

Participants:

JULIEN Diane, KFH Communication, AMO C

PICQUET Marion, Artelia, AMO G

ROSSO Stéphane, chargé de projet territorial 13, Mission LGV PACA (RFF)

AICARDI Gilles - Ville de Cuges-les-Pins

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

AMBERTO Françoise - Tout Aubagne Contre la LGV

BALAGUER Isabelle - Direction Départementale des territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône

BAUDIN Bernard - Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône

CHAIX René - Vivre à Gémenos

COHEN Lucie - Association du Parc d'Activités de Gémenos (APAGE)

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

CORNILLE Frédéric - Cave coopérative les Vignerons du Garlaban

DAPON-PIGATTO Mireille - Ecoréseau des pays d'Aubagne

DE MATOS Henri - Association de Défense de l'Environnement de la Basse Vallée de l'Huveaune

DESTROST Bernard - Ville de Cuges-les-Pins

ESCALIER David - Collectif de défense des Terres Fertiles des Bouches-du-Rhône.

FABRE Marie-José - Conseil Général des Bouches-du-Rhône

FABRIS Joseph - Ville de Signes

FOLLEGOT Jean-Pierre - Particulier

GUBLER Claude - Ville de Cuges-les-Pins

HEUMANN Andreas - Particulier

JULLIEN Claude - FNAUT PACA

KERNEIS Christian - Particulier

LAUNAY Lilian - Association Athélia Entreprendre

LEYDET Jean-Christophe - Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur

MARTY Julie - Tout Aubagne Contre la LGV

MONTIGNY Pascal - Parc d'Activités de Gémenos

MOIA Jacques - Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence – CCIMP

PATOUILLARD Alain - Association TGV et Développement Var-Nice Côte d'Azur

PREA René - Particulier

PREA Michelle - Particulier

QUINARD Joël - Ville de Cuges-les-Pins

RAMPAL Gérard - Ville d'Aubagne

RIDEAU Benoît - Particulier

ROSSELLO-GILLES Marie-Pierre - Syndicat des Paluds

SASSONIA Nadine - Particulier

THINON Michel - COSINA (Comité de défense des sites naturels)

TOUZE Vincent - Communauté urbaine Marseille Provence Métropole

VILLENEUVE André - Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône

La réunion débute à 14 heures 10.

Diane JULIEN – Bonjour à tous, merci beaucoup de votre venue. Merci de votre participation à ce premier groupe de travail sur la zone d'Aubagne Sainte-Baume. Je suis Diane Julien, je m'occupe de la concertation sur les Bouches-du-Rhône. Je suis en charge de l'animation de cette réunion.

Vous avez dans l'équipe projet le responsable du projet sur les Bouches-du-Rhône, qui est Stéphane Rosso. Vous avez également Marion Picquet, qui est responsable pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage général sur les Bouches-du-Rhône toujours. C'est à Marion qu'on transmet toutes les demandes que le groupe aura émises, à l'issue de la réunion, pour qu'elle puisse les transmettre au bureau d'études.

Nous aurons également avec nous Bernard Couvert, qui est le directeur au niveau de l'assistance à maîtrise d'ouvrage générale de tout le projet, sur toute la région, qui intègre Bouches-du-Rhône, Var et Alpes Maritimes. Nous les laisserons se présenter lors du tour de table. Pour commencer, nous vous proposons le petit film d'animation, que tout le monde n'a peut-être pas vu.

Projection film d'animation.

« Pour préparer les déplacements de demain, il faut se poser les bonnes questions aujourd'hui. Aujourd'hui, en PACA, les besoins de déplacement sont de plus en plus importants. Les réseaux actuels sont proches de la congestion. L'urbanisation est croissante, et côté pollution, la voiture et les camions, ce n'est vraiment pas l'idéal.

Pour des déplacements durables, il n'y a que le train. Sept fois moins d'émissions de CO₂ par voyageur que les autres modes de transport. Avec un kilo de pétrole, on parcourt 145 kilomètres en train, contre 43 kilomètres en voiture, et seulement 25 kilomètres en avion. Cela fait réfléchir, non ?

Aujourd'hui, le problème est qu'il n'existe qu'une seule ligne de chemin de fer de Marseille à l'Italie. Une seule ligne pour les TER, pour les trains à grande vitesse, pour les trains de marchandises. Tout ce petit monde, qui roule à des vitesses différentes et qui n'arrive pas à se doubler, espère qu'un incident ne vienne pas bloquer l'ensemble du trafic.

Et pendant ce temps, il faut toujours 2 heures 30 pour aller de Marseille à Nice, et près de 6 heures pour relier Nice – la 5^e ville de France – à la capitale.

Pour demain, il fallait bien trouver une solution. La solution, c'est une ligne nouvelle et des aménagements sur le réseau existant. Une ligne nouvelle qu'il faut réaliser pour avoir un réseau ferroviaire performant au service des habitants de la région tout entière. Parce que la ligne nouvelle permettra le passage des trains à grande vitesse bien sûr, mais aussi plus de trains du quotidien et de trains intercity sur la ligne actuelle, avec des dessertes sur tout le territoire, et des fréquences allant jusqu'à neuf trains par heure dans chaque sens, entre Cannes et Nice par exemple, ou 7 trains par heure entre Marseille et Toulon. Et bien sûr, des liaisons à grande vitesse pour connecter la région au reste de la France, avec Nice à 4 heures de Paris. Et à toute l'Europe, en particulier sur l'arc méditerranéen en plein développement, de Gênes à Barcelone, avec Nice à 2 heures 30 de Turin ou de Milan. Au final, ce sont plus de 5 millions de voyageurs supplémentaires qui pourront être accueillis entre Marseille, Toulon et Nice.

Avec la construction de la ligne nouvelle et les aménagements sur le réseau ferroviaire existant, c'est toute notre région qui va en profiter. C'est un formidable projet, qui s'étalera jusqu'en 2040, avec une première échéance importante à l'horizon 2023. A l'échelle de ces travaux, c'est déjà demain. C'est donc dès maintenant qu'il faut en parler, décider ensemble des bons choix. Par exemple, quel est le meilleur scénario pour relier Marseille, Toulon, Nice et l'Italie ? Ou encore, où placer les gares nouvelles qui desserviront l'est du Var et la Côte d'Azur ? Ou bien, comment combiner ligne nouvelle et ligne existante pour un meilleur maillage du réseau ?

Ce ne sont que quelques-unes des questions qui se posent et qui seront posées lors de 13 réunions publiques, qui auront lieu du 15 septembre au 15 décembre 2011 dans toute la région.

Vous aussi, participez à ces réunions, car c'est tout l'avenir de la région, de votre région, qui se décide maintenant.

Du 15 septembre au 15 décembre, parlons-en ».

Diane JULIEN – Nous sommes complètement dans cette phase de concertation sur un grand projet, qui a sa première étape en 2023, effectivement dans un certain temps. Cette concertation va durer quatre ans, pendant lesquels nous souhaitons co-construire ce projet avec vous, en partant des finitions de fonctionnalités – on va le voir tout à l'heure – sur des choix de scénarios. Et petit à petit, en devenant de plus en plus précis, pour aboutir au final à un tracé qui soit le plus consensuel possible.

Là, dans nos groupes de travail, dans cette session que l'on ouvre ensemble aujourd'hui, dans un premier temps nous allons parler de scénario, de fonctionnalité, d'emplacement de gares. Je sais que pour certains d'entre vous, cela peut être très frustrant d'être à un niveau aussi « macro », mais très rapidement, dès fin octobre, nous commencerons à parler de fuseaux, une fois que l'on se sera mis tous d'accord.

Quand je dis « tous », c'est au niveau non seulement local, mais également départemental, sur les fonctionnalités que doit remplir ce projet LGV PACA. Nous sommes partis pour quatre ans ensemble.

Le groupe de travail, juste pour vous rappeler comment il s'intègre dans cette co-construction. Tout ce qui est fait aujourd'hui, tout ce qui sera fait pendant les quatre sessions que nous aurons ensemble, nous le remontons aux comités territoriaux dans un premier temps. Il y a un comité territorial par département. Ce sera remonté au comité de pilotage.

Parallèlement à ces groupes de travail géographiques – nous aurons l'occasion je pense cet après-midi d'en reparler – il y a des groupes de travail thématiques. Par exemple sur les gares, sur l'agriculture et viticulture, sur le fret. L'objectif est d'avoir une vision globale et de rentrer en profondeur dans les problématiques, les implications sur certains thèmes que nous n'aurons pas le temps forcément d'approfondir dans les groupes de travail géographiques.

L'objectif que nous avons eu en créant ces groupes de travail géographiques, c'est vraiment d'être à un niveau très local pour étudier précisément sur chaque territoire les sensibilités, les enjeux que l'on peut avoir. Ici par exemple sur Aubagne Sainte-Baume, ce ne sont pas les mêmes que ceux que l'on peut avoir sur Nord Marseille.

Nous souhaitons avec vous que vous vous exprimiez sur les scénarios préférentiels que l'on va vous présenter. Ensuite dans un second temps, dès le troisième groupe de travail, nous commençons à rentrer dans la diffusion sur les fuseaux de passage. Nous voulons ensemble confronter nos solutions à éventuellement des solutions que vous pouviez avoir.

Je vous rappelle les dates des quatre sessions. Aujourd'hui nous ouvrons le bal. Dans 15 jours, on se revoit, le 7 octobre. Ces deux groupes de travail étant axés plus particulièrement sur vous donner toute la documentation qui existe sur le projet. C'est vraiment l'objectif aujourd'hui, pour que tout le monde soit au même niveau de connaissances sur où nous en sommes. Et puis, débattre des fuseaux.

Les deux suivants, qui ont lieu les 14 et 25 novembre, nous rentrerons plus dans les détails sur les fuseaux de passage. Tous ces groupes de travail auront lieu aux mêmes heures, au même lieu. Ici au centre de congrès Agora.

En parallèle travaillent trois groupes géographiques. Il y a le nôtre aujourd'hui, mais nous avons également fait une première réunion avec un groupe Nord Marseille, et une deuxième réunion dont certains étaient des actifs participants, à un groupe Vallée de l'Huveaune. En parallèle, tous ces groupes géographiques travaillent exactement dans le même calendrier.

Concernant le cadre de discussion, c'est Stéphane qui va vous en parler.

Stéphane ROSSO – Nous l'avons dit plusieurs fois en réunion publique, nous nous inscrivons bien aujourd'hui dans le cadre d'une famille de scénarios qui a été validée par l'Etat en juin 2009, qui est le scénario de métropole du sud. Nous ne sortirons pas de ce cadre de discussion. Je vous demanderai de respecter cette règle, pour permettre d'avoir un échange constructif sur les différentes propositions qui vous sont faites en termes de scénarios et les différents sujets de travail que nous aurons.

Ces scénarios-là ont une ambition qui est bien de proposer un système ferroviaire global, incorporant des enjeux de territoire qui sont évidemment pris en compte lors de la construction et lors des réflexions que nous aurons ensemble, pour enrichir ce projet.

Derrière, nous partons aussi de dessertes validées par le conseil régional en décembre 2010. Dessertes ambitieuses à l'horizon 2023 et 2040. Ce sont bien ces dessertes-là qui font qu'aujourd'hui nous proposons des scénarios tels que nous les proposons. Nous pourrions avoir tout un tas de réflexions, et je le souhaite, le plus riche possible. Il faudra que dans ces réflexions-là on garde en mémoire que les fonctionnalités et les services doivent répondre au schéma de desserte validé par la région, c'est très important.

Je le rappelle brièvement : quatre réunions jusqu'au mois de décembre. Deux réunions où l'on va parler de scénarios de fonctionnalités et de services. Et deux réunions dans lesquelles nous parlerons de fuseaux.

Nous rentrerons un peu dans le local, et c'est là où vous aurez toute la pertinence pour enrichir nos réflexions, et que l'on puisse vraiment échanger sur la vision que vous, acteurs locaux, vous avez de ce projet et de son inscription dans le territoire.

Diane JULIEN – Je vous rappelle juste les modalités, les règles de participation au groupe de travail. L'idée est que l'on parte dans une concertation très ouverte. Nous voulons construire des choses avec vous. Nous allons prendre des engagements sur les documents, et nous vous demandons en retour une assiduité pour que l'on puisse vraiment être dans un système d'allers-retours constructifs où vous êtes là pour nous répondre. Nous serons très heureux de vous accueillir aux quatre réunions.

Autre règle de participation : nous ne serons pas d'accord sur tout, c'est ce qui fait la richesse de ces groupes de travail. Mais nous pouvons ne pas être d'accord, nous parler courtoisement et nous écouter les uns et les autres. Je serai toujours dans la salle pour donner le micro à tout le monde, à ceux qui sont d'accord et à ceux qui ne sont pas d'accord.

Toute la réunion est prise en note par la jeune femme qui est là, qui va faire tout le verbatim de cette réunion. Verbatim qui vous sera communiqué quelques jours après la réunion, avec le compte-rendu. Cela servira bien évidemment pour le bilan de concertation. Tout sera annexé au bilan de concertation. Vous recevez toute une série de documents que nous allons tout au long de l'après-midi parcourir avec vous pour vous expliquer à quoi ils peuvent servir. Vous avez le kit du concertant (pochette orange épaisse). Vous avez des atlas, un rapport « Projet et territoire », tout le détail des objectifs de desserte.

Tous ces documents sont remis à l'ensemble des gens qui sont acteurs de la concertation, mais ils sont également publics et sont ou seront en ligne très rapidement – tout comme les comptes-rendus – sur le site de la LGV PACA. N'importe qui pourra – si par mégarde il les a égarés, ou s'il souhaite en faire profiter d'autres personnes – les télécharger sur le site.

Stéphane ROSSO – En complément, juste à côté de l'accueil, vous avez également un registre dans lequel vous pourriez noter les questions qui vous viendraient, des questions auxquelles nous n'avons pas eu le temps de répondre. Questions qui seront bien entendu versées au dossier et sur lesquelles nous nous engageons à apporter des réponses ultérieurement. Soit à la prochaine session du groupe de travail, soit par retour de courrier.

Diane JULIEN – De même sur le site, pour compléter cela, il y a un système de Foire Aux Questions où vous pouvez poser une question et recevoir sous quelques jours des réponses.

Après chaque groupe de travail, nous nous gardons un quart d'heure, et nous synthétisons tous ensemble où nous en sommes, nous synthétisons quelles ont été les demandes du groupe. Nous synthétisons les points sur lesquels le groupe est d'accord, les points sur lesquels le groupe n'est pas d'accord. Pour que quand tout le monde sort de la salle, chacun ait une idée précise d'où nous en sommes sur le groupe de travail, sans avoir à attendre le compte-rendu. Que l'on soit bien d'accord, notamment sur les attendus du groupe de travail suivant.

Une fois que nous aurons synthétisé toutes vos demandes, nous allons *via* Marion et *via* Bernard, mobiliser les experts – nous n'aurons pas forcément la réponse tout de suite aux questions posées – afin de pouvoir vous amener la réponse le plus rapidement possible.

Idéalement nous essaierons, autant que faire se peut, de vous communiquer les éléments avant le groupe de travail suivant. Sinon, vous les communiquer lors du groupe de travail suivant. Toutes ces informations complémentaires seront également disponibles sur le site, dès qu'elles ont été diffusées au groupe de travail, ainsi que le compte-rendu. Nous vous enverrons un ordre du jour pour le groupe de travail suivant. En retour, avec votre assiduité, nous vous demandons également de prendre connaissance de ces documents, afin que, lors de la réunion, on rentre tout de suite dans le vif du sujet. Voilà le cadre.

Ce que je vous propose, avant de vous présenter les scénarios, c'est que l'on fasse un tour de table rapide. D'abord pour que vous vous identifiez mutuellement, que vous vous connaissiez, que vous sachiez qui est présent, qui participe à ce groupe de travail. Et également pour que la jeune fille qui va s'occuper des verbatim puisse identifier qui a posé la question. Ce qui serait vraiment très gentil, et je sais que ce n'est pas facile lors des débats, mais en tout cas au début quand vous posez une question, si vous aviez la gentillesse de vous présenter, de présenter l'organisme, et si vous êtes un particulier, de le dire. Ceci afin de faciliter sa tâche. Merci pour elle.

Stéphane ROSSO – Je suis chargé de projet territorial dans les Bouches-du-Rhône. Ma fonction globalement est d'être la courroie de transmission entre ce qui se passe au niveau des échanges locaux, des échanges avec les citoyens, avec les associations, avec les élus. Faire cette courroie de transmission vis-à-vis des bureaux techniques, des bureaux d'études, du comité territorial et du comité de pilotage. Je suis le principal interlocuteur de vos questions et de vos remarques. C'est moi que vous verrez pendant les quatre prochaines années, j'espère que vous ne vous lasserez pas trop vite de moi.

Marion PICQUET – Je suis responsable au sein de l'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de RFF, du territoire 13. Aux côtés de Stéphane et de Yann, j'assure cette correspondance sur le territoire, et assure le relais avec l'équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage générale, la coordination de l'ensemble des études de conception.

Bernard COUVERT – Je suis directeur de cette mission d'AMO-G. Nous aurons notamment comme mission d'articuler les choix, les souhaits, les réflexions des différents groupes de travail, afin de faire quelque chose de cohérent.

David ESCALIER – Je représente le collectif de défense des Terres Fertiles des Bouches-du-Rhône.

Julie MARTY – Je suis du collectif Tout Aubagne Contre la LGV.

Françoise AMBERTO – Je suis du collectif Tout Aubagne Contre la LGV.

René PREA – Je suis un particulier, j'habite le secteur d'Aubagne.

Michelle PREA – Je suis son épouse.

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

Frédéric CORNILLE – Je représente la Cave coopérative les Vignerons du Garlaban.

Christian KERNEIS – Je suis un particulier.

Michel THINON – Je représente le COSINA (Comité de défense des sites naturels).

René CHAIX – Association Vivre à Gémenos. Il s'agit d'une association agréée de protection de l'environnement. Nous sommes membres du réseau FNE URVN. Aujourd'hui je représente également Pierre Calfas, qui est le représentant de l'URNV, qui n'a pas pu venir. Je parlerai au nom de mon association et au nom du réseau FNE.

Lucie COHEN – Présidente de l'Association du Parc d'Activités de Gémenos (APAGE).

Marie-Pierre ROSSELLO-GILLES – Présidente du Syndicat des Paluds.

Lilian LAUNAY – Chargé de mission environnement pour l'Association Athélia Entreprendre et Athélia National.

Pascal MONTIGNY – Chargé de mission du parc d'activité de Gémenos.

Gérard RAMPAL – Je suis Adjoint au Maire de la Ville d'Aubagne, en charge de l'aménagement et du territoire.

Joël QUINARD – Je suis délégué au transport, Ville de Cuges-les-Pins.

Bernard DESTROST – Porte-parole de l'Association Sauvegarde de l'Environnement Cugeois, et élu à Cuges-les-Pins.

Claude GUBLER – Premier Adjoint de la mairie de Cuges-les-Pins.

Jacques MOIA – Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, à la Direction Stratégie et Communication.

Mireille DAPON-PIGATTO – Membre de l'Association Ecoréseau des pays d'Aubagne.

Andreas HEUMANN – Particulier à Aubagne.

Benoît RIDEAU – Particulier, habitant au Petit Rouvière à Roquefort-La-Bédoule.

Jean-Pierre FOLLEGOT – Particulier à Aubagne.

André VILLENEUVE – Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône.

Bernard BAUDIN – Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône.

Vincent TOUZE – Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Jean-Marc ALBERT – Conseil Général des Bouches-du-Rhône.

Marie-José FABRE – Conseil Général des Bouches-du-Rhône.

Jean-Christophe LEYDET – Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur.

Claude JULLIEN – FNAUT (Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports), PACA.

Alain PATOUILLARD – Président de l'Association TGV et Développement Var-Nice Côte d'Azur.

Joseph FABRIS – Je suis Conseiller municipal, délégué Environnement, ville de Signes, dans le Var.

Stéphane ROSSO – Après ce tour de table, avez-vous des questions sur le déroulement des groupes de travail ?

Diane JULIEN – Au moins, nous avons été clairs là-dessus.

Stéphane ROSSO – Nous allons faire maintenant l'étude des différents scénarios qui sont proposés à la concertation.

Pour cela, comme vous l'a dit tout à l'heure Diane, vous avez en votre possession le Kit du concertant. Nous allons regarder ensemble ce qu'il contient. C'est la synthèse et tous les éléments qui ont permis d'arriver à la construction de ces quatre scénarios, et qui ont permis au comité de pilotage de valider ces quatre scénarios pour être portés à la concertation.

Vous avez en première page une couverture qui vous détaille le contenu de ce kit, à quoi il doit servir. Il vous donne également les coordonnées des personnes responsables de cette concertation dans le département.

Derrière, vous avez ce sur quoi nous allons nous baser tout au long de cette concertation, et tout au long des quatre prochaines années, c'est la charte de concertation.

La charte de concertation a été construite avec les associations de citoyens, avec les élus financeurs et les élus non financeurs du projet. Dedans, vous trouverez toutes les explications sur le fonctionnement de chaque Comité de la concertation. Du Comité de pilotage, jusqu'au fonctionnement du groupe géographique et des groupes thématiques.

Je ne rentre pas dans les détails, mais si vous avez des questions sur les Comités de pilotage ou les Comités territoriaux, nous pouvons y répondre tout de suite. S'il n'y a pas de questions, vous prendrez l'information, et si vous avez des questions dans deux semaines, nous reviendrons dessus dans deux semaines.

Vous avez une feuille A3, qui est une feuille pense-bête qui permet de récapituler de façon très synthétique la démarche qui a conduit le Comité de pilotage à proposer ces quatre scénarios.

Nous avons découpé l'aire d'étude, qui s'étend de Marseille, jusqu'à la frontière italienne en cinq secteurs :

- Marseille ;
- Toulon ;
- Est Var ;
- Ouest Alpes Maritimes ;
- Nice Italie.

Ces secteurs-là, en combinant les différentes possibilités d'atteindre les schémas de dessertes validés par la région, et en les passant au filtre d'une analyse multicritère qui prend en compte des objectifs forts concernant l'environnement – lorsque nous allons parler d'environnement durant toute cette concertation, nous parlerons bien entendu d'environnement écologique, d'environnement humain, d'environnement bâti, d'environnement économique, paysager. Voilà ce qu'englobe le mot « environnement » – les considérations économiques, les considérations techniques ferroviaires.

A la suite de cela, nous avons réalisé des fiches secteurs, qui sont des fiches de comparaison des différentes variantes. En mélangeant toutes les variantes possibles et imaginables sur l'aire d'étude, nous avons à peu près 1 200 fiches scénarios. Ces fiches ont été évaluées avec les objectifs de desserte, et grâce à cela nous avons réussi à sortir vingt scénarios qui répondaient le mieux à tous les objectifs portés par le projet

Ces vingt scénarios ont été portés à la connaissance du Comité technique, qui est le Comité qui prépare les éléments pour le Comité de pilotage. Le Comité technique en a retenu neuf, et de ces neuf, le Comité de pilotage a choisi les quatre scénarios qui vont vous être présentés juste après.

Tout ce que je viens de vous dire de façon synthétique, vous le retrouverez de façon très détaillée dans ce document qui s'appelle « Sélection des scénarios et des fuseaux – Démarche méthodologique ».

Pour vous permettre de reconstituer ce schéma, vous avez entre vos mains les cinq fiches secteurs dont je vous ai parlé tout à l'heure, et les neuf fiches scénarios qui ont été proposées au Comité de pilotage. Dans ces fiches scénarios, vous avez le descriptif du scénario. Si je prends le scénario n° 1, on va partir de :

- Marseille-Saint-Charles ;
- Toulon Centre souterrain ;
- Est Var en ligne nouvelle ;
- Cannes en souterrain ;
- Nice Surface ;
- Nice Italie en combinaison ligne nouvelle, ligne existante.

Cela donne, en gros, les différentes fonctionnalités du scénario. Sur la page de droite, vous avez une synthèse des résultats de l'analyse multicritères pour ce scénario-là. Quand c'est vert, c'est que ça va. Quand c'est orange, ça va un peu moins. Quand c'est rouge, c'est que ça ne va plus trop.

Vous avez les atouts et les faiblesses du scénario. Vous avez la programmation budgétaire du scénario, de l'horizon 2023 à l'horizon 2040. Au verso, on a les temps de parcours entre les différentes origines et destinations pour les différents services de liaison entre les métropoles.

Vous avez le nombre d'arrêts en gares pour les services TER, Périurbain et les services entre les différentes métropoles. Vous avez ici la liste des aménagements qui seront faits à l'horizon 2023 sur le réseau classique pour permettre toujours d'obtenir le schéma de desserte 2023-2040 validé par la région. Vous avez à gauche dans le tableau les aménagements sur le réseau classique nécessaires à l'horizon 2040 pour obtenir ce schéma de desserte. Et pour permettre également d'obtenir ce système ferroviaire performant au niveau de la région.

Sur la page de gauche, vous avez la longueur totale du projet, dont la longueur en ligne nouvelle, et dont le kilométrage et la longueur de tunnel.

Dessous, vous avez les enjeux environnementaux que nous avons identifiés et dont nous allons parler plus tard lorsque nous décrirons la zone d'études préférentielle. Enjeux environnementaux, enjeux techniques et enjeux territoriaux dont nous allons parler tout au long de cette concertation. Et être sûrs que ces enjeux territoriaux sont bien pris en compte dès le début du projet jusqu'à la finalisation de ce projet.

Voilà en gros l'explication des fiches contenant les neuf scénarios qui ont été proposés au Comité de pilotage.

En dernière page, vous avez les quatre scénarios proposés à la concertation, sur une page A4. Ceci vous permet de les comparer.

Julie MARTY – Finalement, par rapport aux quatre scénarios dans la zone qui nous concerne, ce sont toujours un peu les mêmes.

Stéphane ROSSO – Nous allons y venir. Pour l'instant, je détaille juste le kit. Nous allons bien entendu répondre à votre question, puisque c'est une question tout à fait légitime. Je termine de détailler le kit, et quand nous allons parler des scénarios, nous allons rentrer dans le détail.

Diane JULIEN – L'objectif derrière, est de vous détailler précisément où nous en sommes, et vous donner des explications.

Stéphane ROSSO – Associé à cela, vous avez dans cette plaquette cartonnée, qui s'appelle « LGV PACA, l'enjeu de toute une région », vous avez les enjeux territoriaux et la carte de la zone d'étude prioritaire. Les enjeux du territoire sont rappelés derrière. C'est une fiche synthétique qui vous permet en un coup d'œil d'avoir ce résumé-là. Vous avez également les quatre fiches scénarios qui sont portées à la concertation avec le titre de chaque scénario :

- le scénario le plus proche du centre-ville ;
- le scénario le plus maillé ;
- le scénario le plus rapide ;
- le scénario le plus économique.

Nous ne rentrons pas dans le détail tout de suite parce que l'on va les voir derrière. Vous avez également une fiche sur la concertation qui explique le dispositif de concertation qui est mis en place d'ici le mois de décembre.

Vous avez un gros document de 150 pages environ, qui vous explique comment s'inscrit le projet dans le territoire à aujourd'hui. C'est un document de travail, qui va être amendé à partir des réflexions que nous aurons aujourd'hui, que nous aurons dans quinze jours, que nous aurons au mois d'octobre et au mois de novembre. Dedans vous trouverez l'inscription du projet dans le territoire, les données techniques, économiques, environnementales, qui permettent de détailler et d'expliquer les différents enjeux qui seront pris en compte par RFF durant ces quatre années.

Pour compléter cela, et de façon plus synthétique, vous avez ici une carte « zone d'activités », qui et la carte qui retient toutes les sensibilités liées aux zones d'activité. Nous avons toutes les zones d'activité, de l'entrée nord de Marseille, jusqu'à la frontière départementale, puisque l'on se situe dans les Bouches-du-Rhône.

Vous avez la sensibilité « Paysage et patrimoine », etc. Ceci vous sera détaillé un peu plus tard, lorsque nous parlerons de la zone d'étude préférentielle.

Vous avez ici dans l'Atlas de la zone d'étude préférentielle, de Marseille jusqu'à la frontière italienne. Zone d'étude préférentielle dans laquelle s'inscrivent les scénarios du projet aujourd'hui, et demain les fuseaux du projet.

Nous allons expliquer comment nous en sommes arrivés à cette zone d'étude préférentielle un peu plus tard de façon détaillée.

Voilà pour la constitution de ce kit. En tout cas, les documents qui vous sont portés à connaissance pour permettre d'initier nos réflexions, d'enrichir nos échanges. Si vous avez des documents à porter au groupe de travail, qui peuvent les enrichir, n'hésitez pas à nous les faire connaître. Si possible, quelques jours avant le groupe de travail, pour que nous ayons le temps aussi d'en prendre connaissance. Nous pourrons les discuter et les enrichir durant ces groupes de travail.

Tout à l'heure, je parlais d'objectifs de dessertes. Les scénarios aujourd'hui dans cette concertation, tout est ouvert. C'est-à-dire que les scénarios qui vous sont proposés sont constitués de briques que l'on peut assembler et réassembler de façon totalement novatrice pour arriver à sortir un nouveau scénario.

Nous pouvons, suite à nos échanges, avoir de nouvelles idées sur certaines fonctionnalités, sur certains fuseaux. Ces idées-là seront prises en compte et étudiées, mais elles devront respecter plusieurs consignes.

Le premier principe de base est de faire en sorte que l'on puisse atteindre – avec ces réflexions et ces idées, ces nouvelles options – les objectifs de 2023 et 2040 validés par la région.

Deuxièmement, assurer une desserte de la grande vitesse dans tout le territoire de la région Provence Alpes Côte d'Azur. Que l'on puisse arriver à garantir un temps de parcours de 4 heures entre Paris et Nice ou d'une heure entre Marseille et Vintimille. C'est-à-dire, 2 heures 30 entre Marseille et Nice, ou 2 heures 30 entre Gênes et Marseille.

D'avoir une fonctionnalité qui nous semble primordiale, voire indispensable dans le cadre de ces objectifs ambitieux à 2023-2040, c'est d'avoir un réseau maillé. Quand on parle de réseau maillé, on parle de quoi ? On parle d'un réseau dans lequel en plusieurs endroits on sera capable d'avoir des points de délestage, et réorienter le trafic circulation ferroviaire si l'on fait face à un incident, que ce soit sur la ligne nouvelle ou sur la ligne existante. Ceci afin d'assurer dans tous les cas un service minimum de transport qui soit performant. Nous y reviendrons, car il y a le scénario le plus maillé, et nous reviendrons sur ces points de maillage.

Optimiser les lignes existantes. C'est-à-dire que l'on a beaucoup parlé d'un projet ligne à grande vitesse Provence Alpes Côte d'Azur. Nous sommes plus que dans un projet ligne à grande vitesse Provence Alpes Côte d'Azur, nous sommes dans un projet qui veut un système ferroviaire global performant. Cela passe par quoi ? Cela passe également par une desserte périurbaine, une desserte entre les métropoles qui soit performante. Cela veut dire également des aménagements sur le réseau existant.

On parle aussi de favoriser la desserte des centres. C'est-à-dire que l'on doit pouvoir aujourd'hui favoriser le développement économique des différentes centralités, et permettre pour favoriser ce développement économique, aux gens, que ce soit pour les loisirs ou que ce soit pour les affaires, d'atteindre les différents centres de la métropole de façon la plus convenable possible, et en ayant le moins de ruptures de charge possible.

Nous allons nous attacher aussi à avoir un projet qui va avoir un impact minimum pour l'environnement. L'environnement dans sa globalité. Enfin, limiter les coûts.

Pour cela il faudra répondre à des questions :

- Quels emplacements possibles des gares ? A Marseille ? A Toulon ? A Nice ? A l'est du Var ? A l'ouest du 06 ?
- Comment se combinent de la façon la plus adaptée possible, cette ligne nouvelle avec ce réseau existant, pour obtenir tous les objectifs que je viens de citer ?

Est-ce que c'est clair sur les objectifs et le respect de ces objectifs par rapport à toutes les objections que l'on pourrait avoir ? Cela paraît clair, en tout cas pour l'instant.

La desserte TER aujourd'hui. Un petit constat d'où en est la desserte ferroviaire aujourd'hui.

Ce n'est pas une carte facile à comprendre. Je vais m'attacher, d'une façon la plus pédagogique possible, à vous expliquer la carte. Si vous avez des questions ou s'il y a des choses que vous ne comprenez pas, n'hésitez pas à me questionner. Nous allons tous essayer de répondre à vos questions.

Cette carte-là représente en gros le schéma de desserte, ou réticulaire. Dans le ferroviaire, cela correspond au nombre d'arrêts en gare et au nombre de trains qui vont circuler sur l'infrastructure ferroviaire régionale. Là, c'est de Salon de Provence jusqu'à Toulon. Nous avons la suite jusqu'à la frontière italienne. Le nombre de trains qui va circuler, le nombre d'arrêts en gares et dans quelles gares. Voilà le principe.

Sur le détail, nous avons des traits de plusieurs couleurs :

- les couleurs rouge symbolisent les trains aptes à la grande vitesse ;
- les traits orange symbolisent les liaisons TER semi-directes. C'est-à-dire accélérées : on ne va pas s'arrêter dans toutes les gares, on va s'arrêter dans certaines gares qui sont les plus importantes, ou qui ont un nœud ferroviaire le plus complet ;
- les traits bleus représentent les liaisons régionales omnibus. C'est-à-dire qu'entre deux destinations, par exemple ici entre Marseille Saint-Charles et Aubagne, le train va s'arrêter dans toutes les gares qu'il trouvera sur son parcours.

Comment sait-on que le train s'arrête ou pas ? En regardant ici la gare de la Paix, on voit que les traits orange sont en premier plan par rapport au symbole rectangulaire qui représente les gares. Quand le trait est en premier plan, cela veut dire que l'on passe dessus la gare, on ne s'arrête pas. Quand la gare est en premier plan, cela veut dire que le train s'arrête dans la gare. Ce n'est pas super facile à voir, mais en zoomant on peut y arriver.

La couleur violette correspond à des trains intercitys, par exemple Nice-Bordeaux. Eux ne s'arrêtent pas dans toutes les gares.

Les « tiretés » correspondent à une fréquence. Les traits pleins correspondent à une fréquence d'un train par heure par sens en heure de pointe. Les traits « tiretés » correspondent à un train toutes les deux heures par sens en heure de pointe. Vous avez ici le schéma de desserte en heure de pointe d'aujourd'hui.

En travaillant bien ce soir chez vous avec des loupes, vous pourrez arriver à sentir la quintessence de ces schémas.

On peut faire un exemple entre Marseille et Aix-en-Provence. Jusqu'à Saint-Antoine, de Marseille Saint-Charles, nous avons trois omnibus (traits bleu) qui partent de Marseille et qui vont en direction de Saint-Antoine. A Saint-Antoine, il y a un omnibus qui s'arrête et deux omnibus qui continuent jusqu'à Aix-en-Provence. Ils vont s'arrêter à toutes les gares du parcours.

De Marseille Saint-Charles toujours, jusqu'à Aix-en-Provence, nous avons un train semi-direct qui va partir de Marseille Saint-Charles, et qui va s'arrêter uniquement à Gardanne et à Aix-en-Provence.

Sur la desserte aubagnaise, on a deux trains TER semi-directs par sens en heure de pointe, qui vont partir de Marseille Saint-Charles, s'arrêter à Blancarde et aller directement à Aubagne.

Derrière, nous avons deux liaisons omnibus qui vont s'arrêter dans toutes les gares entre Marseille Saint-Charles et Aubagne.

En termes de desserte vis-à-vis de l'aéroport, nous aurons un TER omnibus de Marseille Saint-Charles jusqu'à Vitrolles Aéroport. Nous aurons un semi-direct de Marseille Saint-Charles jusqu'à Vitrolles Aéroport. Plus des liaisons intercitys qui s'arrêtent à Vitrolles Aéroport, qui arrivent de Bordeaux ou qui arrivent d'ailleurs. Des liaisons intercitys une fois toutes les deux heures en heure de pointe. Comme il y en a deux qui s'arrêtent à Vitrolles Aéroport, cela veut dire qu'il y a un train intercitys par heure qui s'arrête à Vitrolles Aéroport en heure de pointe.

Pour ceux qui me poseraient la question sur le fret : ceci est un graphique de desserte aujourd'hui sur l'heure de pointe. Pas un graphique de desserte fret, puisque les convois frets circulent sur les axes qui ne sont pas orientés fret, en journée ou de nuit, pendant les heures creuses. A part les trains frets qui partent de Miramas et qui vont à Lavalduc, cette ligne-là est orientée fret, c'est pour cela qu'on la voit sur le graphique.

C'est bon ?

Jean-Marc ALBERT – La diapositive est intitulée « La desserte TER aujourd'hui ». En fait elle doit être intitulée « La desserte ferroviaire aujourd'hui », puisque vous avez les grandes lignes.

Stéphane ROSSO – C'est vrai, mea culpa. C'est la première fois que vous faites la remarque, alors que cela fait trois réunions, et c'est toujours la même chose.

Jean-Marc ALBERT – C'est de la pédagogie, j'ai fini par comprendre.

Stéphane ROSSO – Il faut donc trois réunions pour comprendre. N'hésitez pas à venir nous questionner en fin de réunion, si vous avez des questions complémentaires.

Claude GUBLER – Une question de détail : je trouve ce document-là, 2023-2040, mais je ne trouve pas celui d'aujourd'hui.

Stéphane ROSSO – Il doit être en annexe. On vous transmettra la desserte d'aujourd'hui, sans problème.

Claude GUBLER – J'en comptais trois, c'est pour cela.

Stéphane ROSSO – Nous vous le donnerons.

Gérard RAMPAL – C'est bien que le représentant du Conseil général ait relevé cette erreur. Si on devait relever toutes les erreurs de ce schéma : la gare souterraine, ce n'est pas d'aujourd'hui Marseille Saint-Charles. Ou alors, je ne connais pas bien ? Sur le dossier, il y a marqué « gare souterraine ». Entre 2023 et aujourd'hui, elle est marquée aujourd'hui la desserte.

Stéphane ROSSO – La carte qui est affichée au tableau n'est pas dans le dossier que je vous ai remis.

Gérard RAMPAL – C'est une double erreur. Personnellement, on est bien obligé de suivre sur le document.

Stéphane ROSSO – Nous ne sommes pas forcément dans les conditions les plus faciles. C'est un groupe qui remporte du succès, la preuve est que nous ne sommes pas loin de cinquante inscrits. Le tableau est un peu loin, effectivement. On améliorera les choses pour la prochaine fois. Nous vous transmettrons à tous cette carte de dessertes à aujourd'hui, en format A3. Nous vous le transmettrons en format électronique, ainsi vous pourrez le zoomer.

Du constat que nous avons fait tous à l'heure, l'objectif de ce projet est d'avoir plus de trains par heure entre Marseille et Aubagne. Ce sont des objectifs très ambitieux, mais qui sont en adéquation avec les objectifs de développement de la région, qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs de développement de la région.

Gérard RAMPAL – Peut-on poser des questions ? Je ne suis pas d'accord avec ce que vous montrez. On peut certes améliorer la desserte régionale, sans ligne à grande vitesse. C'est ce que l'on demande depuis de nombreuses années. Je vous ai fait la démonstration l'autre fois. Il faut savoir que ce sont des groupes géographiques, par rapport au lieu de la rencontre, et pas par rapport à la discussion.

Quand on fait une concertation avec des lieux géographiques de 7 kilomètres de différence, on s'étonne peut-être que les mêmes personnes soient venues à Marseille et sont là aujourd'hui. De plus, nous n'avons pas les propositions faites par le premier groupe. Il me semble que l'on devrait avoir déjà les propositions qui ont été faites lors du premier groupe de travail.

Pour revenir à ce que vous dites, il faut faire la différence entre la desserte régionale et les lignes à grande vitesse. Il y a 40 ans que l'on attend une troisième voie entre Marseille Saint-Charles et Aubagne pour améliorer cette desserte régionale. Aujourd'hui, c'est en construction et on ne peut que s'en féliciter, de l'amélioration de la desserte qu'il va y avoir. Aujourd'hui nous demandons que la desserte soit encore améliorée, puisque l'on sait très bien que pour relier d'un point à un autre en un certain nombre de temps, la vitesse n'est pas égale du début jusqu'à la fin.

Ce que je répète aujourd'hui, c'est que la ligne actuelle améliorée et modernisée soit suffisante, et qu'il n'y ait pas de construction de ligne à grande vitesse sur ce point-là. Je l'avais proposé depuis trois ou quatre réunions, et je ne le vois pas dans les scénarios que vous nous proposez.

Stéphane ROSSO – Il y a plusieurs sujets dans vos remarques et questions. Le premier sujet porte sur le dispositif de concertation. Certes, les groupes de travail sont géographiques, car nous allons nous attacher à nous tenir à des enjeux locaux et géographiques. Nous vous avons rencontré plusieurs fois, vous êtes venu à d'autres groupes géographiques. Ce n'est pas le cas, je pense, de toute l'assemblée. Il est nécessaire, il me semble, pour comprendre les enjeux locaux, d'avoir aussi une idée des enjeux du projet de façon globale. C'est pour cela que l'on part de Marseille et que l'on discute jusqu'à Nice. C'est ce que nous allons faire au moins aujourd'hui, parce que cela est nécessaire, c'est le premier point.

Je me répète un peu par rapport à ce que j'ai dit dans le groupe de travail Nord Marseille. Ce sera à peu près la même chose, j'en suis désolé. C'est nécessaire pour que les gens qui n'ont pas le même niveau de compréhension que vous puissent avoir le même niveau, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté dans les échanges que nous aurons plus tard.

Aujourd'hui vous nous avez interpellés en disant qu'il faut une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune. Ce sera étudié, nous vous l'avons dit mercredi. Je vous le redis aujourd'hui : ce sera étudié. Maintenant, nous sommes dans un système ferroviaire qui doit être global et performant, et pas que micro au niveau d'un secteur donné dans les Bouches-du-Rhône. Il y a bien aujourd'hui un intérêt général pour que l'on puisse avoir des liaisons performantes entre des grandes métropoles qui agrègent des bassins de vie et des bassins d'emploi, avec d'autres métropoles qui agrègent d'autres bassins de vie et d'autres bassins d'emploi. C'est la proposition, en tout cas ce sont les objectifs de la région et du schéma de desserte qu'a validé la région en décembre 2010.

Pour répondre à cela, il est nécessaire effectivement d'avoir une ligne nouvelle qui soit sur certaines portions à grande vitesse et sur d'autres non. Et il est nécessaire d'avoir un réaménagement du réseau classique. Mon objectif n'est pas de vous convaincre, il est de vous apporter les éléments de réflexion, de vous expliquer le mieux possible ces éléments de réflexion. Après, que vous ne soyez pas d'accord avec moi, vous en avez totalement le droit. Nous sommes là pour le dire justement, nous sommes là pour en discuter.

Au moins nous sommes d'accord sur un constat, c'est que si l'on ne fait rien, on va s'enliser et nous n'aurons aucun projet de développement pour cette région. C'est le constat de base.

Joël QUINARD – Vous marquez que les objectifs fixés sont ambitieux, ils étaient présentés sur la diapositive précédente. Ils sont aussi un peu contradictoires : on ne peut pas faire tout en même temps. Je pense en particulier à la desserte des centres d'agglomération. Si l'on fait cette desserte, on peut penser que cela va faire des arrêts nombreux, et cela ne pourra pas aller très vite. Comment les gens vont-ils se rendre à ces centres d'agglomération ?

Avez-vous déjà des informations à nous donner sur la manière dont ces centres sont envisagés d'être desservis ? Est-ce que ce sera une gare externe avec des navettes rapides ? Est-ce que ce sera un arrêt en gare en centre-ville ? Un tas de choses peuvent amener à des approches complètement différentes.

D'autre part, c'est vrai que l'on a une belle carte des sectorisations. Par contre, si celui-ci arrive à un schéma qui débouche tout en haut à droite de la carte ou d'autre part tout en bas à gauche, il va falloir relier les secteurs. Y a-t-il des coordinations entre les différents secteurs ?

Stéphane ROSSO – Je vais répondre à seconde question, qui est la plus facile. Je répondrai après à la première. La coordination, c'est le travail de Bernard et de Marion. Faire en sorte que ce qui se passe dans les Alpes Maritimes, dans le Var et dans les Bouches-du-Rhône, à la fin on arrive quand même avec des tracés qui se rejoignent.

A minima ce que l'on propose, c'est que les tracés qui seront déterminés à l'horizon 2014, on puisse faire que ce soit des tracés qui se rejoignent.

Sur la première question, qui était : comment les usagers vont obtenir un service adéquat en gare et quelle est la position de ces gares ? Si on prend le cas de Marseille, il y a une gare souterraine qui est nécessaire à Marseille Saint-Charles. Sinon, nous n'y arriverons pas, que nous fassions de la grande vitesse ou pas, je reviendrai dans le détail.

Nous avons des gares qui rejoignent les bassins de vie et les bassins d'emplois. Pour aller dans ces gares centrales (Marseille, Toulon, Nice, etc.), l'enjeu sera d'avoir un système périurbain performant. Quand on pose la question : comment les gens iront-ils à Marseille Saint-Charles pour prendre le train pour aller à Nice le plus rapidement possible ? Nous disons qu'il faut y aller en train. Pour qu'ils y aillent en train, il faut qu'ils aient un intérêt à ne pas prendre la voiture.

Cela veut dire qu'il faut qu'ils aient un nombre de relations du départ d'Aubagne qui soit suffisant, et en plus de cela qu'ils aient le moins de ruptures de charge possible. C'est en gros ce que propose le projet. Le projet dit qu'entre Marseille et Aubagne il faut 11 liaisons par sens en heure de pointe. Les gens n'iront plus à Marseille en voiture. Ils trouveront des aménagements en gares pour garer leur voiture et aller à Marseille, parce qu'ils auront un train toutes les cinq minutes pour aller à Marseille.

Nous aurons non seulement un train toutes les cinq minutes pour aller à Marseille, mais nous aurons aussi deux trains par heure pour aller à Vitrolles Aéroport, sans changement. La même chose pour aller à Toulon. L'objectif est : huit liaisons par heure entre Marseille et Nice, en passant par Toulon. Aujourd'hui nous sommes bien dans un système où l'on va demander aux gens de faire l'effort de ne plus prendre la voiture, mais d'avoir l'opportunité de prendre le train. Parce que c'est plus sympa de prendre le train, on se repose, on dépense moins de CO₂, et en plus on fait un geste en faveur de l'écologie.

La réponse à : comment fait-on pour aller dans les gares ? On y va avec le train.

Julie MARTY – Par rapport à l'explication, vous faites aujourd'hui les quatre scénarios pour nous mettre au courant de tout ce qui a été décidé jusqu'à maintenant. Peut-être serait-il important de rappeler ce qui s'est passé avant pour que l'on en arrive à choisir ces quatre scénarios ?

J'ai un peu regardé les documents de la CNDP. Une conciliation a été faite, puisqu'il y a eu une décision quand le premier scénario de tracé a été difficile à prendre. Chaque acteur a influencé la prise de décision quant à ses propres opinions. Par rapport aux personnes qui sont déjà ici présentes, peut-être informer le public quant à la concertation. Je sais que MPM était très favorable quant au tracé des métropoles du sud qui a été choisi. La Chambre de Commerce et d'Industrie aussi pousse beaucoup pour que l'on desserve les grandes métropoles.

Aujourd'hui ce qui est issu de cette conciliation, c'est le résultat de ces études. Aujourd'hui, nous sommes à l'étape de concertation, qui associe de manière active les habitants. Effectivement apparemment on doit prendre notre avis en compte, mais c'est quelque chose qui est fait après tout le débat qui a eu lieu au départ.

A l'instant vous nous parliez d'efficacité par rapport à la rapidité, à l'amélioration du réseau existant. Ensuite vous nous parlez aussi de limitation des coûts. C'est vrai que quant au tracé qui a été choisi, je me pose la question de l'efficacité et de la limitation des coûts. Parce qu'effectivement, quand on choisit de passer par des zones extrêmement urbanisées où un tracé a été choisi avec des collines, des tunnels, des arrêts en centre-ville qui vont ralentir, etc. En termes de rapidité, la performance va être amputée. Et en termes de coût, s'il faut passer par des zones urbanisées, faire des tunnels, une gare souterraine, comment cela sera-t-il optimisé ? Ce sera peut-être optimisé par les grandes métropoles, mais entre ces zones-là, je ne comprends pas vos références en termes de performance.

La justification que je vois, c'est à chaque fois l'amélioration du réseau existant, mais je ne vois pas le lien avec la rapidité, du coup.

Stéphane ROSSO – Je reviens à la première règle que l'on a établie tout à l'heure : nous ne sommes pas là pour faire un comparatif entre métropole du sud et Côte d'Azur.

Julie MARTY – Je disais simplement qu'il y a eu déjà un débat qui avait concerné cela. Je me posais la question – par rapport à votre réflexion – de la performance. Parce que là où il y a des tunnels, où il y a un terrain accidenté, où c'est urbanisé et la rapidité et limiter les coûts, cela me paraît antinomique. Cela me paraît compliqué.

Stéphane ROSSO – Je vais juste donner un éclairage sur les coûts, après on ne parle plus de cela. Dans tous les cas, si l'on n'avait rien fait, pour développer le système ferroviaire, il aurait fallu mettre 2 milliards d'euros sur la table pour Saint-Charles, quoi qu'il en soit. Ensuite, il y a toute une logique lorsque l'on fait les additions, qui est qu'entre métropole du sud et Côte d'Azur, quand on induit tous les coûts si l'on avait fait l'un et pas l'autre, on tombait à peu près dans le même ordre de grandeur en tant qu'enveloppe budgétaire.

Maintenant, sur le côté performance, il y a bien entendu un objectif de vitesse. C'est-à-dire, relier des métropoles le plus rapidement possible, mais aussi un objectif de maillage. C'est-à-dire, relier le réseau existant avec cette ligne nouvelle, pour permettre des délestages. C'est bien la combinaison de tout cela qui amène la création de ce scénario.

Les objectifs de performance : en termes de vitesse, aujourd'hui avoir Nice à une heure de Marseille et Gênes à deux heures trente, nous sommes quand même sur quelque chose d'assez performant. Nous divisons par deux le temps de parcours entre Marseille et Nice. Cela commence à être un bon saut qualitatif en termes de performance.

Bernard COUVERT – Pour compléter, deux éléments de réflexion par rapport à ce qui a été dit. D'une part, pour expliquer ces éléments : sur Marseille Saint-Charles, la gare actuelle est en cul-de-sac. C'est pour cela que quoi qu'il arrive, nous disons qu'il aurait fallu une liaison qui traverse Marseille en souterrain, même pour le service du quotidien, sinon on ne sait pas faire.

L'autre élément de réflexion quand on parle grande vitesse : on a tendance à opposer la grande vitesse, en pensant au Paris-Nice en quatre heures, et les liaisons du quotidien. Je pense qu'il y a un élément fondamental dans ce qui est présenté là, c'est la grande vitesse au service de la région. Finalement, un des enjeux majeurs, c'est davantage le Marseille-Nice en une heure que Paris-Nice en quatre heures. De ce point de vue-là, c'est vrai que c'était un des atouts du passage par les centres.

Dernier élément de réflexion par rapport à la question qui a été posée sur la desserte des gares, etc., c'est que les leçons qui ont été tirées par le passé des gares, c'est qu'aujourd'hui tous les projets de gare, que ce soit dans le centre-ville ou que ce soit sur le périphérique, Toulon, etc. : à chaque fois, les gares sont à cheval sur le réseau TER classique, de façon à ce qu'il y ait des correspondances, un accès.

Mireille DAPON-PIGATTO – Sur l'objectif d'offrir un véritable réseau performant, je crois que l'on peut tous applaudir des deux mains ce style d'objectif. Je vois aussi qu'il est prévu deux liaisons par heure entre Aix et Aubagne sans changement.

Je m'interroge : ici localement nous avons un gros problème au niveau du trafic routier entre Aubagne et La Bouilladisse. Cela fait une dizaine d'années que l'on parle de l'aménagement de la voie de Valdonne. Est-ce que c'est de cet aménagement dont il est question, faire un trajet direct entre Aix-en-Provence et Aubagne ? C'est quelque chose qui pourrait nous intéresser fortement.

Puisque l'on parle des aménagements de l'existant ou éventuellement de l'aménagement du réseau, je pense qu'au niveau des habitants du secteur, c'est quelque chose qui serait très important, si c'était prévu dans la globalité du projet. J'ai bien compris que c'était un projet global.

Autre chose sur les heures de pointe : à Aubagne, quand on ne travaille pas à Marseille, on est amené à se déplacer très souvent pour faire le trajet Aubagne-Marseille, et pas forcément à 7 heures du matin. Là il se pose le problème que l'on a actuellement : il arrive qu'il n'y ait qu'un train pour Marseille, entre 11 heures et midi, par exemple. Cela finit par être un peu mensonger de donner les fréquences en heure de pointe, parce qu'en heure de pointe on est quasi obligé de prendre le train, tellement c'est embouteillé sur l'autoroute.

Si l'on veut favoriser, comme nous le souhaitons au niveau de notre association, le transfert routier vers le rail, je pense qu'il faut aussi penser aux gens qui vont à Marseille, pas simplement pour travailler. Améliorer la fréquence aussi en dehors des heures de pointe.

Stéphane ROSSO – Sur le premier sujet, la voie de Valdonne, je me tourne vers le maître d'ouvrage de la voie de Valdonne, Monsieur Rampal. RFF a une commande qui correspond à son périmètre de maîtrise d'ouvrage. La réflexion est totalement pertinente et très intéressante, parce que ce projet doit être en cohérence avec tous les schémas d'aménagement qui sont voulus par les autres maîtres d'ouvrage et qui portent la responsabilité des déplacements urbains : les communautés d'agglomération ou les villes.

La voie de Valdonne, c'est la communauté d'agglomération ou la mairie d'Aubagne qui portent le projet. Quand on parle d'Aubagne à Aix-en-Provence, deux trains par heure sans changement, on parle d'une réutilisation de la voie existante. Tout à l'heure Bernard a rappelé la nécessité de créer une gare souterraine sous Saint-Charles parce que la gare actuelle est en cul-de-sac.

Un schéma est présenté.

Aujourd'hui, pourquoi ne peut-on pas faire Aubagne-Aix-en-Provence ou Aubagne-Vitrolles sans changement ? Nous avons une gare de Marseille qui est en impasse. Toutes les lignes arrivent dans Marseille Saint-Charles et se dispatchent pour occuper tout Marseille Saint-Charles. Sauf qu'au début nous avons beaucoup de voies, elles se rejoignent pour avoir 2 ou 3 voies maximum qui arrivent sur le plateau Saint-Charles. Quand un train arrive ici et qu'il doit repartir pour aller sur cette voie-là, il est obligé aujourd'hui de faire ce chemin-là. Pendant qu'il fait cela, plus aucun train ne peut rentrer ou sortir dans Marseille Saint-Charles, pour des questions toutes simples de sécurité. C'est-à-dire que pendant qu'il y a un train qui occupe une certaine section (canton), aucun train ne peut venir sur ce canton-là. Il est obligé de venir sur le canton qui est ici.

Pendant que ce train-là sectionne toutes les voies, il va occuper tous les cantons jusqu'aux cantons qui sont sur les trois branches qui arrivent sur Marseille Saint-Charles. De ce fait plus aucun train ne circule, ne rentre ni ne sort de Marseille Saint-Charles. La nécessité aujourd'hui pour développer le TER, pour avoir un service performant, c'est bien que si l'on veut faire de l'Aubagne jusqu'à Aix-en-Provence ou de l'Aubagne jusqu'à Vitrolles Aéroport, c'est d'avoir un *shunt* de tout cela. C'est de dire que sous Saint-Charles on fait une énorme gare, qui est filante.

Tous les trains qui arrivent ici ressortent de l'autre côté. Ainsi, nous n'avons plus de problème de cisaillement des voies, et on peut permettre des liaisons sans changement entre Aubagne et Aix-en-Provence. Quand on parle de liaison entre Aubagne et Aix-en-Provence, on parle de liaison qui réutilise l'infrastructure existante, à une exception près : ce nœud ferroviaire-là saute. Pour ce faire, c'est créer une gare sous Marseille, qui permet à la fois à des trains à grande vitesse qui viennent de Nice et qui doivent aller à Perpignan, à Montpellier, à Paris, de pouvoir le faire de façon efficace. Cela répond un peu à votre question en termes de performance. C'est-à-dire qu'ils vont rentrer ici et repartir directement.

Aujourd'hui, quand il y a un train qui part de Paris, il arrive sur une des voies qui s'inscrit dans Marseille Saint-Charles, il stationne cinq minutes, le temps que tous les trains qui sont en train de cisailer les voies aient fini de cisailer les voies pour rentrer. Demain, il n'attendra plus cinq minutes.

Julie MARTY – Ce n'est pas ce que demandait la dame. Si vous regardez sur une carte, Aubagne, Marseille et Aix-en-Provence, c'est à 30 minutes. Je pense que la question était : est-ce que l'on fait Aubagne-Aix-en-Provence direct ?

Aujourd'hui, nous pouvons aller à Vitrolles en train.

Stéphane ROSSO – Lorsque l'on crée une infrastructure, il faut aussi permettre le financement de cette infrastructure. Est-ce que cette infrastructure nouvelle entre Aubagne et Aix-en-Provence, il y aura assez de monde qui montera dans les trains pour faire Aubagne Aix-en-Provence, et faire que la ligne soit rentable ? Aujourd'hui la réponse est non. Pour que la ligne soit rentable entre Aubagne et Aix-en-Provence, il faut bien que l'on puisse s'arrêter dans certaines gares du parcours pour faire monter tout le monde, et pour avoir une zone de chalandise qui représente le bassin d'emploi et le bassin d'activité le plus nombreux possible.

C'est l'intérêt général. C'est-à-dire, que passer d'Aubagne par la Penne-sur-Huveaune, la Barasse, Saint-Marcel, Marseille-Saint-Charles et aller à Aix-en-Provence, c'est le trajet qui rendra le plus de services au plus de personnes.

Julie MARTY – Par rapport à Aubagne-Aix-en-Provence, l'importance est de savoir la rentabilité par rapport au nombre de passagers qui pourraient être pris dans les différentes gares et cela intéresserait plus de monde ?

Stéphane ROSSO – C'est une question de rendre le service au plus de personnes possible. On le voit lorsque l'on regarde les bassins d'emploi et les bassins de vie : on voit bien que même s'il y a du monde à la Bouilladisse, etc., on voit bien que c'est en passant quand même par cette frange qui concerne 80 % de la population, qu'il y a le plus d'intérêt à le faire.

Claude GUBLER – Je voudrais faire référence au débat public et réaffirmer notre position. A savoir qu'au niveau des élus de Cuges et au niveau de l'association, nous ne nous étions pas opposés à la construction d'une ligne nouvelle. Nous avons milité pour le tracé qui passait par Aix-en-Provence et qui allait sur Nice, je le confirme. Je suis ravi aujourd'hui que l'on se retrouve autour de cette table à une quarantaine. Il aurait été souhaitable que pendant les débats publics, pendant les 30 ou 40 réunions il y ait autant de monde qui puisse affirmer cette position. Je vois que nous ne sommes que quelques-uns à avoir participé à tout cela. Tant mieux qu'il y ait du monde.

Aujourd'hui, une décision a été prise, vous l'avez rappelé, je ne reviendrai plus sur le débat public, un scénario a été émis par les autorités. Nous avons évoqué à plusieurs reprises les difficultés concernant nos territoires, c'est-à-dire à Cuges, concernant l'enclavement de notre village, les risques aquatiques, etc. Nous les avons soulevés maintes et maintes fois.

Je me demande aujourd'hui : c'est bien d'ouvrir la concertation, mais que va-t-on pouvoir vous proposer de plus ? A part vous dire que nous avons des problèmes et qu'il faut faire des études ? C'est la question que je me pose aujourd'hui.

Gilles AICARDI – Je suis le Maire de Cuges. Je m'excuse de mon retard, mais j'avais une réunion importante ailleurs. Je vais vous reposer la question, parce que lorsque je ne comprends rien et que je veux que l'on m'explique, je veux des réponses précises. Sur ce domaine-là, je suis béotien, je ne comprends pas le phénomène du fonctionnement du rail.

La question qui est posée est : est-ce que la LGV sert notre région ou pas ? Moi personnellement je dis non, mais si vous dites oui et que vous vous placez dans la vallée de l'Huveaune, il est bien évident que techniquement il ne peut y avoir en dehors de la troisième voie qui se construit, qu'une seule voie de plus, techniquement. Vous partez du postulat – vous l'avez dit – que la ligne à grande vitesse sera parfois à grande vitesse, parfois à petite vitesse. Si vous voulez la LGV Nice-Paris passant par Marseille en quatre heures, et si vous voulez en même temps développer le TER – ce que nous voulons tous – cela veut dire que vous allez faire passer sur les mêmes rails les TGV et les TER.

Or, moi je n'y comprends rien. Des gens haut placés à la SNCF me disent aujourd'hui : aucun opérateur n'acceptera de faire circuler ces trains TGV sur une ligne TER. Ils n'accepteront pas, pour deux raisons : des raisons de sécurité et des raisons de signalétique. Le système signalétique étant totalement différent, ce qui engendre d'ailleurs des risques.

La question que je pose : est-ce que la ligne LGV chez nous va servir à la population de la région ? Je dis non. Cela va diminuer le TER Marseille-Aubagne, s'il faut deux voies dédiées à la LGV. Je veux une réponse précise à cette question technique. Aujourd'hui la SNCF et les autres opérateurs : est-ce que Veolia transport accepterait aujourd'hui de faire circuler des TGV sur les mêmes rails que le TER ? La réponse est non. C'est ce que la SNCF dit, mais je veux cette réponse à la question.

Ensuite, nous vous avons posé des questions. Page 25 de ce document (projet et territoire), vous dites en parlant de Cuges et de Gémenos que l'enjeu principal ici est la ressource en eau. Attendez, l'enjeu principal à Cuges, ce n'est pas la ressource en eau. Parce que d'abord le TGV il passe en aval de l'endroit où l'on « pompe » la ressource, vous ne la toucherez donc jamais. Et puis, la ressource, elle est à 200 ou 350 mètres de profondeur, sous la mer. Ce n'est le problème de la ressource en eau. Le problème de Cuges, vous le savez bien, il faudrait que ce soit dans les documents pour que l'étude technique se fasse, c'est l'obstruction possible des évacuations des eaux de pluie de Cuges.

Cela fait trois fois que l'on se voit. Nous avons vu le directeur, un élu. A chaque fois nous soulevons le problème. Vous m'avez dit à Cuges que l'étude géologue va être faite, sauf que dans les documents, si vous dites que l'enjeu principal est la ressource en eau, il n'y a pas d'enjeu. Vous pouvez passer à Cuges, la ressource en eau, vous ne la toucherez jamais, et vous ne la polluerez jamais, car elle est sous le niveau de la mer.

Ne dites pas que c'est la ressource en eau. Dites que Cuges crée une inondation et l'impossibilité de l'évacuation pluviale étant donné que c'est le plus grand poljé de France et qu'il y a des imbus. Le TGV va passer à 40 mètres au-dessus de l'imbus. Cela, oui.

Stéphane ROSSO – Merci pour votre intervention. Nous pouvons rentrer dans une explication technique des signalisations ferroviaires. Peut-être pas aujourd'hui, car aujourd'hui l'objectif est de donner toutes les billes que l'on a collectées. Globalement aujourd'hui, il y a déjà des trains à grande vitesse qui ne roulent pas à grande vitesse, mais qui roulent sur les voies TER. Ils ne s'arrêtent pas à toutes les gares, nous sommes d'accord. Ce sont des trains aptes à la grande vitesse, qui roulent sur les voies TER, avec une signalisation cabine (KVB) et latérale (BAL).

La signalisation grande vitesse est la signalisation que l'on appelle aujourd'hui TVM, et demain ERTMS. Les trains ont la possibilité dans leur cabine, de passer d'un système de signalisation à un autre.

Un participant – Mais pas à la même vitesse. Quand le train Marseille-Paris passe par Dijon, la signalisation est abîmée, ce qui oblige à rouler doucement. Les mécaniciens disent : on s'excuse, mais la signalisation nous oblige à rouler doucement. La question de Monsieur le Maire me semble très pertinente. Est-ce que l'on fera rouler les trains qui ne pourront pas passer sur la ligne TGV, à une autre vitesse ?

Gilles AICARDI – Ce que je veux dire, c'est que la voie TGV sera réservée aux TGV. Il n'y aura donc pas plus de TER, et il risque d'y en avoir moins. Ou alors, démontrez-moi le contraire ! Encore une fois, je n'y comprends rien, c'est la SNCF qui me dit cela.

Stéphane ROSSO – Ce que je vous propose, c'est de vous apporter la démonstration des échanges de signalisation et des taux de vitesse en fonction des signalisations. On peut le faire, mais ce sera peut-être un peu ennuyeux pour tout le monde. Je vous propose que l'on se voie à la fin, et je vous fais un explicatif sur le fait que justement aujourd'hui, un TGV peut rouler sur

n'importe quelle infrastructure, à partir du moment où il a le système de contrôle commande qui lui permet de le faire.

Certes, pas à la même vitesse que sur la LGV. On considère qu'à partir de 200 km/heure, la personne qui pilote le train n'est plus capable de regarder ce qu'il se passe sur le côté, ni devant elle. Aujourd'hui la signalisation ferroviaire, c'est un peu comme une signalisation routière. Il y a des feux rouge, orange et vert. Quand le feu est vert, on peut aller vite, il n'y a pas de problème. Quand le feu est orange, cela veut dire qu'il faut que l'on ralentisse, parce que derrière on peut avoir un feu vert, mais on peut aussi avoir un feu rouge, il faut donc que l'on ralentisse. Quand le feu est rouge, il faut que l'on s'arrête.

Ces signaux-là, au-delà de 200 km/heure, il est considéré qu'il y a tellement une perte d'attention de la part du conducteur, que l'on ne doit plus passer par ce type de signalisation-là. On a ce que l'on appelle une signalisation en cabine. C'est-à-dire que l'on a directement en cabine l'affichage de la vitesse à laquelle le train doit rouler. Ce qui fait qu'il n'y a plus à regarder sur les côtés ce qui se passe en termes de signalisation. C'est aujourd'hui possible, et cela se fait dans les trains français. Ils sont équipés de tous les systèmes de signalisation qu'ils peuvent rencontrer sur une infrastructure. Il n'y a aucun problème aujourd'hui pour qu'un train à grande vitesse puisse rouler sur la voie ferrée classique avec une signalisation classique.

En termes de desserte TER, nous ne sommes pas fous, si on vous annonce qu'avec les propositions que l'on vous fait nous sommes capables de tenir onze trains par heure en heure de pointe entre Aubagne et Marseille, c'est que des études de capacité ont démontré que c'était possible. Et au contraire, nous améliorons la desserte TER.

Je n'ai aucun souci, si vous le voulez, nous pouvons nous retrouver dix minutes à la fin de la réunion, je vous explique comment cela fonctionne exactement, la signalisation ferroviaire. Si cela peut vous permettre d'apporter des éléments de réflexion. J'aurais au moins tenté de répondre à votre questionnement.

Sur l'eau, je ne suis pas le mieux placé pour vous répondre. Je vais laisser Bernard répondre.

Bernard COUVERT – Nous avons bien entendu ce que vous avez dit ici et ce que vous avez dit lors des précédentes rencontres. Peut-être que la formulation est maladroite, et je propose de la modifier. Ressource en eau, il faut peut-être l'étendre à tout le système hydraulique. C'est-à-dire que clairement ce que l'on voulait identifier parmi les enjeux de ce territoire, c'est la présence d'un des plus grands réseaux souterrains d'Europe. C'est un des éléments que l'on a identifiés clairement avec toutes ses conséquences, y compris sur le drainage d'eau de surface. Nous précisons ces éléments-là, mais c'est bien pris en compte. C'est la formulation qui est peut-être un peu trop réductrice.

Michel THINON – Mon intervention arrive un peu tard, parce que je voulais rebondir sur la liaison Aubagne-Aix-en-Provence. Aujourd'hui, elle est tout à fait possible, il y a une voie qui shunte Marseille, et il y a deux tunnels. Il y a d'ailleurs des TGV qui vont à Nice et ne s'arrêtent pas à Marseille. S'il y avait eu une volonté de desserte, elle existerait déjà avec un arrêt à La Blanche, où nous avons le métro et le tram. Aujourd'hui ce serait possible de faire Aubagne-Aix-en-Provence directement, sans s'arrêter changer de locomotive à Marseille et repartir en sens inverse.

Nous avons l'impression que vous emballez un peu votre projet par la desserte locale. Vous insistez un peu trop. Je pensais que l'on allait parler localement, et que vous alliez nous proposer des tracés concrets. Là, nous travaillons dans le vide, nous répétons ce qui a été dit précédemment, c'est un peu gênant.

Stéphane ROSSO – Je répète que ce que l'on a dit précédemment : certaines personnes ont besoin qu'on leur explique les choses, afin que l'on soit tous au même niveau d'intervention. Le tracé, je suis désolé de vous le dire, mais nous ne l'aurons pas avant 2014.

Nous sommes ici pour discuter des enjeux à la fois des scénarios et de services. Aujourd'hui nous pouvons tout faire, tout dépend de quel train on enlève pour pouvoir le faire.

Un participant – Là, vous ne parlez pas de la LGV.

Stéphane ROSSO – Nous allons y venir. Je vais juste répondre aux questions, et on continue.

Nous ne parlerons pas de tracé. Ce que l'on attend de vous, c'est ni plus ni moins ce que disait Monsieur le Maire : nous allons petit à petit aller vers la définition du tracé. Dans ce « petit à petit » nous voulons être sûrs que dans notre démarche, nous n'avons rien oublié de vos préoccupations à vous. Nous n'allons pas le faire aujourd'hui, parce que nous sommes obligés d'avoir ce rappel large, mais nous allons commencer à le faire dès que nous allons aborder les fuseaux.

Diane JULIEN – On va avancer pour satisfaire tout le monde. Il y a deux questions encore, et nous continuons.

Andreas HEUMANN – Ma question va dans le même sens que la question précédente, et concerne plus généralement la gare Saint-Charles, où l'on découvre aujourd'hui qu'elle sera souterraine. Lors du débat public, la gare souterraine c'était encore la Blancarde. Il y a toujours des arguments que l'on nous dit après, par exemple, Aix-en-Provence TGV était prévu pour que les TGV puissent ne pas passer par Marseille directement. Est-ce que l'on a vraiment besoin d'une gare souterraine ? La gare de Lyon par exemple est une très grande gare, et n'est pas souterraine.

Concernant Aix-en-Provence, il reste aussi la voie de Valdonne. Actuellement, le projet ne porte que sur la moitié, parce qu'il s'arrête à la Bouilladisse. Pourquoi ne pas prévoir un train circulaire, type TER, qui va à Marseille, Aubagne et Aix-en-Provence ? A mon avis, ce serait une solution beaucoup plus intéressante, au moins pour les personnes en local.

Autre remarque sur la liaison Nice-Gênes. Actuellement, il n'existe rien du tout. En plus, je crois que les Italiens sont totalement opposés. Si l'on parle de ces trajets-là, à mon avis ce n'est qu'un vœu.

On nous dit toujours que l'on va améliorer le système, mais actuellement il n'existe pas un train direct entre Marseille et Nice. Déjà, la première chose à faire serait de le faire avec les moyens actuels, de créer une liaison Marseille-Toulon-Nice, et on verrait le temps que l'on met.

La question de l'arc méditerranéen est toujours avancée. Par exemple, entre Marseille et Barcelone, il n'existe aucun train direct. Je pense que si l'on défend cet argument, on devrait au moins mettre en place une liaison directe avec les moyens que l'on a, entre Marseille et Barcelone.

Stéphane ROSSO – Concernant la nécessité d'une gare souterraine, je ne peux que reprendre le schéma que j'ai donné tout à l'heure. Il est nécessaire de faire une gare filante. Si l'on ne fait pas une gare souterraine sous Marseille, cela veut dire que l'on exproprie une très grande superficie à Marseille pour faire cette gare en surface.

Le moyen de ne pas exproprier des centaines d'habitants, c'est de le faire en souterrain. Et d'avoir cette liaison filante entre la droite et la gauche pour permettre d'avoir une grande capacité sur le réseau ferroviaire.

Gérard RAMPAL – C'est peut-être la démonstration que le choix d'une gare à Marseille est une erreur. La gare filante aurait dû être là où il était prévu de faire le TGV Méditerranée, c'est-à-dire à Aix.

Stéphane ROSSO – Je reviens au premier postulat de base : nous sommes dans un scénario de métropole du sud, avec une desserte des centres Marseille, Toulon et Nice. Après, on peut faire toutes les hypothèses que l'on veut sur le schéma Côte d'Azur, ce n'est pas le sujet.

Gérard RAMPAL – Ce n'est pas antinomique aux métropoles du sud. Nous parlons de l'utilité d'une gare TGV à Aix, qui peut desservir Marseille Saint-Charles à grande vitesse et repartir par la gare TGV sur Toulon. Ce n'est pas antinomique, ça, c'est réalisable. Et vous ne massacrez pas tout notre territoire, comme vous le proposez aujourd'hui. Cela, c'est une vraie concertation.

Je partage l'avis du Monsieur : aujourd'hui, c'est plus une information, certes, pour ceux qui ne sont pas informés, j'en conviens qu'il faut qu'ils soient informés. Pour notre part, ce que vous nous dites, nous nous chargeons de le répéter à nos concitoyens, et en particulier les concitoyens qui sont aujourd'hui concernés. Cela va s'élargir et nous allons l'expliquer à Aubagne pour commencer, et nous continuerons sur l'ensemble de notre territoire à nos concitoyens.

Effectivement il y a un besoin, et nous serons bien obligés de dire qu'aujourd'hui, ce n'est pas la concertation. Quant à la ligne Aubagne-Valdonne, RFF s'est désengagé, et tout le monde le sait. Si on veut un jour rejoindre la gare d'Aix-en-Provence, il va falloir que ce soit le Syndicat départemental des transports qui mette la main à la poche et qui fasse peut-être que RFF nous donnera l'autorisation.

Stéphane ROSSO – Je termine sur la gare Marseille Saint-Charles. Si nous faisons la gare souterraine ailleurs, il y aura quand même quelques milliards d'euros à mettre sur la table, pour désengorger la gare en cul-de-sac de Marseille Saint-Charles. Le système ferroviaire performant que vous appelez de tous vos vœux entre Aubagne et Marseille Saint-Charles n'existera pas.

Ce n'est pas possible aujourd'hui, avec une gare en cul-de-sac.

Gérard RAMPAL – Il y a d'autres moyens techniques. Après, je ne veux pas rentrer dans les moyens techniques. Il y a le doublement de la gare Saint-Charles... Mais vous n'étiez pas nés quand on parlait de cela à la SNCF. Il y avait les trains de banlieue qui devaient partir vers Toulon et les trains de banlieue qui partaient...

Stéphane ROSSO – Nous sommes d'accord. Cela nécessite quelques milliards d'euros.

Gérard RAMPAL – Cela nécessite des travaux, mais cela ne veut pas dire de massacrer les territoires. Je ne suis pas favorable à une gare enterrée à Marseille Saint-Charles, parce que je vois les dégâts que cela peut faire. Mais les emprises ferroviaires, RFF les a déjà à Marseille Saint-Charles.

Stéphane ROSSO – Mais pas pour pouvoir désengorger Marseille Saint-Charles, et faire les objectifs 2023 et 2040. Il n'y a pas de souci ; on peut prendre vos experts ferroviaires et les amener devant les bureaux d'études exploitation de capacités, et ils discutent entre eux.

La première réponse à la question est qu'il est nécessaire de faire, quel que soit le scénario, de lourds investissements à Marseille Saint-Charles. Donc, autant le faire dessous pour permettre une mutualisation de ces investissements. Investissements de toute façon qui seront permis par le fait que faire une ligne à grande vitesse, c'est aussi faire du développement ferroviaire et permettre de payer une partie de ces infrastructures que l'on ne saurait pas payer si on ne le faisait pas.

La deuxième question concernant la liaison avec Gênes. Vous me dites qu'il faut arriver à faire des trains entre Marseille et Nice avec un seul arrêt à Toulon. C'est exactement ce que l'on propose dans le projet. C'est-à-dire que dans le projet, on propose de partir de Marseille Saint-Charles, s'arrêter à Toulon, et aller à Nice.

Un participant – Combien de temps faut-il actuellement pour faire Marseille-Nice avec un arrêt à Toulon ? La question est là.

Stéphane ROSSO – Un peu plus de deux heures.

Un participant – Actuellement, Marseille-Nice, c'est 2 heures 30 ? Et si l'on fait un arrêt à Toulon ?

Stéphane ROSSO – C'est un quart d'heure d'arrêt. En gros : phase de ralentissement, phase d'accélération, arrêts : un quart d'heure. Donc, un peu plus de deux heures.

Diane JULIEN – Sur l'arc méditerranéen ?

Stéphane ROSSO – Aujourd'hui, nous mettons en place une infrastructure qui rendra possibles demain des dessertes. Effectivement, s'il y a de la demande pour faire Barcelone-Marseille sans arrêt, cela sera fait. Maintenant, je crois que les entreprises ferroviaires ne sont pas folles. Très peu de gens voudront faire Barcelone-Marseille sans arrêt. Il y aura des gens à prendre à Montpellier.

Un participant – Avez-vous fait une enquête ?

Stéphane ROSSO – Aujourd'hui le principe est que l'on va aller du plus large au plus particulier, en affinant les études. Bien entendu, des études montrent que les trains qui s'arrêtent dans les bassins de vie sont là où les gens montent dans les trains.

Françoise AMBERTO – J'ai levé le doigt il y a plus d'une heure. Je vais être sûrement brouillon, mais j'ai espoir de comprendre quelque chose. Vous êtes parti du postulat que l'on ne pouvait pas déroger aux objectifs que vous avez définis. A savoir : un réseau maillé ; garantir un Nice-Paris en quatre heures ; limiter les coûts.

Ma première question : limiter les coûts, c'est pour vous ou c'est pour nous ? Si c'est pour vous, excusez-moi, mais cela ne m'intéresse pas.

Vous avez répondu vous-même à une question : pourquoi une gare souterraine ? Vous avez répondu : pour ne pas exproprier autant de monde à Marseille. Je sous-entends que la Vallée de l'Huveaune, Cuges et les autres, on s'en fiche. Vous passez dans une zone très urbaine, il y aura forcément des expropriations. Il y aura sûrement des impacts sur les habitants, sur l'environnement, sur les emplois. Mais ce n'est pas grave, on préfère préserver Marseille, pas le reste.

Vous nous dites que l'on ne peut pas améliorer le réseau secondaire si l'on ne fait pas la LGV. Ce n'est pas mon point de vue. Nous sommes ici invités à une concertation, je me permets de vous faire part du mien : c'est paraît-il vos attentes, donc je pense ne pas me tromper en disant que je ne suis pas d'accord avec vous. Les arguments que vous avez donnés jusqu'à présent ne nous ont pas convaincus, et je ne vois pas pourquoi on s'inquiète de Marseille, et pas de nous ? Pourquoi nous (Vallée de l'Huveaune), ne pouvons pas bénéficier de souterrains pour préserver nos emplois et nos habitations ?

Pourquoi ne faut-il pas revenir aux premières propositions ? Pourquoi ne faut-il pas passer ailleurs ?

Joseph FABRIS – Et pourquoi pas chez les autres ? Il faut passer quelque part.

Françoise AMBERTO – Non, jamais chez les autres, Monsieur. A Aix-en-Provence ils se sont battus, il y a des habitations et du vin. Je respecte la position d'Aix-en-Provence. Je ne suis pas là pour dire que je ne veux pas cette ligne, on la met chez les autres. Je reste convaincue que l'on peut développer le réseau secondaire sans cette LGV ? Si Marseille veut une gare souterraine, c'est son problème.

Ma question est : pourquoi ne fait-on pas des études pour nous montrer que l'on peut développer le réseau secondaire sans la LGV ?

Vous dites que l'on ne va pas exproprier Marseille, cela veut dire que nos habitations n'ont pas de valeur. Je vous remercie.

Stéphane ROSSO – C'est une réflexion intéressante. Je n'ai pas dit que certains avaient moins de valeur que d'autres. J'ai dit qu'aujourd'hui dans la Vallée de l'Huveaune, je ne connais pas le tracé. Je ne connais qu'une zone d'étude et des fuseaux, que l'on va regarder après.

Tant que l'on ne connaît pas le tracé, je ne peux pas vous dire si l'on va exproprier beaucoup de maisons, pas beaucoup de maisons, des entreprises, pas d'entreprises. Je ne sais pas.

Julie MARTY – La dernière fois, vous nous avez parlé du Couloir sur Aubagne. Vous disiez qu'il y a un tracé à partir de ce couloir.

David ESCALIER – Est-ce que vous pouvez raccourcir vos réponses ? Parce que cela fait une heure que j'attends.

Stéphane ROSSO – Soit je dis oui ou non, soit je détaille. Oui ou non, ce n'est pas très satisfaisant, je pense. On va essayer de le faire.

Aujourd'hui, les Marseillais n'ont pas moins, pas plus d'importance que les Cugeois ou les Pennois.

Sur le besoin de ligne nouvelle, je le répète, ce point ramené à la gare sous Marseille, c'est le nœud ferroviaire. Sans cela, nous ne pouvons pas développer le système régional. On ne peut pas faire entrer ni sortir plus de trains dans Marseille.

Françoise AMBERTO – J'ai dû mal me faire comprendre. Si Marseille a besoin d'une gare souterraine, cela regarde Marseille, cela ne me regarde pas, moi.

Si vous me dites qu'effectivement cette gare souterraine va permettre de développer le réseau derrière... Je ne dis pas de ne pas faire de gare sous Marseille. Je dis que si Marseille la veut et en a besoin pour développer le réseau secondaire hors LGV, je n'y vois pas d'inconvénient, au contraire.

De toute façon, il faut bien améliorer. Vous nous avez dit tout à l'heure que même si l'on ne fait pas la LGV, il faut mettre des milliards pour améliorer la gare. Mettez-les, ces milliards, pour améliorer.

Claude GUBLER – Sommes dans une réunion de concertation. Jusqu'à présent, et cela fait quand même deux heures que nous sommes là à parler, la concertation consiste à écouter ce qui est établi. Après, on pourra discuter sur ce qui n'est pas établi.

Les points qui sont établis, exprimez-les tous de A à Z en disant : cela c'est fait, et nous ne pouvons même plus discuter de cela. La gare Saint-Charles souterraine, c'est fait, c'est fini, on ne pourra pas faire autrement. La Vallée de l'Huveaune c'est fait, c'est fini on ne pourra pas faire autrement.

Quels sont les éléments de la concertation qui font que 40 personnes peuvent s'exprimer, sur quelque chose sur laquelle nous n'avons rien à dire, finalement, puisque vous avez la réponse.

René CHAIX – Je voulais dire un mot sur la concertation. Il me paraît effectivement important que les choses soient claires pour tout le monde. Ce qui se passe aujourd'hui et qui s'est passé lors de la réunion précédente : il n'est pas anormal que pendant la première partie de la première réunion il y ait un besoin de chacun de s'exprimer. C'est vrai que l'on refait un peu l'histoire. Je rappelle quand même que l'on discute sur ce sujet depuis 2005, il y a eu le débat public, et la plupart des questions qui sont évoquées aujourd'hui l'ont déjà été. Des choix ont été faits, et je crois que nous avons intérêt ici à parler de nos problèmes locaux.

Or, dans les Bouches-du-Rhône, il y a trois groupes de travail. Il y a eu Nord Marseille, où je pense qu'ils ont longuement parlé des problèmes de la gare. Il y a celui de la Penne sur Huveaune, où on a évoqué les problèmes d'atteinte au cadre de vie et à la population. C'est le même problème que

nous avons ici, au pays d'Aubagne. Et puis, nous avons émis un certain nombre de propositions intéressantes, je pense, qui intéresseront le groupe.

Je voudrais dire qu'en tant qu'URVN et UDVN, avec d'autres associations membres, nous avons défini des positions. Nous avons émis un communiqué avec des propositions communes. Sur le plan de la concertation, je vais vous lire les quelques lignes.

« Les associations participantes demandent que les conclusions des groupes de travail géographiques fassent l'objet de synthèses départementales, au fur et à mesure de l'avancement de leurs réunions. Ces documents de synthèse devront être diffusés avant les réunions suivantes à l'ensemble des groupes géographiques, afin de permettre une cohérence et une synergie entre les groupes en donnant une vision globale et pertinente des enjeux liés au choix des fuseaux de passage ».

C'est clair que nous avons besoin de savoir ce qui s'est passé avant, et réciproquement. Parce que si l'on veut créer une véritable concertation et sortir des idées et des propositions nouvelles, il faut que l'on ait connaissance aussi de ce que font les autres. Ceci est très important.

Peut-être que ce sera difficilement réalisable, mais je crois que c'est une exigence. Le calendrier a été rapproché, on nous demande maintenant de prendre des positions d'ici la fin de l'année sur le fuseau de 1 000 mètres. Là je rejoins un débat : je crois qu'il ne faudrait pas débattre entre tracé ou fuseau. En fait, lorsque l'on parle de définir d'ici la fin de l'année, au sein de nos groupes de travail, d'un fuseau de 1 000 mètres, lorsque l'on prend la Vallée de l'Huveaune, elle fait 1 000 mètres. Nous sommes déjà dans le fuseau. C'est pareil pour l'Est des Bouches-du-Rhône et dans d'autres secteurs.

Vous dites qu'il ne faut pas parler du tracé, mais dans l'esprit des gens ici, déjà parler d'un tracé de 1 000 mètres, on sait déjà à quoi on s'expose.

Henri de MATOS – Association de Défense de l'Environnement de la basse Vallée de l'Huveaune. Comme certaines personnes l'ont dit, c'est le TER pour moi, qui sert de faire-valoir à la LGV. On dit qu'il faut absolument faire la gare Saint-Charles souterraine, etc. C'est en réalité tout orienté TER. Nous ne sommes pas là pour parler TER. Il y a beaucoup d'autres réunions sur le TER avec le Conseil régional, et nous savons pertinemment tous les problèmes que rencontre le transport ferroviaire en TER.

Nous sommes là pour la LGV. J'aimerais que l'on rentre rapidement dans cette phase de « concertation », en vérité je dirais « imposition », et que l'on discute réellement. Comme vient de le dire Monsieur, avec 1 000 mètres nous sommes déjà sur le tracé, et nous sommes déjà sur les voies. Merci.

David ESCALIER – A la première réunion du 13 septembre, j'ai demandé à RFF où sont les zones Natura 2000 existantes sur les projets, qu'elles soient listées. Je m'aperçois qu'on en parle tout le long dans ce document, mais rien n'est listé. Où sont-elles ? Qu'allez-vous en faire ?

Pour les terres agricoles, nous avons parlé de 15 hectares au kilomètre, vous vous en rappelez ? Nous en sommes à 15 hectares au kilomètre qui vont disparaître.

Par contre dans ce livre, en page 27, vous parlez de maraîchage, de culture biologique, etc. Vous nous dites que : « *L'agriculture semble disparaître, ponctuellement limitée à quelques parcelles.* » Un peu plus bas, c'est : « *D'une manière générale, le caractère agricole de jadis dominant, décline en faveur d'un espace périurbain. La mise en place d'une des premières chartes agricoles par le Comité d'agglomération d'Aubagne en 1992, comme le développement plus récent de circuits courts, plaide en faveur du maintien de l'agriculture qualifiée de paysanne.* »

Je me pose réellement des questions sur toute cette plaine. Si la LGV PACA y passe, que vont devenir ces terres ? Que vont faire les agriculteurs des cultures biologiques ? Il y a de grosses questions sur le territoire. C'est pour cela que je suis content de voir des personnes de la Chambre

d'Agriculture, c'est vrai que nous avons de quoi discuter. Si vous avez un peu de réponses sur cette zone.

Stéphane ROSSO – Ce que je vous propose : nous avons noté toutes vos questions, nous allons enchaîner sur les scénarios. Lorsque l'on discutera des zones d'étude préférentielles et des sensibilités territoriales, nous répondrons à la plupart des questions.

Henri de MATOS – Sur la Vallée de l'Huveaune, nous n'avons qu'un seul scénario. Nous ne pouvons pas parler sur les autres, nous allons donc laisser le choix aux autres. Cela va faire peut-être 40 scénarios, mais nous, nous savons que nous n'avons qu'un scénario, nous allons discuter sur le nôtre.

Ne déployez pas les 40 scénarios, nous n'en avons rien à faire.

Diane JULIEN – Sommes-nous tous d'accord là-dessus ? Voulez-vous que l'on montre les scénarios ?

Un participant – Bien sûr, nous sommes là pour cela. Mais c'est Toulon, Nice, etc. Ici, il n'y a qu'un scénario.

Stéphane ROSSO – Je vous détaille les scénarios, et après, nous discuterons. Monsieur, il faut bien que l'on puisse donner cette information, et ensuite, nous discutons et nous répondons à toutes vos questions. Je donne les scénarios, derrière les scénarios on discute, pas de ce qui se passe dans la Vallée de l'Huveaune, mais dans le pays d'Aubagne Sainte-Baume, et des enjeux territoriaux des sensibilités. Nous répondrons aux questions qui ont été posées.

Scénario 1, le plus proche des centres-villes, dans lequel nous allons desservir directement le centre de Marseille Saint-Charles, le centre de Toulon et le centre de Nice.

Ce scénario-là, sur la section Bouches-du-Rhône propose une combinaison entre lignes nouvelles et lignes existantes à l'entrée de Marseille, et dans la Vallée de l'Huveaune.

Après Aubagne, il propose la création d'une ligne nouvelle jusqu'à Toulon centre.

De Toulon centre jusque dans les Alpes Maritimes, nous sommes sur des propositions de combinaison lignes nouvelles, lignes existantes et de lignes nouvelles toutes seules, notamment entre l'Est du Var et Nice Aéroport.

Derrière, on va bien jusqu'en Italie, qui est intéressée par la grande vitesse, puisqu'entre Gênes et Nice ils sont en train de construire une ligne apte à la grande vitesse. Nous y allons grâce à la combinaison de lignes nouvelles et de lignes existantes.

Scénario 2, le plus rapide.

Dans les Bouches-du-Rhône, effectivement, il n'y a pas de changement. Nous sommes bien sur une combinaison lignes existantes et lignes nouvelles, entre l'entrée Nord de Marseille et la Vallée de l'Huveaune. Et sur une ligne nouvelle à l'Est d'Aubagne.

On va directement à Toulon Est, et derrière en ligne nouvelle entre Toulon Est et Nice. Cette fois-ci c'est Nice Ville, on ne s'arrête pas à Nice Aéroport, on continue grâce au tunnel à alimenter Nice Ville avec la grande vitesse.

Derrière, on va jusqu'en Italie, avec une combinaison lignes nouvelles, lignes existantes.

Scénario 3, le plus économique.

Toujours pareil, le même bloc dans les Bouches-du-Rhône. Cette fois-ci on va jusqu'à Toulon Est avec la grande vitesse, mais on n'utilise pas la grande vitesse entre Toulon Est et Est Var. On y va avec une combinaison lignes nouvelles, lignes existantes. On s'arrête à Nice Aéroport, avec une utilisation de la ligne existante et de la ligne nouvelle.

Scénario 4, le plus maillé.

Les points de maillage complémentaires par rapport à tous les autres scénarios se trouvent à Toulon Ouest, puisque l'on va en grande vitesse après Aubagne, jusqu'à Toulon Ouest. Se trouve sur la ligne de Hyères, avec un raccordement, et se trouve à Cannes avec un débranchement de la ligne à grande vitesse jusqu'au centre de Cannes. Ensuite, permettre le cabotage des trains jusqu'à Cannes sur Mer et Nice.

Nous avons également une section à grande vitesse entre l'Est Var et Nice Aéroport.

En résumé, le point commun sur le 13, les aménagements du réseau classique :

- doublement partiel puis total de la ligne Aix-Marseille ;
- liaison entre la gare Aix-TGV et la gare Aix-Centre ;
- insertion urbaine de la ligne en milieu urbain ;
- prise en compte du paysage, des espaces naturels et activités humaines, du Pays d'Aubagne Sainte Baume ;
- inscription dans les grands projets de développement des différentes collectivités.

Nous avons sur la droite un résumé des éléments différenciant :

- Toulon centre pour le premier ;
- Toulon gare Est pour le second et le troisième ;
- Toulon Ouest pour le dernier.

L'élément différenciant pour le troisième, c'est son coût à 12,6 milliards d'euros. Tous les coûts indiqués indiquent les coûts pour la ligne nouvelle, plus la mise en place des aménagements sur le système classique, sur le rail conventionnel.

David ESCALIER – Si je puis me permettre, les coûts ne nous concernent pas.

Stéphane ROSSO – Peut-être, mais cela fait partie aujourd'hui des éléments différenciant des différents scénarios.

La traduction du projet sur le secteur, je vais laisser Marion vous l'expliquer.

Je vous propose de faire une pause maintenant, ensuite on regarde tous les sujets évoqués jusqu'à maintenant, et on parle de la zone d'étude préférentielle.

La séance est suspendue de 16 heures 20 à 16 heures 40.

Diane JULIEN – Je vous propose de reprendre. Nous avons comme objectif de tenir la fin de réunion à 18 heures. On arrêtera tout un quart d'heure avant et nous ferons ensemble le point sur les demandes faites tout au long de la réunion.

Avant de laisser la parole à Marion et à Bernard sur l'insertion de la ligne dans le territoire, avez-vous des questions sur les scénarios ? Avez-vous des premiers avis ?

Gilles AICARDI – Je suis pour la gare de Toulon Ouest.

Bernard DESTROST – J'ai regardé les quatre scénarios, et je voudrais faire une remarque. Je vois que le scénario 2, c'est celui qui emprunte le moins les réseaux existants. Je serais plutôt favorable à ce genre de scénario, je vais vous dire pourquoi. Si aujourd'hui il y a un incident dans la Vallée de l'Huveaune, on coupe la liaison du Nord de l'Europe sur Nice. Et en reprenant le maillage, si vous faites cela, vous allez payer une infrastructure je ne sais pas combien de milliards, et on va la fragiliser parce que l'on n'a pas d'autre voie d'accès pour Nice. Je ne sais pas si je me suis bien fait comprendre.

Diane JULIEN – Ce que vous dites, c'est que vous préférez le scénario n° 2, qui montre plus de robustesse pour vous.

Stéphane ROSSO – Ce qui m'intéresse, plus que votre position sur le scénario n° 2, c'est surtout la fin de la réflexion, qui est très pertinente. Ce dire qu'aujourd'hui on construit un réseau maillé, on est sur des combinaisons ligne existante-ligne nouvelle. Il ne faut pas que ces combinaisons fragilisent le réseau, alors qu'on a cherché à le mailler d'un autre côté, et on va le fragiliser de cette façon-là.

Cette question-là clairement, vous nous l'avez déjà donnée. Elle est inscrite dans nos tablettes en rouge. Elle fait partie d'un des points de vigilance et d'un des points de réflexion que l'on va avoir tous ensemble durant la concertation pour se dire : sur ce point-là, comment peut-on faire techniquement ? Quelles sont les solutions techniques à l'intérieur du fuseau ? Quel est le tracé le plus optimal pour optimiser, réduire, éliminer, ce risque-là ?

Bernard DESTROST – Dans la salle, par rapport au point que je vous ai signalé, il y a des gens qui sont plus compétents que moi, et qui pourraient parler notamment du tracé qui avait été évoqué il y a quelques années, et qui justement évitait ce genre de problème. Je pense à René Chaix, qui est en face de moi.

Stéphane ROSSO – Nous l'affichons, le temps de le charger sur l'ordinateur. En attendant nous pouvons prendre un autre avis sur les scénarios.

Gérard RAMPAL – C'est vrai que la remarque de Monsieur est pertinente. C'est, je pense, le choix qu'a fait RFF quand il a construit les lignes nouvelles. Il suffit qu'il y ait un seul kilomètre qui soit unique, et tout ce que vous avez dit tombe à l'eau. Le cas, c'est la Vallée de l'Huveaune, car là il n'y a pas de scénario autre que celui que vous nous avez proposé. Ce que nous demandons, c'est un autre scénario dans la vallée de l'Huveaune.

Stéphane ROSSO – Il n'y a pas de scénario autre dans la Vallée de l'Huveaune. Par contre, dans ce scénario-là et dans ce fuseau-là il y a différentes possibilités de tracés qui ne sont pas encore étudiées, qui peuvent être étudiées. Dans ces différentes possibilités de tracé, différentes possibilités et solutions techniques existent pour réduire ce risque-là.

C'est pour cela que dans la Vallée de l'Huveaune, la solution qui semble adaptée, c'est bien aujourd'hui de profiter de la ligne existante pour permettre l'insertion d'une nouvelle ligne. Et derrière également, réfléchir à ce que disait Monsieur : ne pas fragiliser ou augmenter la fragilité du réseau ferroviaire dans la Vallée de l'Huveaune.

Cela peut passer par plusieurs points. Comment améliore-t-on la robustesse de l'alimentation électrique ? Cela veut dire, deux réseaux électriques séparés. Si le réseau électrique des anciennes infrastructures vient à être défaillant, le réseau électrique de la nouvelle infrastructure reste en place. Cela peut être de mettre des appareils de voies en communication au début à l'entrée de la Vallée, et au milieu de la Vallée, pour réduire cette distance de jumelage à son strict minimum, qui permet à un train de passer d'une voie à l'autre.

Ce sont des solutions techniques qui existent, qui sont totalement envisageables, que l'on va étudier et qui permettront de réduire cette vulnérabilité.

Bernard DESTROST – En cas de feu ou d'explosion...

Stéphane ROSSO – Je ne veux pas envisager les points les plus dramatiques, mais c'est un point qui fait partie du PPRT. Aujourd'hui, dans tous les cas, s'il y a un feu ou une explosion, le système actuel en prend aussi.

Aujourd'hui il y a des sections d'alimentation qui sont assez grandes entre différentes sections. Il suffit qu'il y ait le feu, même si ce n'est pas dans la Vallée de l'Huveaune, pour que cela bloque tout le système ferroviaire, y compris la ligne nouvelle. Parce que nous allons couper les alimentations, pour bien être sûrs que les pompiers, quand ils vont arriver sur plusieurs kilomètres à la ronde, ils n'aient aucun risque électrique.

Que ce soit en jumelage ou pas, on reste de toute façon dépendant des risques extérieurs au ferroviaire. Par contre, là où nous sommes capables d'agir, ce sont les risques ferroviaires, et c'est là-dessus que nous allons travailler. Et également sur le PPRT.

Bernard DESTROST – En cas de problème sur les lignes TGV – quel que soit le problème – entre Marseille et le Nord de la France, les trains n'hésitent pas à emprunter les voies secondaires et les lignes à vitesse réduite, parce que ce sont deux réseaux différents. C'est pour cela que la proposition que vient de faire René me paraît intéressante.

Bernard COUVERT – Est-ce qu'il ne faudrait pas avoir d'abord une présentation des sensibilités, avant de présenter les fuseaux ? Cela me paraîtrait plus logique et permettrait d'introduire cette présentation.

Diane JULIEN – Monsieur Chaix, vous êtes d'accord ? On vous nourrit sur les sensibilités, et après nous remettons votre proposition.

Pour conclure sur les scénarios, ce que je comprends de vos réactions, c'est de dire que concernant les scénarios, de toute manière tout est pareil sur les Bouches-du-Rhône. Le scénario n° 2, qui présente une robustesse en termes de critères vous paraît intéressant.

Gilles AICARDI – Tous les scénarios sont les mêmes dans la Vallée de l'Huveaune, pas dans les Bouches-du-Rhône.

Diane JULIEN – Tous les scénarios sont les mêmes dans la Vallée de l'Huveaune.

Bernard DESTROST – Je voudrais apporter une précision sur ma position. Quand j'ai fait référence au scénario 2, je ne parlais pas de la position de la gare. Ce à quoi je fais référence, c'est surtout à la robustesse de la ligne.

Ce qui m'inquiète, c'est la vallée de l'Huveaune.

Diane JULIEN – Le vrai point d'inquiétude commun – nous sommes d'accord – c'est la Vallée de l'Huveaune. Sur la saturation de la ligne actuelle, est-ce que le groupe partage ce constat ?

David ESCALIER – Elle n'est pas claire, ta question.

Diane JULIEN – J'essayais de faire un point sur où on en était sur les scénarios, et recueillir, avant de passer à l'inscription dans le territoire, sur où en était le groupe sur les points d'accord et les points d'inquiétude ?

Julie MARTY – Il faut que l'on ait l'accord du groupe ?

Diane JULIEN – Certains groupes nous ont dit : saturation du réseau, nous sommes totalement d'accord, on partage ce constat.

Henri de MATOS – Pourquoi le réseau est-il saturé à l'heure actuelle ? Parce que l'on a pris des créneaux pour le TGV exclusivement. Supprimez quelques créneaux TGV, et vous réduirez cette emprise-là.

Claude JULLIEN – C'est un développement du trafic. Un train égale un train.

David ESCALIER – Si demain, tu veux aller à Paris, quelle offre la SNCF te donne pour aller à Paris ?

Claude JULLIEN – Si tu continues à y aller en Corail, le Corail va prendre un sillon. Dans la Vallée de l'Huveaune, un Corail ou un TGV vont à la même vitesse.

Henri de MATOS – Ce n'est pas une question de vitesse. Entre l'offre Corail qu'il y avait et l'offre TGV, il y a plus d'offres TGV maintenant que ce qu'il y avait d'offres Corail.

Claude JULLIEN – C'est le développement du trafic, nous sommes d'accord, c'est saturé.

Henri de MATOS – Oui, mais au détriment du TER ! Remettons l'offre Corail.

Claude JULLIEN – Mettons une troisième voie alors.

Marion PICQUET – Nous continuons à parler de fonctionnalité peut-être, pour nourrir un peu le débat et vraiment être centrés sur le débat du Pays d'Aubagne et de la Sainte-Baume. Je vous propose, si vous le permettez, de faire ce focus.

Nous avons parlé des fonctionnalités, maintenant regardons un peu quelle est la traduction sur le territoire. Juste un bref rappel de la méthodologie que nous avons adoptée, car c'est important aussi que vous connaissiez la démarche adoptée pour le projet.

L'équipe en place sur le projet, qui associe à la fois des bureaux d'environnement, des bureaux d'études techniques, des bureaux de prospective, a réalisé une analyse allant du grand territoire de Marseille à Nice. Et plus précisément sur le territoire qui nous intéresse aujourd'hui, par une analyse des différents milieux. Aussi bien le milieu physique, le milieu naturel, le milieu agricole, le paysage, le patrimoine. L'objet est bien de rentrer dans le détail de ce territoire, ce qui le compose. Et justement, les forces de ces territoires.

En parallèle de cette analyse précise du territoire, de sa dynamique et de ce qui fait sa force, les bureaux d'études ont analysé le relief. C'est-à-dire qu'ils ont projeté cette analyse du territoire dans l'objectif d'un grand projet d'infrastructure ferroviaire. Comment les deux se croisent-ils ? Comment à partir de ces analyses du territoire définit-on ce que l'on appelle les sensibilités ?

C'est l'atlas que vous avez sur la table. Au regard d'un grand projet d'infrastructure, on souhaite créer un projet d'une ligne nouvelle et d'un système ferroviaire performant permettant de relier Marseille à Nice. Comment sur le territoire mesure-t-on l'acceptabilité, la sensibilité du territoire ?

Vous avez cet atlas qui par grandes thématiques définit les sensibilités du territoire, avec différents critères au regard de cette infrastructure. C'est-à-dire, soit le passage d'une infrastructure est envisageable, soit il l'est moyennement, difficilement ou très difficilement. Cette analyse du territoire et de ses sensibilités a été faite au regard de toutes ces thématiques. Vous avez en fin du document la synthèse de ces thématiques.

L'ensemble de ces analyses nous a permis de cibler l'aire d'étude. C'est-à-dire, au-delà du scénario métropole du Sud, sur quel territoire on cible nos études et on fait travailler l'ensemble des bureaux d'études ? C'est ce qui a été défini à travers la zone d'étude préférentielle.

Cette zone d'étude préférentielle, sur le secteur qui nous intéresse, se cadre assez fortement, parce que sur ce territoire, d'abord, nous avons une très grande complexité du relief. Nous avons une grande complexité aussi de l'occupation de l'espace, avec des territoires très compartimentés. De fait, on ne se limite pas dans l'aire d'étude, on reste bien sur une aire d'étude qui fait 7 kilomètres d'épaisseur, pour justement se donner ensemble l'occasion de co-construire et de trouver des solutions de passage de cette infrastructure.

Ensuite, par quoi sommes-nous contraints ? Au Nord nous avons le massif de la Sainte-Baume. Il est exclu de faire passer une infrastructure là-dedans, on l'exclut de la zone d'étude. On cale cette zone d'étude préférentielle au pied du massif de la Sainte-Baume. Ensuite, au Sud, on a le site des calanques, qui est dans le processus de parc national des calanques. On a le bassin de

Cassis, on a le massif du Cap Canaille. Là aussi, on l'a encore exclu de la zone d'étude préférentielle.

Là, vous voyez sur cette carte le champ d'études que l'on se donne pour répondre à cet objectif du projet.

L'objectif du projet, c'est bien de relier Aubagne et Toulon. Si on part de la première hypothèse, c'est-à-dire suivre les lignes existantes, qu'est-ce que l'on observe ? Une ligne existante qui est très sinueuse, en site très contraint. On pose l'hypothèse de faire une ligne nouvelle en site propre, donc dissocier la ligne existante pour relier Aubagne à Toulon.

Dans cet objectif de réaliser cette ligne nouvelle, quels enjeux doit-on prendre en compte pour définir le meilleur projet, d'un point de vue environnemental ?

Nous l'avons évoqué à plusieurs reprises : nous devons préserver l'habitat, les parcs d'activité. Mais aussi les terroirs agricoles de la plaine d'Aubagne, les terroirs viticoles. Les continuités écologiques : on a dit que l'on était très contraint au Nord par la Sainte-Baume, etc. Ces continuités écologiques et paysagères entre les différents massifs : les calanques et les prolongements Font-Blanche et barres de Castillon, Garlaban, Sainte-Baume et les collines du Castellet.

Nous avons parlé des ressources en eau, et au-delà d'un système hydraulique complet, entre le massif de la Sainte-Baume et Cassis. Là déjà, nous avons commencé à lister des enjeux qui nous paraissaient majeurs. L'atlas des sensibilités vous montre un peu toutes les sensibilités sur lesquelles nous avons avancé. L'objet dans cette deuxième partie cet après-midi, c'est aussi de recueillir auprès de vous les enjeux sur ce territoire du Pays d'Aubagne et de la Sainte-Baume.

Voilà un peu cette carte, et je vous propose maintenant de réagir sur ce territoire plus précisément.

Bernard COUVERT – Juste deux petites précisions. A côté de cela, il y a eu une analyse de l'état initial de tout ce que l'on peut recenser. Dans l'atlas des sensibilités, le choix qui a été fait, c'était d'essayer de cibler les enjeux qui nous paraissaient les plus forts. Clairement, cela ne se veut pas exhaustif.

Un des buts de ce travail-là, c'est de partager et de vérifier. S'il y a des choses qui vous semblent manquer, dites-le nous, et on va regarder. Il peut y avoir des oublis, des erreurs. Très souvent, cela peut être des éléments que nous n'avons pas pensé nécessaire de mettre dans les enjeux les plus forts. Ne soyez pas surpris si vous ne trouvez pas tout ce que vous connaissez.

Par contre, s'il y a des choses que vous estimez fondamentales et qui n'apparaissent pas, ne soyez pas surpris.

La question avait été posée : nous avons travaillé surtout sur les sensibilités de surfaces, parce que ce sont celles qui sont le plus faciles à appréhender. Nous n'avons pas cartographié tout ce qui est enjeux hydrauliques souterrains. Ce n'est pas un oubli, ce n'est simplement pas traduit de la même manière. Cela dépend tellement des profondeurs, etc.

Gilles AICARDI – Une anecdote : quand le préfet et le GIP des Calanques ont demandé à ce que Cuges soit dans le parc des Calanques, j'ai posé la question parce qu'ils proposaient que Cuges soit dans le parc des Calanques, et pas Gémenos. Je me suis demandé si cela était politique ou si c'était justifié.

Après on m'a donné la réponse : la différence entre Gémenos et Cuges par rapport au parc des Calanques, c'est que la trame verte est continue des Calanques à Cuges. Donc, si vous voulez préserver la trame verte, ne vous arrêtez pas à Gémenos. Allez jusqu'en bas de Cuges.

On ne peut pas me dire que l'on préserve la trame verte des Calanques à Gémenos, et pas redescendre jusqu'à la limite du vert. Nous avons refusé, parce qu'une commune ne peut pas être à la fois dans un parc national et dans un parc régional. Comme nous étions embrayés sur le parc régional de la Sainte-Baume, nous avons choisi la Sainte-Baume, nous ne sommes donc pas dans

les Calanques. La réponse était par rapport à la trame verte. Si vous la préservez, préservez là jusqu'au bout.

Bernard DESTROST – J'ajouterais, puisque je suis encore de Cuges, qu'il y a un point sur la carte, ce sont les risques d'inondation au Sud-ouest de La Plaine de Cuges, qui ne sont pas mentionnés dans votre carte.

Je voulais savoir s'il y a eu une étude des nuisances sonores ? Sur Cuges il y a une sorte d'amphithéâtre, et selon où passe la ligne, elle peut se répercuter sur tout l'ensemble du village, même à grande distance, on le sait.

Un participant – Quand vous parlez des nuisances sonores, ne parlez pas des moyennes sur la journée. On sait très bien qu'une LGV, cela fait 92 dB au passage de train. Inutile de nous dire que comme il n'y a que 20 passages de train dans la journée... En fait, RFF fait des moyennes journalières, et dit respecter la réglementation à 50 dB ou 60 dB. Ce n'est pas vrai. Cela fait 92 dB, et on sait très bien qu'il y a une différence de 4 dB, cela réveille les gens, par exemple la nuit.

Stéphane ROSSO – Les nuisances sonores sont prises en compte dans tous les projets de RFF. Lors du débat public, RFF a pris des engagements forts en termes d'environnement, en termes de bruit, en termes d'impact paysager. Ces engagements nous ne vous les avons pas mis là, mais nous vous les enverrons par Internet et par courrier. Ils sont également sur le site.

Un participant – Peut-on avoir un engagement sur le bruit à la source, et non pas à la moyenne journalière ? Cela ne veut absolument rien dire.

Henri de MATOS – Vous aurez un super mur anti-bruit, ne vous inquiétez pas.

Mireille DAPON-PIGATTO – Justement, sur les sensibilités, je crois que cela aurait été bien aussi de tenir compte justement du cumul de nuisances. Dans la Vallée de l'Huveaune, les gens ont l'autoroute, la RN8, la voie ferrée. Ce ne sont pas des populations qui vivent dans l'opulence généralement, au bord de la voie ferrée et au bord de l'autoroute. C'est-à-dire que là, il y a vraiment un cumul de nuisances et d'atteintes à la population. J'aimerais bien le voir intégré dans les contraintes, et le voir même matérialisé au niveau de la carte. C'est quand même quelque chose qui est important au niveau des tracés à définir. Quelles que soient les précautions qui seront prises au niveau des nuisances sonores.

C'est une nuisance supplémentaire, alors que ces populations vivent déjà dans les nuisances et dans le risque. Parce que n'oublions pas qu'il y a aussi le risque d'inondation avec l'Huveaune.

Bernard COUVERT – Je voudrais apporter une précision importante. Je vous invite à consulter les fiches d'engagement RFF, qui datent de 2008, issues de groupes de travail. Il y a notamment une fiche sur le bruit, qui intègre tout à fait votre préoccupation. Il faudrait voir comment cela est formulé.

Par rapport à la prise en compte des nuisances actuelles, un des engagements forts, c'est que contrairement à la base de la réglementation qui distingue les zones d'ambiance modérées et non modérées, et où quelque part les exigences sont moins fortes sur des zones qui sont déjà bruyantes aujourd'hui. L'engagement qui a été pris, c'est que les exigences seront les mêmes partout. Je ne peux pas vous répondre sur l'aspect très précis que vous avez posé, on vous apportera la réponse.

Cela devrait conduire, si l'on mène les choses correctement, dans des secteurs qui sont actuellement bruyants, à ce que le projet et les mesures d'accompagnement permettent presque d'améliorer la situation dans certains cas.

Stéphane ROSSO – On note cette demande-là, qui a été faite mercredi également dans le cadre de la Vallée de l'Huveaune.

René CHAIX – Un complément rapide sur le bruit. Vous avez raison de soulever ce problème, qui a fait l'objet de débats importants au sein du groupe thématique durant les deux années précédant

l'étude complémentaire. Il est évident que nous sommes sur notre faim en ce qui concerne les conclusions. Mais il y a eu quand même des conclusions de prises, qui doivent constituer un socle de départ.

C'est vrai que l'on prend des moyennes générales, mais le résultat du groupe de travail consistait à classer le bruit comme la nuisance n° 1 du projet. Cela a été acté par RFF, qui s'est engagé à inciter les collectivités locales, les cofinanceurs, à prendre en compte cet aspect. Ce n'est pas satisfaisant, mais c'est une base qui a fait l'objet des discussions précédentes.

Diane JULIEN – Il y avait des questions sur l'agriculture.

Bernard BAUDIN – Chambre agriculture. Ce que je voulais dire, c'est que l'on arrive sur un territoire qui est protégé pour l'agriculture, et aidé par la communauté d'agglomération – cela a commencé par la mairie – depuis plus de 20 ans. Nous sommes arrivés à faire survivre une agriculture qui était pratiquement en voie de disparition. Sur les rapports on dit que l'agriculture est en perte de vitesse. Certes, c'est un peu vrai aujourd'hui, mais sur le territoire, ce n'est pas ce qui se passe, au contraire.

Nous avons des demandes de jeunes agriculteurs qui cherchent des terres pour s'installer. On voit encore des friches, c'est vrai, mais là-dessus, c'est parce qu'il y a une attente foncière de la part des propriétaires. Les jeunes ont besoin de ces terres, mais n'arrivent pas à y aller. Empiéter ces terres aujourd'hui serait très grave pour ce qui reste de l'agriculture sur le territoire.

André VILLENEUVE – Le territoire est très contraint pour l'agriculture. Sur le Pays d'Aubagne, il n'y a plus beaucoup d'hectares. Le contraindre encore plus risquerait de mettre à mal véritablement le peu qu'il reste.

J'ai lu rapidement la page et demie qu'il y a sur l'agriculture. Je trouve qu'il y a un peu de tout, mélangé. C'est curieux comme paragraphe, on trouve un peu de tout. Je pense qu'il faudrait l'organiser, parce que franchement, je ne trouvais pas mes petits là-dedans.

Je voudrais quand même dire que l'agriculture, c'est d'abord une activité économique. Je pense que les élus seront d'accord avec moi, parce que c'est ce qui fait le fer de lance de la politique agricole dans le Pays d'Aubagne, c'est que l'on estime que c'est d'abord une activité économique avant d'être autre chose : paysage, défense contre l'incendie, etc.

Je voudrais dire aussi qu'il y a un fonctionnement de l'agriculture dont il faudra tenir compte. Ce n'est pas chaque agriculteur de son côté qui fonctionne : les tracteurs bougent, les machines bougent, il y a un réseau d'irrigation sur La Plaine d'Aubagne et de Gémenos.

Vous indiquez une charte agricole qui a été signée en 1992 par Aubagne, puis qui a été suivie par le Pays d'Aubagne. Je voudrais vous signaler qu'en 2011, une nouvelle charte a été signée entre tous les partenaires professionnels agricoles, les partenaires institutionnels, toutes les associations qui voulaient y adhérer.

Il y a une vraie dynamique, il y a des agriculteurs qui aujourd'hui vendent quasiment toute leur production en direct, il y a un marché dynamique à Aubagne. Il y a tout ce fonctionnement dont il faudra réellement tenir compte. Nous ne sommes pas du tout dans une agriculture comme il en existe par exemple dans le Var, ce ne sont pas les mêmes fonctionnements, et il faudra creuser davantage pour voir les impacts que peuvent avoir de tels ouvrages sur l'agriculture.

Stéphane ROSSO – C'est bien noté. Je vous remercie pour ces propos-là. Comme vous le savez, nous prenons en compte et nous allons en discuter pendant les groupes géographiques. Lorsque nous allons commencer à aborder les fuseaux, nous allons regarder les impacts des différentes possibilités de fuseaux sur ce sujet-là qu'est l'agriculture. Comme vous le savez, puisque vous l'avez demandé, et le préfet l'a validé : il y aura un groupe spécifique thématique sur ce sujet-là, pour discuter de l'agriculture entre Aubagne et la frontière départementale.

Groupe qui sera constitué, et groupe qui s'enrichira aussi des réflexions qui sont menées dans le groupe Agriculture et Viticulture, qui est un groupe interdépartemental. Ce sujet-là, c'est un sujet qui est au centre de nos préoccupations, qui va dépendre de comment nous allons travailler sur les différents fuseaux. Ce sera de toute façon intégré dans la réflexion fuseau, et dans ce groupe de travail nous pourrons aller plus loin sur comment on regarde les impacts sur les systèmes d'irrigation, etc.

Ce sera peut-être l'objet de la première séance de travail. Noter un peu quelles sont toutes les contraintes du monde agricole dans La Plaine de Gémenos, dans La Plaine d'Aubagne, dans La Plaine de Cuges.

Julie MARTY – J'aurais voulu faire une petite intervention. Je pense que nous sommes tous là, nous avons pris de notre temps, certains ont pris un jour de congé, moi comme vous le voyez, je suis enceinte. Je trouve inadmissible qu'il y ait des gens en face de moi qui rient depuis tout à l'heure. Je trouve que c'est un manque de respect total vis-à-vis des gens. Peut-être que certaines personnes n'ont pas d'engagement personnel, mais je trouve assez spécial de venir rigoler à ce genre de réunion. Tant mieux si cela vous fait rire.

Bref, moi quant à ce que disait la dame, je suis entièrement d'accord. C'est-à-dire que dans Aubagne, il y a un cumul de nuisances existantes, avec l'autoroute, les voies ferrées existantes. Justement, par rapport à l'enjeu, en ce qui concerne Aubagne Sainte-Baume, ce que je voulais évoquer, c'est le facteur humain. C'est-à-dire que l'on ne peut pas dire aux gens : il y a déjà des nuisances, nous allons en rajouter. Le passage d'une LGV en zone très urbanisée, comme c'est le cas dans la Vallée d'Huveaune. Mais il va bien falloir traverser Aubagne. Sur Aubagne il y a des contraintes humaines, et c'est vrai que quand j'entends : attention au couloir existant, ne pas en rajouter.

Stéphane ROSSO – Pour répondre sur l'aspect humain. Il est, au même titre que tous les aspects, pris en compte dès l'origine du projet. Il va être pris en compte également dans les fuseaux.

Quant à la traversée d'Aubagne, elle se fera en souterrain. Où ? Nous ne le savons pas, mais à un moment, il y aura bien un souterrain. La même réflexion que pour Marseille vaut pour Aubagne : on ne peut pas exproprier des centaines d'habitations à Aubagne pour faire passer la ligne.

Julie MARTY – Ce qui serait intéressant pour nous, c'est de savoir à quel moment vous estimez que c'est urbanisé ? C'est-à-dire que moi, par rapport à ce que la mairie d'Aubagne avait diffusé sur ce qui est peut-être un tracé de référence, quand je vois que cela ressort sur le quartier des Espillières à ciel ouvert, je me demande si vous avez considéré que c'est en zone urbanisée ou pas.

Parce que pour moi, je considère que c'est en zone urbanisée. Peut-être que pour vous, non. Ce que j'aimerais connaître, ce sont les seuils. A quel moment c'est urbanisé ? A quel moment on mérite que ce soit enterré, ou d'avoir des protections ?

Stéphane ROSSO – Le curseur, nous allons le placer ensemble. Je ne peux pas dire plus que cela. Il y avait ce tracé de référence qui sortait aux Espillières. Il y a plusieurs critères à prendre en compte, et les aspects humains en sont un.

Encore une fois, nous allons en discuter lorsque nous aborderons les fuseaux. Après, quand nous parlerons des tracés, ce sera un facteur qui sera pris en compte.

Bernard DESTROST – Est-ce que vous avez prévu de faire une étude sur l'impact que peut avoir l'incidence d'une ligne nouvelle sur la valeur immobilière ?

Stéphane ROSSO – Je n'ai pas la réponse, je préfère vérifier derrière. Je vous dirai cela dès que possible.

David ESCALIER – Je reviens toujours sur mes zones Natura 2000. Je pense que vous les avez, ce serait sympa de le dire.

Par contre, j'ai une question : quelles sont les deux associations de protection de l'environnement nommées dans la composition de la CNDP ?

Stéphane ROSSO – Je vous invite à vous rapprocher de la CNDP. Nous allons essayer de leur poser la question. Il s'agit d'une Commission nationale. La composition exacte, moi je ne la connais pas. Allez voir sur le site de la CNDP, c'est la meilleure solution si vous voulez une réponse rapide. Nous allons noter la question, et nous essaierons de vous apporter les éléments de réponse.

David ESCALIER – Je suis jardinier, et il est hors de question de laisser partir nos terres. Dans les deux ans à venir, je pense que nous allons vous le dire, c'est clair. Natura 2000, il est hors de question qu'on laisse partir les tortues, etc.

Stéphane ROSSO – Si c'est listé, c'est qu'effectivement nous l'avons identifié, nous l'avons pris en compte. Vous le répétez, nous le renotons. C'est pris en compte, nous serons vigilants là-dessus.

Michel THINON – Pour rester sur la protection de la nature : l'impact sera différent selon les passages en tunnel ou en tranchée. Avez-vous des informations à ce sujet ? Les vallons situés au sud présentent un intérêt biologique certain, et les risques liés aux eaux superficielles dans ces zones, sont extrêmes. C'est une zone inondable, et il faut rappeler qu'autrefois c'était un lac, dont les rives étaient occupées.

Bernard COUVERT – Aujourd'hui, on ne sait pas où on passe, donc on sait encore moins le détail des ouvrages, etc., sinon nous ne serions pas là pour en discuter avec vous. Il y a deux choses, et vous le verrez dans les documents que l'on vous fournira : il y a deux types d'endroits où l'on peut garantir que l'on est en tunnel. Ce sont les endroits où le relief fait qu'il n'y a pas le choix. Une ligne nouvelle, c'est 3 % de pente au maximum.

Le deuxième engagement, c'est dans les zones d'urbanisation dense. Il est évident que l'on trouvera des solutions pour passer.

A l'opposé, la solution qui constituerait à mettre en tunnel tout le long, si ce n'est les risques géologiques dont on parlait, satisfaisait beaucoup de monde, mais on sent bien qu'économiquement ce ne serait pas crédible, parce que l'on serait sur des dizaines de milliards d'euros supplémentaires. Il va falloir essayer de trouver l'équilibre entre les endroits où l'on peut passer en surface en considérant que l'on a des incidences raisonnables, et les endroits où les enjeux sont tels qu'il faut trouver une solution. C'est ce travail-là qu'il faut que l'on fasse ensemble.

Il n'y a pas de réponse aujourd'hui. Sur le plateau du Castellet, comme ailleurs, il faut que l'on regarde.

Benoît RIDEAU – La question concernant les tunnels est un point de vue économique. Quand vous présentez vos quatre scénarios, vous avez quand même étudié les kilomètres de tunnels. A quel moment donné apparaissent-ils, ces tunnels ? Il y a forcément derrière des tracés qui ont été définis.

Question. Rebondir sur question des tunnels. Vous dites que vous n'avez pas regardé les tunnels. Vous avez étudié les kilomètres de tunnel, forcément, avec un tracé prédéfini.

René CHAIX – Tracé, c'est un mot qui fâche. Aujourd'hui, nous sommes à 90 kilomètres de tunnels.

Bernard COUVERT – Si l'on veut travailler de manière constructive, il faut que l'on arrive à planifier cela. Bien évidemment, si on arrivait en disant que l'on ne sait pas du tout combien cela coûte ni combien de tunnels il y a, on nous dirait que l'on n'a pas regardé de quoi on parle.

Si l'on arrive en disant : nous avons fait un tracé. On nous dirait : ce n'est pas de la concertation, parce que vous avez déjà décidé. Bien évidemment, nous avons regardé notre territoire, nous avons déjà des idées un peu techniques. Nous avons regardé des exemples types de scénarios que l'on pourrait faire. C'est cela qui nous permet d'avoir des ordres de grandeur de coûts, de linéaires de tunnels, de temps de parcours, pour fournir un peu d'informations.

Par contre, là c'est un engagement que je pense que l'on peut tous prendre ici : ces éléments-là que nous avons regardés ne sont qu'une des possibilités. Je sais qu'il y en a un qui a été publié dans certains journaux du territoire : sincèrement, il n'a pas plus d'intérêt qu'un autre.

Benoît RIDEAU – Quel est le budget final du projet ? Combien de kilomètres de tunnels pourra-t-on faire ?

Stéphane ROSSO – Ce sont des éléments qui sont donnés dans les scénarios.

Dans les scénarios que nous vous avons expliqués tout à l'heure, et sur lesquels vous n'aviez pas forcément envie que l'on rentre dans les détails, nous avons des kilomètres de tunnels et des budgets associés. Ainsi que des kilomètres de lignes nouvelles et des kilomètres d'adaptation de lignes existantes.

Benoît RIDEAU – Nous sommes d'accord sur le fait qu'il y a un nombre de kilomètres maximum à ne pas dépasser ? A-t-on une marge ?

Stéphane ROSSO – Tout dépend. C'est un système à somme nulle. C'est-à-dire que si l'on peut faire des économies à droite pour en remettre à gauche, on le fera. Ces économies que l'on fait à droite et à gauche, il faut qu'on les bâtit ensemble.

Stéphane ROSSO – Monsieur Chaix, si vous pouviez commenter votre carte. Si cela pouvait ne pas prendre plus de 20 minutes, ce serait bien.

René CHAIX – En ce qui concerne les tunnels, aujourd'hui dans les dossiers, nous sommes à 90 kilomètres. Je rappelle que dans le projet initial, nous étions à 40 kilomètres. Depuis, il s'est passé beaucoup de choses, des études, des réunions, des groupes de travail. Aujourd'hui les 90 kilomètres résultent peut-être d'études approfondies et des observations qui ont été faites au sein des groupes de travail.

Je voudrais parler de notre problématique à nous, ici, Pays d'Aubagne et de Sainte-Baume, ainsi que la Vallée d'Huveaune, parce que c'est le même sujet. Nous sommes impactés dramatiquement par ce scénario unique qui frappe directement par des nuisances à l'environnement, des nuisances sonores, et donc la santé des gens, sur un fuseau que l'on connaît déjà approximativement, qui est théoriquement de 7 kilomètres. On sait que tous les scénarios qui dirigent vers Toulon partent tous d'Aubagne. On sait que cela arrive là, et partant d'Aubagne, cela passe par Gémenos et Cuges.

Nous avons réfléchi, et je rappelle que mon association est membre du réseau URVN FNE. Nous avons réfléchi ensemble pour essayer de trouver une alternative, pour que l'on ne soit pas figé sur cette étude, sans possibilité de trouver d'autres solutions.

D'abord, je voudrais rappeler la position concernant le passage par la Vallée de l'Huveaune, Gémenos, Aubagne et Cuges, qui était la première hypothèse. Là, nous avons déjà formulé des propositions basées sur le passé notamment. Ce projet de LGV remonte à 1992. En 1992, le même projet a été examiné, avec deux collèges d'experts qui ont été examinés par le gouvernement. L'un qui s'appelait le Collège Querrien, chargé d'étudier le trajet Nord, depuis

Avignon et Aix, direct jusqu'à Nice. Et l'autre, qui s'appelait le Collège Ferrier, du nom du Président de ce Collège, qui était chargé d'étudier le projet depuis Marseille, sans passer par Toulon.

Ce collège Ferrier prévoyait un passage ici. Je vais rapidement décrire le rapport, mais il est dans un diaporama que j'avais présenté à Aubagne en 2005. Il prévoyait qu'en sortie d'Aubagne, il s'enfonçait dans le massif du Bois, pour sortir aux gorges de la Petite Sainte-Baume, au-dessus de Cuges. Permettant d'éviter toutes les zones industrielles d'Aubagne et de Gémenos, et la population et La Plaine de Cuges.

Ce tracé, dans l'hypothèse où ce scénario *via* Aubagne est maintenu, nous le maintenons également. Il est d'autant plus d'actualité aujourd'hui, que la population a grandi, et les zones d'entreprises également. Aujourd'hui nous avons des zones d'entreprises qui sont prospères, il faut les ménager. Un tracé qui passerait à flanc de coteau serait destructeur pour l'environnement. D'autant que dans nos collines, nous sommes entourés de massifs montagneux, et on sait très bien que les nuisances sonores seraient catastrophiques, parce que le bruit se répercute partout.

Dans cette hypothèse-là, nous maintenons pour cette section notre exigence de respecter ce qui était déjà à l'époque une conclusion de la SNCF de ce rapport, le tracé Ferrier. Pour cette portion, parce qu'au-delà, ce n'est pas notre problème.

A l'époque, étant donné que le projet Sud du tracé Ferrier ignorait Cuges, il n'était pas anormal qu'il passe par là. Or aujourd'hui la différence que nous avons, si nous cherchons d'autres solutions, une alternative, c'est que le projet de gare à Cuers a été abandonné, c'est-à-dire la gare à la campagne, dans les vignobles. Ce qui pourrait expliquer que le scénario initial passe par ici pour passer sur le plateau du Castellet et rejoindre la gare de Cuers. Nous n'en sommes plus là. Aujourd'hui, nous sommes sur une gare à Toulon. D'après ce que nous savons des réunions qui ont déjà eu lieu, c'est plutôt sur la gare de Toulon centre, et éventuellement Toulon ouest.

En ce qui concerne les gares, je rappelle que l'URVN FNE et l'UDVN, ont pris position pour des gares en centre-ville. C'est-à-dire, des gares intermodales où tout le monde peut avoir accès à tous les moyens de transport, et où il y a de la population également.

Dans cette hypothèse, nous avons réfléchi à une variante, qui peut s'inscrire dans les scénarios que vous nous proposez, qui consisterait en sortie d'un tunnel venant de Saint-Charles, à croiser la Vallée de l'Huveaune, et non plus à la longer. Bien sûr, il y a une certaine pollution, une nuisance qui en résulterait, mais sur un petit secteur. Croiser la Vallée de l'Huveaune, pour s'engouffrer en tunnel sous le massif de Saint-Cyr, pour sortir aux environs de la sortie actuelle de la ligne traditionnelle, bien au nord de Cassis. Evitant les nuisances à Cassis et à Roquefort, passant approximativement au nord des zones d'entreprises de La Ciotat, et longeant le flanc du Castellet et non plus sur le plateau du Castellet. Pour rejoindre le fuseau actuel, qui aboutit sur Toulon.

Voilà en gros quel scénario nous vous demandons d'étudier, si les participants à la réunion approuvent cette solution. Je dois dire que parmi les obstacles éventuels, côté littoral nous avançons dans les dossiers le Parc National des Calanques. Ici, nous sommes dans la zone d'adhésion du Parc National des Calanques. Il n'est pas dit que Cuges ou Gémenos, nous jugions un jour d'adhérer.

Lorsque l'on parle trame verte, nous considérons que nous sommes dans la trame verte, et que nous avons le droit à la même protection que le Parc National des Calanques. Sur ce plan-là, il n'y a pas à juger un fuseau plus raisonnable que l'autre, nous sommes soumis aux mêmes contraintes.

Ensuite, je vais parler rapidement des gares intermédiaires. Avec les zones d'entreprises de Gémenos et d'Aubagne, nous avons un peu étudié la possibilité d'une gare secondaire. Vous ne parlez que du SCOT d'Aubagne, mais il y a le SCOT de MPM qui est en cours d'élaboration, et qui prévoit une densification urbaine autour de certains territoires de la MPM, et notamment au niveau

de la Valentine, avec la création d'une gare intermodale, qui serait connectée à différents moyens de transport, à La Barasse, y compris au futur tram Marseille-Aubagne.

C'est une donnée existant dans le SCOT de Marseille, qui est en phase de concertation. Il devrait être approuvé dans les prochains mois. Il faut que RFF se penche là-dessus, et que ce fameux croisement dont je parle de la Vallée de l'Huveaune puisse peut-être se faire à ce niveau-là.

David ESCALIER – Désolé de te contredire, mais page 15 : « Le territoire abrite de nombreux sites faisant l'objet de protections réglementaires ». La Barasse, cela m'embêterait que cela passe là-bas. Si le TGV doit passer, soit il passe par là, soit il ne passe pas du tout. La Barasse, il n'y a pas moyen.

Un participant – Je ne comprends pas pourquoi nous avons une énorme tache noire en plein milieu du tracé. Comme l'a dit Monsieur le Maire, on pourrait croire que c'est un résidu de l'ancien Parc des Calanques, qui était prévu d'y être également.

Tout dépend de la solution technique que l'on va prendre pour passer dans cette zone, mais s'il faut passer en tunnel, on n'a pas forcément de raison d'avoir une grosse tache qui barre le chantier.

Bernard COUVERT – Deux éléments de réponse. Si je ne dis pas de bêtise, il s'agit d'un espace naturel sensible départemental, avec des éléments particuliers en termes de milieu naturel.

Joseph FABRIS – C'est la Forêt de Font Blanche ?

Bernard COUVERT – Si l'on avait considéré que c'était intouchable, c'est ce que nous avons fait d'ailleurs pour le projet du Parc des Calanques, où le niveau de protection est encore plus fort, et on l'a exclu de la zone d'étude. Il y a pas mal d'endroits où il y a des espaces sensibles, quelle que soit la nature, ce n'est pas parce que l'on s'en fiche, c'est parce qu'à un moment donné il fallait l'intégrer dans la réflexion ?

C'est bien l'analyse des enjeux, dans l'hypothèse d'un passage en surface. On peut tout à fait imaginer dans certains cas que l'on accepte de traverser des espaces sensibles en s'en donnant les moyens, par exemple des passages en tunnels. Effectivement, vous avez raison.

Un participant – Je voudrais qu'il soit apporté comme contribution que le niveau de sensibilité des zones traversées soit discriminé en fonction du type de franchissement de la zone.

Diane JULIEN – C'est noté. Nous allons prendre une dernière remarque. Après on arrête là. Nous reprendrons dans le groupe de travail suivant, si vous continuez à avoir des avis, etc. Mais je souhaiterais que l'on se garde un quart d'heure après cette dernière remarque, pour rebalayer ensemble les points que l'on a vus.

Joseph FABRIS – J'ai écouté Monsieur Chaix avec beaucoup d'attention, et je rejoins ce qu'il nous a expliqué. A savoir, ses propositions de bifurquer avant la Vallée sur Huveaune, de croiser la Vallée sur Huveaune.

On parle souvent du plateau du Castellet, on parle du tracé Ferrier de 1992. Je voudrais quand même dire que le plateau du Castellet aujourd'hui n'est peut-être plus ce qu'il était en 1992 ou avant. Ce que je veux dire également, c'est que sur ce plateau du Castellet aujourd'hui, il existe une zone d'activité, et je vais vous citer des trucs qui n'apparaissent pas forcément sur vos cartes.

Une zone d'activité où travaillent quotidiennement de 1 500 à 2 000 personnes. Une nécropole nationale, qui s'appelle le Charnier de Signes, un aérodrome, un circuit automobile, trois hôtels, un champ photovoltaïque sur la commune du Castellet, deux champs photovoltaïques sur la commune de Signes, qui vont exister très prochainement. Une carrière Lafarge, et une urbanisation qui s'est bien accélérée ces dernières années.

Ce que je pense, c'est que le choix d'une gare sur cette portion Aubagne-Toulon dans le secteur Toulon va être quand même assez déterminant pour le futur tracé entre Aubagne et Toulon. Je

crois qu'il faut prendre bien en compte tous les éléments que l'on vient de vous citer. Lorsque je vous parlais du choix d'une gare sur le secteur Toulon, qui après des réunions récentes, semble s'orienter sur une gare Toulon centre ou Toulon ouest, cela devrait déterminer à mon sens le tracé assez au sud de la Nationale 8.

Parce que lorsque je regarde une carte, vos plans, et que je vois Marseille, Aubagne, Toulon, et que je vois que l'on parle de faire remonter une LGV jusqu'à Cuges, la faire remonter sur le Plateau du Castellet pour ensuite la faire redescendre sur Toulon. A l'école on m'a toujours appris que la voie la plus rapide entre deux points, c'est bien la ligne droite. Et là, lorsque l'on regarde ce type de tracé, cela ne ressemble pas du tout à une ligne droite.

Voilà. Je ne me suis peut-être pas très bien exprimé, mais j'espère avoir fait passer mon message. Merci.

Stéphane ROSSO – C'était très clair.

Diane JULIEN – On synthétise ?

Stéphane ROSSO – Avant d'enchaîner là-dessus : bien entendu, comme le document qui vous a été montré et expliqué par Monsieur Chaix a été porté depuis mercredi dans les groupes de travail, il sera également porté au groupe de travail de Toulon, puisque de tracé-là a une connexion avec Toulon, et il faut que les gens du Var puissent s'exprimer là-dessus. Il sera versé comme document d'étude au groupe de travail.

Diane JULIEN – On va balayer ensemble les attendus. Si vous n'êtes pas d'accord, si vous pensez à autre chose, vous intervenez. Nous nous donnons un quart d'heure pour faire cela.

- Une des premières demandes concernait le réseau secondaire, le réseau TER. Regarder comment l'amélioration du réseau actuel peut désengorger sans qu'il y ait recours à la LGV PACA, tout ce réseau TER, avec éventuellement la création d'une quatrième voie Aubagne Marseille.
- Deuxième demande, c'était une question sur quelle sera la position des gares. Seront-elles en centre-ville et externe, et la connexion avec les services avoisinants. Les éléments de réponse viendront avec le choix des scénarios au niveau départemental, puisque des choix de gares sont en train d'être faits partout. Vous avez demandé des éclairages là-dessus, donc nous le notons.
- Qu'en est-il de ce projet LGV PACA ? Quelle est la volonté, l'ambition du transfert routier vers le rail ? Vous voulez un éclairage là-dessus.

Stéphane ROSSO – Je n'avais pas noté cela, ou alors sous une autre approche ? Peut-on l'explicitier ?

Mireille DAPON-PIGATTO – Effectivement, j'ai demandé que l'on ait un transfert sur Aix-Aubagne. Si l'objectif n'est pas de désengorger les voies routières et limiter la circulation automobile, je crois que c'est un enjeu qui est important pour la continuité de Valdonne.

Stéphane ROSSO – Est-ce que cela a à voir avec un transport routier ou une desserte ferroviaire ? Est-ce que c'est une quantification du transport routier que permettrait cette desserte ?

Mireille DAPON-PIGATTO – Non. Il y a un problème d'engorgement routier. L'ouverture de la voie de Valdonne vers Aix correspondrait à un besoin local et désengorgerait notre région. Cela répond à un besoin. Dans la mesure où vous parlez d'un réseau régional et que vous liez la LGV à cela, quel rapport avec la LGV et un besoin actuel des populations d'ici ?

Stéphane ROSSO – Je pensais que c'était la quantification du transfert routier. C'est noté.

Diane JULIEN –

- Nous avons parlé d'amélioration de dessertes régionales, et vous voulez des éclairages concernant la desserte hors heure de pointe également.
- Le point suivant rejoint le premier point.

Stéphane ROSSO – Sur la fréquence heure de pointe, qui peut le plus peut le moins. Après, c'est l'autorité organisatrice qui décide du nombre de fréquences. Quels sont exactement les éléments que vous attendez ? Pour être sûr que je réponde à votre question.

Joël QUINARD – Ce n'est pas moi qui avais posé la question, mais ce que vous venez de dire, justement c'était que hors heure de pointe il y ait une fréquence suffisante. Or, c'était là qu'il y avait le problème du fret en transport ferroviaire. Vous êtes obligé de libérer des créneaux horaires de pointe pour faire ces transports.

Stéphane ROSSO – Qu'attendez-vous là-dessus ? Je pourrais difficilement apporter une réponse là-dessus, étant donné que c'est hors de mon périmètre. Je le note.

Ce que je peux noter, c'est qu'il y a une remarque forte qui est de dire qu'il y a des besoins de déplacement en dehors de l'heure de pointe. Je n'aurais là-dessus aucune réponse à vous donner, c'est un besoin qui sera remonté au niveau du Comité territorial et du Comité de pilotage. Derrière, les responsables et les organisateurs des transports régionaux le prendront en compte, c'est tout ce que je peux vous assurer. Après, je n'aurais pas de réponse à vous apporter là-dessus.

Diane JULIEN – On le note bien en besoin à faire remonter au niveau des instances supérieures.

Autre point que vous avez demandé :

- Avoir systématiquement une rapide synthèse de ce qui s'est dit dans les groupes de travail du département, pour avoir vision départementale de comment on avance et des préoccupations des autres, etc.

René CHAIX – Avant les réunions suivantes.

Diane JULIEN – Oui, avant les réunions suivantes. On continue.

- Liaison directe Aix-Aubagne en passant par La Blacarde et non Saint-Charles.

Remarques sur les scénarios

- Une remarque faite par Monsieur le Maire de Cuges sur le scénario Toulon ouest.

Gilles AICARDI – Ce serait vraiment nous faire offense que de venir passer à Cuges. Cela ferait un arc. C'est pour cela que dans la perspective de Toulon ouest, encore plus que dans la perspective de Toulon centre, Monsieur Chaix a raison de vous demander d'étudier son projet.

Diane JULIEN –

- Il y avait des remarques également sur le scénario n° 2. On avait bien précisé qu'il était séduisant sur le critère robustesse et maillage. Il permettait d'éviter une fragilisation du réseau actuel.

Joël QUINARD – Sachant que tout autre schéma qui ferait la liaison entre Toulon et Cannes par une ligne nouvelle serait également fragile.

Stéphane ROSSO – Nous prenons en compte la considération globale pour tous nos amis varois et azuréens, et on pointe la considération globale qui s'applique plus particulièrement à la Vallée de l'Huveaune.

Gilles AICARDI – Je pense qu'il faut insister sur ce qu'a dit Bernard, c'est le problème de la gestion du risque. Moi qui suis un Européen convaincu, si demain je rêve d'un TGV Gênes-Barcelone, je n'imagine pas qu'il puisse passer par la Vallée de l'Huveaune. Sur le plan de la gestion des risques, faire passer l'arc méditerranéen par la Vallée de l'Huveaune, à mon avis c'est un sacré objectif. Il y a une entreprise SEVESO dans la région.

Diane JULIEN – On a bien noté ce critère et l'importance de la gestion du risque.

- Tous les scénarios sont identiques pour la vallée de l'Huveaune. Ce sera bien noté également.

Stéphane ROSSO – Ce sera noté, et nous le porterons dans le groupe de travail Vallée de l'Huveaune. Ici, nous sommes plutôt Pays d'Aubagne Sainte-Baume.

Un participant – Tout est pareil, sauf notre position.

Gilles AICARDI – On est passé de quatre à cinq scénarios, nous sommes d'accord. C'est cela, la concertation.

Stéphane ROSSO – C'est bien ce qui prouve que c'est vraiment une concertation. Merci, on le note.

Elle sera étudiée, ne vous inquiétez pas.

Diane JULIEN –

- Un autre point qui est remonté, la saturation du réseau classique. Est-ce que c'est un point partagé que l'on note ? Non ? Avis partagé.

Stéphane ROSSO – Si vous pensez qu'elle est suffisante.

Henri de MATOS – On n'a jamais dit qu'elle était suffisante.

Diane JULIEN – On note que la desserte actuelle est insuffisante.

On ne note pas la saturation du réseau, on note la desserte insuffisante.

Stéphane ROSSO – On reformule : desserte insuffisante.

Diane JULIEN – Le groupe de travail ne se considère pas apte à juger cela. En revanche, il y a un accord pour dire que la desserte est insuffisante. Cela vous va ?

La desserte TER.

David ESCALIER – On supprime tout le temps les TER pour faire passer les TGV.

Diane JULIEN – Pour Marseille, je pense que ce sera pareil.

Stéphane ROSSO – Nous étions plutôt d'accord sur le fait qu'il fallait créer une nouvelle infrastructure sur Marseille.

Diane JULIEN – Est-ce que le point est partagé par le groupe de travail ? Dire qu'il y a des modernisations à faire sur la gare de Marseille Saint-Charles ?

Julie MARTY – Cela n'a rien à voir avec la LGV.

Diane JULIEN – Nous prenons les constats.

Stéphane ROSSO – Attendez, je veux juste préciser une chose. Nous sommes dans le groupe Pays d'Aubagne Sainte-Baume. Le système ferroviaire, c'est un peu comme une autoroute. Ce qui se passe en termes de congestion au début de l'autoroute, on le retrouve à la fin de l'autoroute s'il n'y a pas de sortie entre.

Ce qui se passe à Marseille Saint Charles a des impacts sur ce qui se passe à Aubagne.

Bernard DESTROST – C'est un problème d'accessibilité. Si vous devez aller chercher quelqu'un à la gare.

Stéphane ROSSO – Qu'il y ait un problème d'accessibilité, j'en conviens. On peut le noter, je pense que toute la salle sera d'accord. Par contre, aujourd'hui les dessertes TER sont insuffisantes. Le corollaire est que pour faire plus de dessertes, il faut améliorer ce qui se passe sur Saint-Charles.

Un participant – Si c'est pour nous faire redire en termes de gare souterraine sur La Blancarde, ma position c'est non.

Diane JULIEN – On ne parle pas de la gare de La Blancarde.

Un participant – La gare de Saint-Charles. Ma position est non.

Claude GUBLER – J'ai entendu votre réflexion et votre démonstration sur la gare Saint-Charles avec les petits carrés ou rectangles que vous avez mis, interdisant à certains trains ou TGV de passer ou de partir, parce qu'il y avait un encombrement. Je pense que tout le monde ici est d'accord pour dire qu'un TGV qui arrive de Paris, et qui met après le tunnel d'Aix-en-Provence, 14 minutes pour faire la sortie du tunnel et arriver à cette distance-là, c'est quand même un peu gros. Cela prouve qu'il y a un véritable problème dans cette gare. Il y a un problème d'engorgement des trains ou d'arrivée et de sortie des trains.

Diane JULIEN – Est-ce que le groupe de travail acte ce constat : problème sur la gare Saint-Charles ?

Julie MARTY – Qu'en est-il, s'il y a besoin d'une rénovation sur le réseau existant, peut-être y a-t-il besoin de rénovations sur la gare Saint-Charles. Cela doit être séparé de la LGV.

Diane JULIEN – Constat sur un problème de saturation sur la gare Saint-Charles, hors LGV.

David ESCALIER – C'est hors sujet.

Gilles AICARDI – La position sur le TGV est politiquement consensuelle. Cela veut dire que le député et les quatre maires concernés étaient d'accord entre eux. Nous sommes montés à l'Élysée pour nous expliquer là-dessus. Monsieur Cherrier nous avait dit : « Je vous montre le tracé de référence, et si vous le publiez je dirai que je ne vous l'ai pas montré ». C'est pour cela que nous l'avons publié, pour ne pas prendre nos administrés pour des imbéciles.

Deuxièmement, il nous avait dit que si le gouvernement avait choisi le tracé aixois, il fallait quand même faire 5 milliards de dépenses à Saint-Charles. C'est cela qui ne nous convainc pas, parce

que l'on estime encore une fois après réflexion avec nos amis de la SNCF que ce n'est pas vrai. Ce n'est que cet argument-là sur lequel nous ne sommes pas convaincus.

Stéphane ROSSO – Nous prenons acte de cela.

Diane JULIEN – On continue les points sur les scénarios.

Stéphane ROSSO – Nous apporterons des éléments de réflexion plus techniques pour les partager avec vous, afin d'appréhender le sujet Marseille Saint-Charles. Sachant que dans ce sujet-là, il y a un sujet de financement des 2 ou 3 milliards d'euros nécessaires pour Marseille Saint-Charles qui se pose. Une partie de la résolution de ce financement, c'est bien le trafic.

Henri de MATOS – Pourquoi ne l'avez-vous pas fait lorsque vous avez fait Marseille-Paris en trois heures ? Vous auriez dû faire la gare en souterrain à ce moment-là, avec votre LGV Sud-est.

Ne déplacez pas le problème.

Stéphane ROSSO – Je ne déplace pas le problème, je vous explique ce qu'il en est. Après, vous le prenez comme vous le voulez.

Henri de MATOS – Vous déplacez le problème, vous dites qu'il le faut pour nous. Il le fallait bien avant, sans la LGV, sans rien du tout. Il fallait la faire lorsque vous avez fait Marseille-Paris en trois heures.

Stéphane ROSSO – C'est noté.

Diane JULIEN – On continue à balayer.

Un participant – Nous ne l'avons pas fait, parce que nous avons fait Aix.

Stéphane ROSSO – Je suis désolé, il faut que tout le monde s'exprime un peu.

Diane JULIEN – Des éléments ont été demandés sur l'étude d'une gare secondaire à La Barasse. Le groupe est OK ?

Stéphane ROSSO – Quand on entend « gare secondaire », c'est bien une gare de dimension TER ? Que l'on précise.

Un participant – Est-ce que c'est une gare TER ou une gare TGV ?

Stéphane ROSSO – Il est important que l'on puisse avoir la définition, sinon pour moi c'est juste un casse-tête derrière d'apporter des éléments de réponse à vos questions. Si on peut passer deux minutes à expliquer ce que l'on entend par gare secondaire ?

René CHAIX – On peut se poser la question de savoir si une gare secondaire serait utile au secteur.

Un participant – C'est quoi, une gare secondaire ?

René CHAIX – Pour moi, c'est une gare qui n'accueille pas tous les TGV. Certains d'entre eux s'arrêtent, et les autres non.

Un participant – S'il n'y a qu'un TGV qui s'arrête, c'est une gare. Elle a toutes les installations d'une gare, je regrette.

Un participant – C'est donc une gare qui accueille des TGV, à La Barasse.

Stéphane ROSSO – C'est une gare dans laquelle potentiellement des TGV peuvent s'arrêter. Qu'il y en ait un ou cinq. C'est important que l'on puisse avoir la fonctionnalité de cette gare.

Diane JULIEN – Autre attendu, c'est l'étude sur le scénario proposé par Monsieur Chaix.

Un participant – Une étude avec chiffrage.

Stéphane ROSSO – Il y aura forcément un impact. Les éléments discriminants, vous me l'avez reproché tout à l'heure, vous me le demandez maintenant, j'en suis content. Effectivement, un des éléments discriminants est le coût de cet ouvrage de x kilomètres de long en tunnels.

Joseph FABRIS – Combien ?

Un intervenant – X kilomètres.

Diane JULIEN – Vous voulez une étude sur une ligne droite entre Aubagne et Toulon ?

Stéphane ROSSO – Sincèrement, faire une ligne droite dans le ferroviaire, cela ne veut à peu près rien dire.

Joseph FABRIS – Non, une étude sur une ligne droite, je ne pousserais pas l'exigence jusque-là. Je vous ai simplement dit que, pour moi, le raccourci entre deux points, c'est la ligne droite.

Stéphane ROSSO – Est-ce que l'on peut se dire que c'est un tracé optimisé entre Aubagne et Toulon, plutôt que des courbes et des contre-courbes ?

Joseph FABRIS – Oui quand même, il me semble.

Stéphane ROSSO – Là-dessus, nous sommes d'accord. Parce que sur le terme « ligne droite », c'est plus compliqué.

Joseph FABRIS – Il faut demander le point de vue à l'assemblée, bien sûr.

Julie MARTY – Par rapport à ce que j'avais dit, je ne sais pas si c'est toujours un système de questions : que les couloirs de nuisance ne soient pas considérés comme un critère de sélection.

Diane JULIEN – Marion, je vais te laisser balayer les enjeux.

Marion PICQUET –

- Tenir compte de la trame verte entre Cuges et les Calanques, et entre Gémenos et les Calanques.
- L'enjeu des nuisances sonores, où vous parliez de l'importance de mesurer le bruit à la source.
- Le cumul des nuisances, avec la voie ferrée, l'aérodrome et l'autoroute. Vous demandez que ce cumul soit cartographié.
- Le risque inondation.
- Le socle des débats et les engagements de RFF.
- L'agriculture et le potentiel à préserver, notamment en termes fonciers. Nous relayons ces demandes au groupe de travail thématique agriculture. Nous retenons l'organisation des enjeux, notamment en termes d'activité économique, de fonctionnement et du réseau d'irrigation.
- Le facteur humain sur un secteur très urbanisé, avec la notion de seuil que vous souhaitez que l'on précise.

Stéphane ROSSO – Nous allons préciser à ce moment-là : agriculture, plus viticulture.

André VILLENEUVE – La viticulture, c'est de l'agriculture.

Stéphane ROSSO – On me demande de mettre viticulture, je ne vais pas jouer sur les mots.

André VILLENEUVE – Le problème de mettre agriculture et viticulture, cela veut dire que la viticulture est à part ou alors elle est au-dessus du reste.

Stéphane ROSSO – Mettez-vous d'accord, alors.

André VILLENEUVE – L'agriculture, tout simplement. Je compare dans le Var où c'est massivement de la viticulture. Autant ici la viticulture, c'est comme le reste de l'agriculture

Stéphane ROSSO – Sincèrement je n'ai aucune préférence, c'est à vous de me dire. Etes-vous d'accord pour que l'on mette agriculture ?

Marion PICQUET –

- Facteur humain, la notion de seuil que vous souhaitez voir préciser.
- La notion d'impact du projet sur les valeurs immobilières.
- La cartographie des zones Natura 2000.
- Un point sur le Plateau du Castellet.

Stéphane ROSSO – On précise. Quand on dit un point, cela veut dire quoi ?

Un participant – C'était la question sur le mode de passage.

Marion PICQUET –

- L'impact du scénario unique de manière globale, sur la santé et la demande de scénario complémentaire sous Saint-Cyr.
- La trame verte.
- L'espace naturel sensible de La Barasse.
- La demande de cartographie des sensibilités au regard du type de passage envisagé.

Je pense que j'ai fait le tour des enjeux que vous avez soulevés.

Diane JULIEN – Avez-vous des remarques ? Des questions ?

Joseph FABRIS – Qu'entendez-vous par Plateau du camp du Castellet, mode de passage ?

Stéphane ROSSO – Soit le passage en tunnel, soit le passage à ciel ouvert. C'était cela la question.

Joseph FABRIS – C'est parce que nous avons abordé une éventuelle bifurcation bien en amont de la Vallée de l'Huveaune.

Stéphane ROSSO – Messieurs et Mesdames, il est 18 h 15.

Un participant – Et il y a trois autres réunions.

Joseph FABRIS – Vous n'avez pas répondu.

Stéphane ROSSO – Posez votre question, et ensuite on clôturera le débat.

Joseph FABRIS – Je voudrais que vous me précisiez ce que vous voulez dire par « Mode de passage au Plateau du camp du Castellet » ? Alors que précédemment nous avons évoqué la possibilité de l'étude de bifurquer.

Stéphane ROSSO – Nous sommes d'accord. Aujourd'hui, c'est cet enjeu qui a été posé, savoir si l'on passait sur le Plateau du Camp du Castellet, comment on pourrait passer. Savoir si c'était en enterré ou en surface, il faut que l'on réponde à cette question-là. De la même façon que nous allons étudier l'autre scénario.

Bernard COUVERT – Juste pour vous répondre très précisément : ce n'est pas parce que l'on ouvre la réflexion à des fuseaux plus au sud qu'il ne faut pas continuer à regarder aussi des fuseaux plus au nord. Nous avons dit que l'on étudiait les propositions de Monsieur Chaix et d'autres solutions. Je ne crois pas que l'on ait tranché aujourd'hui.

Joseph FABRIS – Moi non plus, je ne crois pas.

Diane JULIEN – Merci beaucoup de votre participation. A dans quinze jours. Merci bien.

La séance est levée à 18 heures 20.

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