sont déjà prononcées là-dessus, n'hésitez pas.

3. ECHANGES - AVIS SUR LES ENJEUX DU FUSEAU

Hervé BRUN - D'une façon générale, on va dire qu'au niveau des entrepreneurs du pôle ALPHA, on reconnaît que la mise en place d'une LGV, c'est certainement des gros travaux qui vont impacter d'une façon ou d'une autre, et la région, et notre pôle, notre secteur, notre territoire économique, ceci quel que soit le fuseau qui va être choisi. Nous, ce qui nous intéresse, c'est que quel que soit le fuseau choisi, on ait la possibilité effectivement de préserver au maximum nos entreprises, préserver leur implantation, préserver des emplois au niveau du territoire économique. On ne se prononcera pas d'une façon ou d'une autre pour un fuseau plutôt qu'un autre, ni même pour ou contre le tracé des métropoles du sud. Ce qui va nous intéresser, c'est qu'une fois que les concertations des travaux continueront à avancer, selon l'avancement des travaux, de se remettre en contact avec RFF pour voir au plus près, en fonction de la situation à ce moment-là, comment travailler avec RFF pour préserver justement nos entreprises et nos emplois.

Diane JULIEN - D'accord. Vous souhaitez que l'objectif final, quel que soit le fuseau, soit la préservation de l'activité économique et après voir, travailler dans le détail avec RFF, au moment du tracé. Mais, vous ne vous prononcez pas sur un fuseau par rapport à un autre.

Hervé BRUN - Exactement.

Diane JULIEN - D'accord.

René CHAIX - L'association « Vivre à Gémenos », depuis le début, s'est fortement impliquée dans ce projet. Notre seul but était d'obtenir si possible un consensus sur un fuseau qui protège au maximum la population, l'environnement et l'activité économique. Nous avons travaillé depuis le début dans ce but. Aujourd'hui, ce que l'on peut dire, c'est que nous avons là la dernière occasion et opportunité, nous tous, de nous prononcer et ce faisant, de peut-être influencer le choix final qui ne nous appartient pas. Néanmoins, on est dans le cadre de la concertation. Ce ne serait pas normal que nous n'arrivions pas, et ce serait dommageable, à un certain consensus sur ce que je viens de dire, c'est-à-dire la protection de la population, de l'environnement, de l'agriculture et de toutes nos entreprises. A partir de ces considérations, nous disons qu'il y a deux fuseaux destructeurs, B1 et B2. Nous l'avons déjà dit et on le confirme. Le fuseau alternatif B4, de notre point de vue, présente la plus grande possibilité de protection de la vallée l'Huveaune dans la mesure où l'on pourrait obtenir un débranchement le plus à l'ouest possible. Le fuseau B3 tel qu'il a été présenté, qui se raccorde au fuseau B4 protège Aubagne, Gémenos et plus loin Cuges-les-Pins, impacte encore néanmoins La Penne-sur-Huveaune.

Donc, nous nous prononçons pour le fuseau B4. Nous soupçonnons la position prise par l'URVN que l'on vous a distribuée, qui liste de façon assez complète les avantages de ce fuseau. Ce que je souhaite, c'est que nous essayons de nous mettre d'accord sur des projets qui protègent la population et nos communes au maximum ainsi que ce bassin d'emplois, je pense, très important pour les Bouches-du-Rhône et qu'il faut absolument préserver.

Diane JULIEN - Merci, Monsieur Chaix.

Pierre CALFAS - Merci. Pour l'URVN, je ne répéterai pas ce qui a été dit, ce qui a été synthétisé. Simplement, pourriez-vous revenir sur la diapo du fuseau B4, s'il vous plaît ? J'avais une observation. Pourquoi tapez-vous carrément dans le Grand Rouvière ? Il faudrait que le fuseau soit beaucoup plus large parce qu'il y a d'autres possibilités.

Stéphane ROSSO - Moins large plus tôt. On l'a modifié là. On a enlevé Grand Rouvière. Là, Grand Rouvière n'est plus dans le fuseau. Dans la proposition de fuseau, il est évité.

Pierre CALFAS - Donc, les deux ne sont pas cohérents.

Stéphane ROSSO - C'est normal que cela ne soit pas cohérent parce que ces propositions-là, comme le dit le titre, est à faire valider par le COTER en décembre prochain.

Diane JULIEN - Ce sont des modifications.

Stéphane ROSSO - Avant, c'est ce qui est proposé à la concertation par le COTER. Après, c'est ce que nous, en tout cas, hier soir à l'instant T avant de finaliser le PowerPoint, c'était les contributions...

Pierre CALFAS - Parce que le fuseau B4, vous l'avez compris qu'on le défend. Effectivement, s'il couvre tout le Grand Rouvière, cela veut dire que l'on risque d'avoir des problèmes. Et, cela va à l'encontre de notre volonté d'ailleurs.

Stéphane ROSSO - Nous l'avons enlevé.

Pierre CALFAS - Merci.

Sandrine LEYDIER - Moi, pour les jeunes agriculteurs, on ne se prononce pour aucun des fuseaux. On note quand même que l'agriculture a été entendue. Tout a été bien précisé, bien clarifié. Mais, dans l'ensemble, on note quand même qu'on a bien été entendu.

Stéphane ROSSO - C'est gentil de le dire parce que c'est assez rare que l'on nous le dise. Merci.

Max FOUQUE - Nous, le gros coup de main, on est un groupe, vous l'avez compris, qui a investi cette ancienne usine Nestlé dans le cadre du développement économique pour revitaliser une friche industrielle, la réhabiliter comme cela a été fait avec les contraintes que l'on a vues, et parier sur un développement futur directement impacté par l'excroissance du fuseau B4 en partie nord de l'Huveaune, puisque c'est la totalité de notre site. Donc, j'aurais une adhésion personnelle, à vérifier si mon groupe a la même, pour le B4, si tant est que l'on enlève cette verrue jusqu'à l'A50.

Jean BOYER - Pour moi, c'est le fuseau B4 qui nous intéresserait le plus à une seule condition, c'est que cela soit la partie tunnel plutôt que tout autre projet, c'est celle qui défigurerait moins notre commune et le site industriel et culturel.

Diane JULIEN - Donc, le B4 avec une entrée souterraine, en tunnel. Donc, on passe la partie orange en tunnel.

André CASTINO - C'est le « cul » de La Penne-sur-Huveaune, donc on adhère au projet.

Diane JULIEN - Vous adhérez.

Armand EXERJEAN - Moi, je rejoins Monsieur Fouque concernant le fuseau B4. C'est une verrue, effectivement. Et puis, je souhaiterais que l'on protège avec un mur antibruit les habitations, parce qu'il y a quelques habitations, quelques riverains de Saint-Menet qui sont au bord de la voie et ils sont très inquiets parce qu'ils ne savent pas ce qu'il va se passer. Ou ils sont expropriés, ou il faudra faire un mur antibruit pour épargner leur confort de vie. Ce sont des gens qui ont investi gros, qui ont des crédits en cours et tout l'investissement, donc, il ne faudrait pas, à moins que RFF n'exproprie carrément... Cela, il faut le faire remonter.

Stéphane ROSSO - Juste une petite remarque. Comme on l'avait déjà dit à plusieurs reprises, notre objectif est de ne pas exproprier. Bien entendu, à chaque fois que l'on passe à côté d'habitations, il y a des mesures de protection acoustique qui sont mises en place. Donc, dans tous les cas, au moins dans la vallée de l'Huveaune, on sera obligé réglementairement de le faire, et cela fait partie des fiches d'engagement que vous avez sur les cartes que l'on vous a remises. Vous verrez que l'on va un peu au-delà de la réglementation.

Jean-Baptiste DAVID - A ce stade, cela va être compliqué pour la Chambre de Commerce de prendre une position sur un de ces fuseaux. Je maintiens l'intérêt et le souhait de la réalisation de ce projet dans les meilleurs délais, aux vues des objectifs de desserte et de fonctionnalité d'un

système ferroviaire globale, un enjeu avec les objectifs en gros validés pour 2023-2040, notamment et même si j'ai apprécié ces réunions de travail, il y a eu des demandes, à plusieurs reprises, de communication, d'éléments cartographiques assez précis sur les zones d'activités répertoriées sur les fuseaux. N'ayant pas pu les avoir à ce jour, cela m'est compliqué à l'heure actuelle de me prononcer sur un fuseau.

Diane JULIEN - D'accord.

Alex AMBERTO - Pour synthétiser ce que j'ai dit tout à l'heure, on rejette l'ensemble de ces fuseaux puisque l'on rejette le projet de LGV. Ce que l'on regrette aussi, c'est que ce projet de LGV conditionne la réalisation d'infrastructures qui à notre sens est importante dans le cadre du développement du réseau TER.

Mario FABRE - En ce qui concerne le Conseil de développement de MPM, sur la première question de base, sur le projet de LGV, le Conseil de développement est favorable à ce projet. Et je voudrais y ajouter le fait que, je parle des Conseils de développement de MPM mais je souhaiterais dans mon propos élargir à l'ensemble des Bouches-du-Rhône ou l'ensemble de l'aire métropolitaine, dont le pays d'Aubagne fait bien évidemment partie.

Un contenu que nous soutenons, tout à fait en accord d'ailleurs avec ce qui est écrit dans différentes brochures... Actuellement, de ce que l'on peut dire sur le projet RFF, c'est bien un projet global, au sens où là, pour me faire comprendre, on parle essentiellement d'infrastructures. Et j'avais oublié de partir, avant de parler d'infrastructures ou tout en parlant d'infrastructures, du niveau des objectifs de desserte en termes de service que l'on souhaite offrir à différentes échéances à nos populations. Donc, c'est pourquoi dans le débat de cet après-midi lorsqu'ont été évoqués les objectifs 2020, 2023 ou 2040, et notamment, si on prend en compte ce que le Conseil régional, dans sa compétence en matière de TER, a positionné dans ce qu'il appelle son réseau réticulaire aux horizons 2020 et 2040, ce sont des éléments tout à fait importants au sens où je rejoindrai tout à fait ce qu'il a déjà été dit autour de la table, des personnes défendant des positions par exemple sur le territoire d'Aubagne, ou des questions du développement d'une offre, de service TER. Effectivement, ce sujet doit être absolument traité.

C'est pour cela que je parle d'offre globale, et de projet global. Quand on parle d'une quatrième voie qui serait éventuellement nécessaire par exemple sur la gare d'Aubagne, pour avoir 11 trains/heure à Aubagne, TER si j'ai bien compris, cela fait une fréquence d'environ 6 minutes, entre 6 et 7 minutes. Cela veut dire qu'aujourd'hui où les trains ne sont pas tout à fait cadencés, pas tout à fait au quart d'heure, et pour lesquels la troisième voie permettrait de descendre à 10 minutes en heure de pointe, ce qui est à mon avis le seuil d'exigence non pas suffisant parce que je suis pour passer au 6 minutes à d'autres horizons, on voit bien que le projet LGV, c'est ce que je veux vous faire comprendre, est l'opportunité de réaliser y compris des infrastructures pour satisfaire à des besoins de services suffisamment performants et suffisamment fréquents pour être attractifs pour permettre de gagner de la fréquentation sur les transports collectifs, en l'occurrence sur un mode lourd qui est le ferroviaire. Il y a 130 000 et plus véhicules/jour sur l'autoroute A50. L'objectif est dans le cas de la troisième voie, de doubler la fréquentation des TER et dans le cadre ici de ce que permettrait la LGV - je n'ai pas les chiffres, ni les prévisions -, c'est encore d'aller au-delà. Parce que quand on remplira des trains TER à Aubagne ou à La Ciotat, Cassis, Toulon, quand on sera en tout cas sur Aubagne à 6 minutes, c'est un niveau de cadencement qui permet évidemment de parler de report modal. Pardonnez-moi de jargonner.

Donc, moi, ma vraie inquiétude, en réalité, ma question aujourd'hui est la question des tracés qui nous est posée, ou plutôt la question des fuseaux. J'ai plus d'inquiétude sur les questions de savoir que si on ne fait pas la LGV, que fait-on ? Comment se débrouillera-t-on pour faire, pour rappeler cet objectif de desserte de proximité, pour faire ce dont on a besoin, que j'évoquais tout à l'heure, par exemple du 6 minutes au départ d'Aubagne ?

Donc pour moi, la LGV est une formidable opportunité en prenant tout cela dans un même pain, avec, en résumant, je ne vais pas faire long parce que tout le monde connaît cela, mais c'est la question de la résolution ici de ce que l'on appelle le nœud ferroviaire marseillais et d'avoir une gare en ville à Marseille. Ce pourquoi nos territoires sont tout à fait interdépendants est qu'il ne s'agit pas de découper les choses en « tranches de saucisson ». Et moi considérant les questions aubagnaises comme Roquefort-la-Bédoule ou les questions marseillaises, aujourd'hui, au nom du Conseil de développement, parce que ce n'est pas moi tout seul qui ai à me prononcer, mais il y a à avoir un débat au sein du Conseil de développement, je ne prendrai pas position. Je peux vous donner une indication qui n'engage que moi aujourd'hui, et qui demanderait réflexion, c'est que je vois suffisamment de points négatifs sur le tracé B1, ne serait-ce que quand on parle de tranchée couverte, je ne vois pas la faisabilité de tranchée couverte, je connais un peu le site sur les Paluds, on passe sur la zone de La Bartelle et sur Auchan, sur la zone d'activités des Paluds d'Aubagne en partie sur Gémenos, en plus le fuseau est extrêmement étroit, il est de presque 500 mètres, ce n'est plus un kilomètre. Donc, trancher même si c'est pour recouvrir, c'est aujourd'hui faire sauter des activités.

Je n'en dis pas plus. Les tracés B3 et B4, à mon avis, me semblent aussi apporter un certain nombre de contraintes. Je sais bien que la question des coûts, pour l'instant, c'est bien de la mettre entre parenthèses, mais il faut juste l'avoir à l'esprit. Quand je disais que j'aurais éventuellement une préférence, faites les soustractions, pour moi, il y a un tracé effectivement médian qui me semble pour l'instant plus robuste. Mais, on voit bien que de toute façon, la traversée de la vallée de l'Huveaune, ne serait-ce qu'entre Saint-Marcel et l'entrée d'Aubagne, est un secteur extrêmement contraint et compliqué où on survole précisément des secteurs d'activités et d'habitats avec des contraintes type zones inondables ou crue de l'Huveaune, on voit bien qu'il sera très difficile, et pourtant il faut y passer. Je n'en dirais pas plus. Mais, je pense que mon point de départ, on ne peut pas découper les choses en tranches de saucisson, et plus on prendra du retard dans l'étude de ce dossier, plus les coûts seront élevés. Je suis pour que l'on avance vite sur ce dossier.

Diane JULIEN - Juste pour être sûre d'avoir compris. Le tracé médian, on parlait bien du fuseau B2.

Vincent TOUZE - Je vais me livrer à un exercice difficile qui est de parler pour quelqu'un d'autre puisqu'il me l'a demandé, et s'agissant d'une de nos communes membres, je peux prendre ce mandat. Donc, Monsieur Valette m'a demandé de dire deux mots. Donc, je vais commencer par cela et après donner ce que je peux dire de la position de MPM, sachant que MPM ne donne pas de position au jour d'aujourd'hui, parce qu'elle en donnera une avec ses autres partenaires dans les organes de décision des études prévues en décembre prochain et plus tard.

Donc, s'agissant de la ville de Marseille, je ne me sens pas autorisé à au-delà de ce qu'a dit Claude Valette tout à l'heure, qui a parlé de sa préférence pour un système médian, ce qui est quand même assez large pour ce cas.

Le deuxième point qu'il m'a demandé de dire, c'est que la ville de Marseille n'est pas favorable au fuseau B4, sachant qu'il considère qu'à vue de nez, il y a des contraintes d'impact sur l'urbain. Donc, d'abord sur le secteur de Valentine Vallée Verte, et puis la contrainte d'une tête de tunnel, d'une bifurcation dans ce coin-là, donc dans le secteur Saint-Menet et La Millièrre qui inquiète la ville de Marseille, plus la contrainte plus résiduelle, mais quand même, on est donc, au niveau de la ville de Marseille, attentif au secteur de La Rasclave depuis le début du dossier donc, l'inquiétude sur les répercussions d'une entrée en tunnel tôt dans l'Huveaune, selon la zone en surface qui précède. Voilà pour ce qui concerne la ville de Marseille. Je ne répète pas tout ce qu'a dit Monsieur Valette, qui me semble important, sachant que Monsieur Valette a toujours été un grand défenseur de la LGV.

S'agissant maintenant de la position de MPM, MPM prendra des positions avec tous ses partenaires puisqu'elle fait partie du dispositif d'études. Je ne suis pas autorisé à en dire beaucoup

plus, si ce n'est des choses que je peux dire et qui sont évidentes. MPM est d'abord pour le projet, fortement pour le projet, depuis le début. Avec d'autres collectivités, elle a milité pour que ce projet se fasse parce qu'elle est persuadée que c'est une grande chance pour débloquer un système ferroviaire qui est complètement bloqué. Et on sait très bien que dans notre région, le TER est dans un état de retard dans son développement par rapport aux autres grandes régions françaises. Donc, c'est une opportunité pour faire des choses dont on discute depuis très longtemps. Et moi qui suis depuis les années 90 à Marseille, je sais que l'on parle des quatre voies dans l'Huveaune depuis la fin des années 80. C'est une première chose.

Évidemment, MPM souhaitera que cet investissement pour le mieux pour tout le monde, y compris pour les communes et les autres intercommunalités que MPM. Mais bien évidemment, égoïstement, Marseille Provence Métropole pense d'abord à ses membres, ce qui est légitime de sa part. Donc, on est bien obligé de noter les points de vue des maires de Marseille Provence Métropole avec les positions de Gémenos, qui je dois dire, ressentaient, on peut le dire, très mal l'option B1 malgré la préconisation de tranchée couverte qui était faite par RFF. Sur le tracé médian, pareil, même attitude de Gémenos en raison des impacts sur le parc de Gémenos. Par ailleurs, s'agissant des options plus au sud, une commune dont on n'a pas parlé, mais je me dois de rapporter sa position, c'est Carnoux-en-Provence qui aurait un viaduc potentiellement au bas du vallon de Carnoux-en-Provence qui est un vallon. Donc, ils s'inquiètent des répercussions potentielles en termes de bruit, notamment sur sa commune. C'est légitime que Monsieur Cassandri entende bien.

Ensuite nous avons les impacts sur Roquefort-la-Bédoule. On entend très bien, et on est certainement d'ailleurs satisfait, puisqu'on a transmis aussi à RFF tout de suite les échos que l'on avait dans les communes. Donc, là, on a eu deux réponses très précises, celle sur la tranchée couverte à Gémenos et puis certainement la réponse la plus forte qui était de dire qu'on évite le Grand Rouvière. Ceci dit, ce sont des choses à préciser dans des études. Donc, on va être « hyper » vigilant sur ces options-là.

Je pense que je vous ai dit l'essentiel sans rien oublier. Si, j'ai oublié de dire quelque chose. Bien évidemment, nous sommes très attentifs aussi à ce que la ville de Marseille nous a dit. Donc, on ne partage pas cet avis, puisque l'on ne prend pas position, mais effectivement, on émet toute réserve sur cette option B4. Il faudra que RFF nous produise des réponses.

Diane JULIEN - Donc, réserve sur le fuseau B4.

Sébastien CONAN - Sans prendre position, je voudrais encore insister sur l'importance de prendre en compte les milieux aquatiques qui représentent quand même un certain linéaire notamment sur A1, mais aussi la sortie du tunnel d'Aubagne, et de prendre également en compte la ripisylve que j'inclus dans un milieu aquatique puisque pour moi, un milieu aquatique, ce n'est pas uniquement un fossé où s'écoule de l'eau, mais un ensemble qui inclut les berges, et donc la ripisylve, qui pour moi est aussi considéré comme un corridor écologique et qui a quand même une grosse importance. Donc, faire en sorte que les milieux aquatiques soient bien pris en compte et sachant qu'*a priori*, B1 est quand même le plus impactant dans ce cas-là.

Diane JULIEN - Merci.

Jean-Michel LACAUX - A titre personnel, je suis très favorable à ce projet. Économiquement, je pense que c'est quelque chose qui est tout à fait nécessaire à la région et à l'agglomération. Dans ses deux composantes très importantes que sont la grande vitesse pour placer Marseille sur l'arc méditerranéen, mais aussi bien entendu, on l'a redit de nombreuses fois, la possibilité que cela donne de nouvelles liaisons TER, de nouvelles fréquences, afin de soulager le trafic routier qui est énorme sur l'A50. Je pense que les deux tracés qui me paraissent le plus à même de satisfaire à ces objectifs en limitant au maximum les impacts sur les milieux naturels, humains, des activités, sous toutes les réserves que l'on a à poser, évidemment, c'est le fuseau B1 sous les réserves que cela se passe en tranchée couverte dans la plaine de Gémenos, et évite au maximum les

contraintes dans cette ville, et sous la réserve également que dans la plaine de l'Huveaune, entre La Penne-sur-Huveaune et l'entrée dans la gare d'Aubagne, la solution privilégiée soit le ripage de quelques mètres de l'autoroute vers le nord de manière à caler la nouvelle voie sur les trois anciennes. Le deuxième tracé proposé et qui me paraît également pertinent est le B4, sous la réserve évidente également qu'à l'entrée dans La Penne-sur-Huveaune et dans le quartier de La Millière, cela se passe en tunnel. Je ne vois pas trop comment on pourrait faire autrement.

Fabrice CHASTAN - Pas de prise de position pour moi. Je ne suis pas habilité à représenter l'institution de département. De plus, la partie que je vais reprendre c'est comme Monsieur Barthélémy et le canton de Saint-Marcel, visiblement il n'y a pas le choix puisqu'il n'y a qu'un tracé. Donc, tout ce que l'on espère, c'est que l'on privilégiera le tracé et les solutions qui minimisent les impacts humains et environnementaux par rapport au coût financier. Mais ce n'est pas une position du Conseil général, je ne suis pas habilité pour le faire.

David MANSUELLE - De même, en tant que représentant de la DDTM et de la DREAL, je ne prendrai pas position sur aucun des tracés. Je voudrais simplement dire que ce soit du côté DREAL ou du côté DDTM, on restera attentifs tout au long du processus à suivre sur la prise en compte de l'ensemble des contraintes évoquées lors des réunions, que ce soit en concertation ou en groupe de travail.

Pierre VIREY - Pour mon association, on avait répondu au départ du débat national que l'on voyait très mal la solution prise maintenant sur le tracé dit des trois métropoles. Ceci dit, il faut bien donc quand même se positionner. Mais, je pense que nous prendrons une position définitive lorsque les études seront beaucoup plus avancées. Toutefois, pour nous, ce qui est très important et ce qui est prioritaire, c'est effectivement le TER. La LGV est peut-être importante pour la région, mais elle est mal placée. Et si cela doit se faire au détriment du TER, nous ne voulons pas de la LGV. C'est certain. D'autre part, quant au choix des réseaux, il est certain que nous préférons que la séparation des réseaux se fasse le plus à l'ouest possible. Et effectivement, pour les zones très habitées, il faut passer en tunnel au maximum, bien qu'effectivement, cela soit la partie la plus coûteuse - on en est bien conscient -, mais déjà le choix des trois métropoles était le choix du plus coûteux.

Diane JULIEN - Merci beaucoup. Stéphane, je te propose de conclure.

Stéphane ROSSO - Je vais conclure en vous remerciant. On finit pour une fois pratiquement à l'heure. Je voudrais vous remercier d'une part pour votre assiduité et votre participation, les éléments de contribution dont vous nous avez fait part, qui nous ont éclairés, qui continuent à nous éclairer, les critiques constructives, pour moi elles ont toutes été constructives, et aucune n'a été vraiment gênante pour RFF. Elles nous ont permis d'avancer en tout cas. Grand merci à vous tous.

Je voudrais répondre à Monsieur Brun. La concertation ne s'arrête pas là ce soir, elle continue jusqu'en 2014, jusqu'à ce que l'on ait monté le dossier de déclaration d'utilité publique. Elle va temporairement se mettre en veille parce qu'il y a une période électorale qui arrive et qui fait que l'on ne pourra plus faire notre concertation. Cependant, il n'y aura pas un manque d'information. C'est-à-dire que l'on réfléchit d'ores et déjà à la mise en place d'un système d'information continue au travers de lettres, de permanence envers les associations, les citoyens et les organismes.

Je suis plutôt content de la façon dont cela s'est passé et j'espère que cela se passera bien dans tous les groupes de travail, c'est que l'on a pu entendre chacun, les pensées, les réflexions, les avis de tout le monde et globalement dans le respect de chacun. Et cela, c'est très important. Je vous en remercie.

S'il y a un point sur lequel je voudrais que l'on se quitte et que l'on retienne tous : c'est un projet qui s'appelle LGV PACA. Aujourd'hui, encore une fois c'est un mauvais nom, c'est mon avis personnel, de Stéphane Rosso, il n'est pas le plus représentatif possible de ce que propose ce projet. Il propose bien comme la plupart d'entre vous le disaient, comme nous le disons, c'est qu'il

faut que l'on ait un système régional performant au niveau de TER et au niveau des liaisons entre les métropoles. J'insiste sur le TER. Le projet ne se fera pas au détriment du TER parce que le projet a besoin du TER et le TER a besoin du projet. C'est le troisième point.

Enfin, en dernier point, Monsieur le Maire de La Penne-sur-Huveaune n'est pas là aujourd'hui du fait du congrès des maires. Je tenais cependant en son absence à le remercier. Il pourra comme l'a dit Monsieur Rampal, dans tous les cas, donner son avis de façon très importante lors de la rencontre que l'on aura avec le Préfet. Et enfin, je voulais vous assurer que nous allons essayer, en tout cas on va mettre tout en œuvre, Marion, Diane et moi, pour faire remonter la synthèse la plus fidèle possible de nos échanges au Comité territorial et au Comité de pilotage. Nous avons bien entendu - et nous prendrons en compte toutes les contraintes que vous nous avez citées -, votre appel à plus de précisions. C'était un peu le *deal* du départ, on vous l'avait dit, on n'ira pas au-delà du fuseau aujourd'hui, j'espère qu'en 2012 on se retrouvera pour aller au-delà du fuseau, pour que je puisse enfin répondre à vos questions et à faire que l'on soit sur quelque chose autour de 200-300 mètres et que l'on regarde exactement ce qu'il se passe à La Rasclave, ce qu'il se passera sur le foncier en sortie de Saint-Marcel, ce qui se passera à Aubagne, ce qu'il se passera dans le quartier de La Fenestrelle ou quel que soit le fuseau qui passera dans la carrière.

En tout cas, on ne partage pas forcément tous les mêmes idées, mais j'espère que vous avez apprécié les moments que vous avez passé ensemble, et que l'on se reverra en 2012 pour continuer à faire vivre ce projet. Merci.

Pierre CALFAS - Je vous propose qu'on applaudisse toutes ces séances.

Applaudissements.

Diane JULIEN - Je voulais juste vous rappeler, pour ceux qui sont intéressés, que la réunion publique de La Penne-sur-Huveaune aura lieu dans une semaine à l'espace culturel de La Penne-sur-Huveaune, à 19 heures, entre 18 heures et 19 heures.

Stéphane ROSSO - N'hésitez pas à faire passer le message, venez nombreux. Un dernier truc, on nous avait demandé plein d'attendus et tout cela, ils sont sur les clés.

Diane JULIEN - Sur les présentations.

Stéphane ROSSO - Si vous avez des questions, des interrogations, des demandes complémentaires, n'hésitez pas à nous contacter. On essaiera d'y répondre le plus vite possible. Merci. Au revoir.

Diane JULIEN - Et je vous rappelle qu'il y a énormément d'éléments sur le site. Merci beaucoup. Très bonne soirée.

La séance est levée à 18 heures 10.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV

PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Groupe de travail Vallée de l'Huveaune
Verbatim de la réunion du 23 novembre 2011

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

RESEAU FERRE DE FRANCE
Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur
Mission LGV PACA
Les Docks - Atrium 10.5
10 Place de la Joliette - BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02