

SOMMAIRE

1	SYNTHESE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL.....	5
1.1	DEMANDES COMPLEMENTAIRES VAR	5
1.2	CONTRIBUTIONS DES ACTEURS DU VAR	6
1.3	DEMANDES COMPLEMENTAIRES DES ALPES-MARITIMES	6
1.4	CONTRIBUTIONS DES ACTEURS DES ALPES-MARITIMES.....	7
1.5	DEMANDES COMPLEMENTAIRES DES BOUCHES-DU-RHONE.....	7
2	RAPPEL DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL ET REPONSES	8
3	SYNTHESE DE L'AVIS DU GT PAYS D'AUBAGNE	32

Participants :

DE MOLLIENS Christophe, Chargé de mission exploitation (RFF)

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

BARGIN Claude, Collectif de défense des terres fertiles

BAUDIN Bernard, Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône

BONCINO Maurice

CALFAS Pierre, URVN PACA

CHAIX René, association Vivre à Gémenos / UVDN 13

CORNILLE Frédéric, Cave coopérative des vignerons du Garlaban

DAPON-PIGATTO Mireille, association Ecoréseau des pays d'Aubagne

DE MATOS Henri, Association de défense de l'Environnement et de la basse vallée de l'Huveaune

DESTROST Bernard, ville de Cuges-les-Pins

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

FABRIS Joseph, Association Signes Protection Environnement

FOLLEGOT Jean-Pierre, particulier

GONELLA Jean, Fédération d'actions régionales pour l'environnement (FARE SUD)

GUBLER Claude, ville de Cuges-les-Pins

HEUMANN Andreas, particulier

HEUMANN Carmen, particulier

JULLIEN Claude, Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT PACA)

KERNEIS Christian, particulier

LAUNAY Lilian, association Athélia Entreprendre

LEYDIER Sandrine, Domaine viticole du Grand Rouvière

MARTY Julie, Collectif « Tout Aubagne contre la LGV »

MASSARD Jacques, particulier

MOIA Jacques, Chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence (CCIMP)

MONTIGNY Pascal, Parc d'activités de Gémenos

NOBLE Claude, association

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

PREA Michelle, particulier

PREA René, particulier

QUINARD Joël, ville de Cuges-les-Pins

RIDEAU Benoît, particulier

SASSONIA Nadine, particulier

VARIN Philippe, Conseil Général des Bouches-du-Rhône

VILLENEUVE André, Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône

VINCENT Nicolas, particulier

La séance est ouverte à 14 heures 14.

Diane JULIEN – Nous vous proposons de commencer la réunion. Merci à tous pour votre participation, merci d'être venus. Aujourd'hui, nous allons tout d'abord faire un point, comme vous nous l'aviez demandé à la précédente réunion, sur ce qui est ressorti des premiers groupes de travail au niveau de la région, puisque vous savez qu'il y a eu des groupes de travail de ce type, non seulement dans les Bouches-du-Rhône, mais également dans le Var et les Alpes-Maritimes.

En guise d'introduction, on va vous faire un éclairage global sur les conclusions de ces groupes de travail. On parlera de ceux qui ont eu lieu parallèlement aux groupes Pays d'Aubagne-Sainte-Baume dans la vallée de l'Huveaune et dans le nord de Marseille.

Ensuite, on entrera dans le vif du sujet et on repartira de ce que vous nous avez dit la dernière fois. On s'attachera à amener des éléments de réponse, sachant que l'on va prioriser dans ces éléments de réponses ce qui nous apporte un éclairage, notamment sur ce qui constituera la fin de notre réunion c'est-à-dire ce que le groupe de travail veut remonter au COTER concernant tous les commentaires et les avis sur les scénarios.

Enfin, on préparera avec vous les deux prochains groupes de travail qui auront lieu début novembre, le 7 ou le 9, où l'on parlera des fuseaux. On rentrera de manière plus fine sur le territoire.

Je vais avoir un rôle de garant de temps. Il y a des moments où j'arrêterai les questions, où je dirai à Stéphane ROSSO d'arrêter de répondre, parce que souvent il répond très longuement. Pour qu'à la fin de la réunion on ait bien ce temps d'échange pour bien débattre de ce que l'on doit faire remonter au COTER.

Pour commencer, on va faire un petit tour de table, parce qu'il y a des têtes nouvelles. Cela sera très utile également pour Catherine qui, je vous le rappelle, est la personne qui prend les verbatims, puisque toute cette réunion est enregistrée et nos échanges seront consignés. Vous serez en copie des verbatims.

Il est procédé à un tour de table.

1 SYNTHÈSE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL

Marion PICQUET – Je vous propose de voir assez rapidement le travail qui a été conduit parallèlement à notre groupe de travail sur les départements du Var et des Alpes-Maritimes, puisque parallèlement à nos trois groupes de travail il y a eu trois groupes sur le Var, donc un groupe à Toulon, un groupe sur le sillon permien et un troisième sur l'Est du Var. Je vais vous rapporter les demandes complémentaires qui ont été faites lors de ces groupes de travail.

1.1 DEMANDES COMPLÉMENTAIRES VAR

Groupe de travail de Toulon

Sur les groupes de travail du Var, il y a eu beaucoup de demandes concernant des précisions sur les gares, sur les localisations des gares, sur les sites potentiels des gares.

Groupe de travail du Sillon permien

On a eu sur le Sillon permien des demandes plus techniques sur les emprises d'un doublement de voie, d'une ligne nouvelle et des éclairages également sur des solutions possibles de shunt et des précisions sur le groupe thématique qui a été créé parallèlement à nos groupes de travail géographiques sur la thématique de l'agriculture et de la viticulture.

Groupe de travail de l'Est Var

Sur l'Est Var il y a encore eu des demandes concernant les gares, sur les fonctionnalités des gares et notamment une demande sur la Gare des Arcs dans la perspective d'une nouvelle gare à l'Est du Var, quelle était la fonctionnalité de cette gare, quel était son avenir, son maintien ou sa suppression. On a eu aussi des demandes d'exemples d'insertion d'une ligne nouvelle dans le paysage et puis des retours d'expérience sur la cicatrice paysagère.

On a eu des demandes également en termes de gares mixtes, un schéma mixte TGV TER et puis des demandes de prises en compte aussi sur les risques d'inondations, de feux de forêts et des zones de protection Natura 2 000.

Toujours sur le Var, une demande assez précise sur la thématique viticulture/agriculture qui va faire l'objet d'un groupe thématique spécifique avec la demande d'une approche économique des enjeux agricoles et viticoles spécifiques à cette activité.

1.2 CONTRIBUTIONS DES ACTEURS DU VAR

Sur le Var on a eu trois contributions et une motion. Ce sont des acteurs présents aux groupes de travail qui ont demandé à ce que soient remontées au Comité Territorial des demandes d'études complémentaires.

Il y a d'abord eu une première contribution du groupe varois de réflexion sur LGV PACA sur un scénario optimisé pour la gare de Toulon centre.

Il y a eu ensuite une deuxième contribution de Frédéric-Georges ROUX sur un fuseau nord Toulon. Il y a eu une Toulon pour une gare Toulon Centre.

Enfin, une contribution de l'association Les Amis du Vieux Revest et du Val d'Ardenne, et l'association Loisirs et Culture sur la prise en compte de la ressource en eau dans l'insertion de l'infrastructure ferroviaire.

1.3 DEMANDES COMPLEMENTAIRES DES ALPES-MARITIMES

On a sur les Alpes-Maritimes quatre secteurs géographiques. Le premier correspond à l'Ouest des Alpes-Maritimes, le deuxième autour de Sophia-Antipolis, le troisième autour de Nice et enfin le quatrième, Paillons-Riviera, plus tourné vers la liaison avec l'Italie.

Groupe de travail de l'Ouest Alpes-Maritimes

Encore des demandes complémentaires sur les gares, une demande d'étude comparative entre les gares de Cannes et l'Ouest Alpes-Maritimes. Ensuite, des demandes d'expertises d'une emprise ferroviaire, et des demandes d'informations sur le prévisionnel des dessertes.

Groupe de travail de Sophia-Antipolis

Des demandes plus techniques sur l'incidence de la vitesse sur le temps de parcours, des demandes sur les coûts comparatifs, des demandes également plus en termes de méthode, sur la méthode de calcul des coûts et des marges d'incertitudes, puis des données sur le report modal voiture/train, donc des demandes assez spécifiques sur la technique.

Groupe de travail de Nice

Le groupe de travail demande une étude de raccordement des chemins de fer de Provence à Nice Aéroport. Encore une demande plus technique sur le rapport temps de parcours, vitesse et coût. Ensuite, une demande spécifique sur les études menées en termes d'hydrogéologie, d'aquifère, d'urbanisme et de sismologie.

Groupe de travail Riviera

Des précisions sur la connexion avec le réseau italien sont demandées, ainsi que sur l'étude d'opportunité de la gare de Nice Aéroport et enfin une demande de précision sur les aménagements prévus en gare sur le secteur Riviera-Paillons.

1.4 CONTRIBUTIONS DES ACTEURS DES ALPES-MARITIMES

Sur le secteur des Alpes-Maritimes il y a eu deux contributions, une première Cannes-Grasse avec la proposition d'un fuseau alternatif et puis la deuxième contribution, celle du GIR Maralpin, sur les derniers enjeux de la LGV PACA et sur les moyens à mettre en œuvre pour résoudre, dans le sens de l'aménagement raisonné du territoire.

1.5 DEMANDES COMPLEMENTAIRES BOUCHES-DU-RHONE

Je vous propose de regarder les demandes qui ont été faites sur les Bouches-du-Rhône avant de rentrer dans le détail de notre groupe de travail.

Les gares

Sur les Bouches-du-Rhône, il y a d'abord eu deux demandes concernant les gares et leurs fonctionnalités. Il a été demandé une présentation des éléments en faveur du choix de Marseille Saint-Charles *versus* une gare à La Blancarde ou une gare dans le secteur d'Euromed 2.

Il a été demandé la faisabilité d'une gare secondaire TAGB à l'Est de Marseille, sur le territoire de La Barasse et puis de faire un éclairage sur la cohérence de cette faisabilité au regard du SCOT et des impacts aussi en termes d'exploitation et de capacité.

Capacité, exploitation et technique

Sur cette deuxième grande thématique, il a été demandé, toujours au niveau de nos trois groupes de travail sur les Bouches-du-Rhône l'examen de la situation zéro. La situation zéro, c'est l'aménagement du réseau classique hors LGV pour satisfaire les objectifs de dessertes 2023-2040.

Il a été demandé des précisions sur la problématique fret et en quoi la problématique fret était intégrée dans les objectifs de desserte de la région 2023-2040.

Ensuite, une question sur la faisabilité d'une desserte sans changement entre Aubagne et Aix-en-Provence, donc via Valdonne ou La Blancarde.

Il a été demandé l'étude de la 4^e voie Marseille-Aubagne. Et enfin, une alternative au passage en surface dans la vallée de l'Huveaune, une demande sur un passage en tunnel.

Environnement

Des demandes précises relevant de l'environnement, sur les problématiques foncières en amont de la DUP, des demandes sur le cumul de nuisances ; il est attendu une cartographie de ce cumul des nuisances.

Un point sur la réglementation, il est attendu de comprendre les devoirs du maître d'ouvrage vis-à-vis d'une nouvelle infrastructure. Il a été demandé des précisions sur le plan de prévention des risques technologiques : comment se faisait la coordination entre RFF et ce plan de prévention des risques technologiques.

Sur le secteur de Cuges-les-Pins, la demande d'une étude hydrogéologique et également la continuité de la trame verte Calanques-Sainte-Baume et enfin une question sur la gestion des zones inondables de la vallée de l'Huveaune. Qu'est-ce que l'on fait en zone inondable, comment insère-t-on une infrastructure en zone inondable ?

Prospective territoriale

Il a été demandé d'apporter des précisions sur interconnexion avec les transports en commun urbains et les plans de déplacements urbains, donc, localisation des gares et insertion de ces gares dans le tissu des transports en commun urbains et interurbains, mais également l'interconnexion des gares LGV avec les TER, avec l'aéroport, avec le port.

Puis, une présentation de la cohérence entre le projet de LGV et de la SPOT et le schéma de cohérence territoriale ou les différents schémas de cohérences territoriales.

Scénario/fuseau

Il a été demandé l'étude d'un scénario de fuseau alternatif qui passe sous le massif de Saint-Cyr. Donc il y a un fuseau alternatif au passage dans la vallée de l'Huveaune. C'est une demande qui a été émise par l'association Vivre à Gémenos. Vous avez sous les yeux, la carte qui nous a été transmise par Monsieur Chaix illustrant sa contribution.

Je vous propose de voir maintenant avec précision ce que nous avons retenu de notre premier groupe de travail pour repartir sur ces bases-là, pour rythmer notre groupe de travail d'aujourd'hui.

Stéphane ROSSO – Est-ce que vous avez des questions concernant cette synthèse ou sur ce qui a été dit dans les autres départements ? Est-ce clair pour tout le monde ?

2 RAPPEL DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL ET REPONSES

Marion PICQUET

Les points d'accord

Nous étions tous d'accord sur le fait que la desserte régionale était insuffisante. Puis l'importance du critère de choix, du critère robustesse et gestion du risque est apparue comme un point d'accord au sein du groupe de travail.

Les points à travailler

Au-delà des points d'accord, deux points à travailler : d'abord les raisons de la saturation de Marseille Saint-Charles. C'est un point qui est ressorti lors de notre premier groupe de travail. Pourquoi parle-t-on de saturation de Marseille Saint-Charles ? Pourquoi parle-t-on de nécessité d'une gare souterraine en ligne à Marseille Saint-Charles ?

L'autre point à travailler est de réfléchir, d'étudier une alternative au passage en surface de la ligne dans la vallée de l'Huveaune, Aubagne et Cuges.

Ces points d'accord et ces demandes d'études complémentaires se sont traduits par plusieurs demandes précises. D'abord l'étude de la quatrième voie Marseille-Aubagne et la demande de l'étude de la situation zéro, c'est-à-dire l'aménagement du réseau classique seul pour satisfaire les objectifs de desserte 2023-2040.

Stéphane ROSSO – Pour préciser, cette situation zéro est une situation plus globale qui est : comment on peut répondre aux besoins ferroviaires de toute la région PACA. Une étude plus globale que l'étude de la quatrième voie entre Marseille et Aubagne est actuellement en cours de finalisation. Ces premiers résultats seront présentés au COTER dans deux semaines. On fournira la situation zéro et on pourra en discuter lors de la prochaine séance du groupe de travail géographique.

Marion PICQUET – Cette première demande a donc bien été intégrée par RFF et donc les différents bureaux d'études travaillant sur les Bouches-du-Rhône, aussi bien les bureaux d'études

techniques que de capacité d'exploitation et environnement, travaillent à l'étude de cette quatrième voie et de la situation zéro.

Deuxième demande, c'est l'étude d'un fuseau alternatif sur la base de la contribution de l'association Vivre à Gémenos. A l'identique, nous avons enregistré cette demande et nous avons fait une demande auprès des bureaux d'études. Les bureaux d'études techniques et environnement sont mobilisés depuis le 21 septembre. Nous avons fait une première réunion de travail avec Monsieur Chaix cette semaine. Ce fuseau également fera partie de l'ensemble des fuseaux étudiés et présentés au comité territorial le 18 octobre.

Autre demande, après ces demandes majeures, il a été demandé des éléments de réflexion sur la gare à l'Est de Marseille, comme une gare secondaire TGV à La Barasse. Nous allons vous présenter aujourd'hui les premiers éléments de réflexions sur cette demande. Puis, il a été demandé également d'apporter des éléments sur l'accessibilité de la gare Marseille Saint-Charles.

En termes de capacité d'exploitation et technique, il a été demandé l'étude de la faisabilité d'une liaison Aubagne-Aix-en-Provence sans changement via La Blansarde ou Valdonne

Enfin, concernant l'environnement, une première demande précise sur les contraintes sonores, les perturbations acoustiques. On va vous proposer aujourd'hui, si on a le temps, parce que l'on a beaucoup d'éléments à voir, le positionnement de RFF vis-à-vis des contraintes sonores.

Il a été demandé également une cartographie du cumul des nuisances, on vous propose plutôt de l'aborder en phase II. Ensuite une gestion de l'impact foncier en amont de la DUP, également, je pense qu'aujourd'hui on va avoir du mal à aborder ce sujet-là.

Stéphane ROSSO – On pourra en dire quelques mots quand même.

Marion PICQUET – Enfin, deux autres sujets, que l'on n'oublie pas, mais qu'on se propose de mettre à l'ordre du jour de la prochaine séance, parce que l'on sera plus dans une réflexion sur les fuseaux, une réflexion plus sur le spatial et le territoire, donc la cartographie des sensibilités selon le mode de passage en tunnel, en surface et puis les éléments pris en compte pour un passage en tunnel.

Après cette revue des demandes, je vous propose de vous apporter des éléments de réflexion. Avez-vous des questions d'abord sur ce premier retour de notre premier groupe de travail ?

Claude NOBLE – Nous sommes quelques personnes de l'Association à avoir été réunies en début de semaine et nous travaillons sur un projet de proposition. Pour le moment, je ne peux pas en dire davantage. C'est une alternative dont jusqu'à présent personne n'a parlé.

Stéphane ROSSO – Cela sera mis dans le verbatim. Par quelle association est-ce porté ?

Claude NOBLE – C'est l'association de Développement des transports collectifs voies piétonnes et cyclables de 1992, affiliée à la FNAUT.

Stéphane ROSSO – En termes de délai, savez-vous quand vous pourrez apporter cette contribution ?

Claude NOBLE – Nous avons encore quelques rencontres à avoir. Le dernier délai serait quand ?

Stéphane ROSSO – On va dire que l'on est en concertation pendant 4 ans, donc il n'y a pas de dernier délai, mais après il y a tout de même des étapes sur lesquelles on va passer et sur lesquelles on ne reviendra pas.

Claude NOBLE – Avant la fin de l'année.

Stéphane ROSSO – D'accord, très bien. Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

Comme l'a dit tout à l'heure Marion Picquet, il y avait des questions que l'on a regroupées globalement sous le terme d'un service régional performant, qui va aborder le thème de la gare

Marseille Saint-Charles à saturation, de la troisième voie, de la situation zéro, de ce que l'on peut faire ou ne pas faire entre Aubagne et Aix en passant par le raccordement de Chartreux.

Christophe de Molliens va vous présenter tous ces éléments de façon assez macro. On pourra rentrer dans le détail si vous le souhaitez, mais dès que l'on rentre dans le détail quand on parle de capacité et d'exploitation, cela devient vite ennuyeux. Soit on en parle et on en discute un petit peu après, soit on se rencontre un autre jour pour en discuter et on rapportera au groupe les résultats de cette discussion, si on veut aller plus dans le détail.

On avait identifié le fait qu'on avait eu du mal à être clair sur les raisons pour lesquelles la mise en œuvre d'un service régional performant et la création d'une ligne nouvelle étaient intimement liées et imbriquées. Tout ce dont on va parler sur le système régional performant, on va essayer de porter à votre connaissance ces éléments de réflexion on va essayer de synthétiser à la fin pour vous donner et vous expliquer le pourquoi de cette question et le pourquoi de cette liaison intime.

Christophe DE MOLLIENS – Pourquoi la mise en place d'un service régional performant est-il indissociable de la transformation du nœud de Marseille Saint-Charles ?

Effectivement, le nœud de Marseille Saint-Charles est un goulet d'étranglement du réseau dans la région. Ce n'est pas un mystère, on va vous montrer pourquoi en essayant d'être compréhensible, parce que c'est tout de même une installation compliquée.

Vous avez sur cette diapositive une vue aérienne qui représente les sites avec cette gare qui est une gare tête de ligne. Il y en a quelques-unes en France, pour des raisons historiques.

Stéphane ROSSO – Tête de ligne signifie que la gare est en impasse.

Christophe DE MOLLIENS – Les voies à quai sont en impasse. Et arrivent sur cette gare plusieurs lignes, la ligne historique Paris-Nord Marseille qui arrive ici, avec aussi des flux de la Ligne à Grande Vitesse Paris-Méditerranée.

Également, sur cette même branche, vient se greffer la ligne Aix-en-Provence-Briançon. Un peu plus loin, dans le fond de la gare, arrive la ligne d'Arenc, qui vient de l'Estaque et la Côte Bleue. Au niveau de l'Estaque, il y a également des trains qui peuvent venir de Paris-Lyon-Marseille. Enfin, à l'Est, on a la ligne Marseille-Vintimille.

Il y a un raccordement qui permet d'éviter la gare de Marseille Saint-Charles, qu'on appelle le raccordement des Chartreux qui est emprunté principalement par des trains de fret, mais également par des TGV directs qui évitent Marseille.

Ces différents flux arrivent, ici, on reconnaît les branches que l'on a vues tout à l'heure. La branche l'Estaque-Est, la PLM plus la ligne d'Aix, la branche de la Joliette – maintenant c'est plutôt Arenc – la branche d'Aubagne-Toulon et le raccordement des Chartreux. Il y a différentes communications, différentes jonctions pour passer les trains d'une ligne à l'autre avant d'arriver aux voies à quai que l'on voit ici, sur la gauche.

Stéphane ROSSO – Même si ce n'est pas tout à fait comme cela, si l'on revient sur le slide précédent (31), il y a différentes couleurs. Globalement, ce que ces chemins expliquent, c'est ce que disait Christophe de Molliens tout à l'heure, c'est-à-dire que la gestion de Marseille Saint-Charles est une gestion appelée « gestion en tube ». Les flux en bleu sont tous les flux qui viennent de Marseille Saint-Charles et de Toulon. Ils vont occuper principalement les voies 5 à D. En vert, ce sont les flux qui viennent d'Aix qui vont occuper les voies C, D, E. Derrière, on a les flux qui viennent de Paris-Lyon-Marseille, qui sont en rouge qui vont occuper les voies F à I, voire J, et puis derrière de la voie J jusqu'à la voie M, plutôt les flux qui vont sur la Côte Bleue.

Christophe DE MOLLIENS – Pour passer d'un côté à l'autre de la gare, ce sont les différentes possibilités de communication, il y en a plusieurs. C'est une gare qui est relativement performante, mais on voit que les flux s'entrecroisent et que c'est assez compliqué. On voit mieux ici ce que disait Stéphane Rosso, on l'a synthétisé sur ce schéma plus clair. Les flux de Paris, Lyon et

Miramas en rouge, à côté, sur les voies de circulation, on a également les flux d'Aix en bleu. Ce sont des voies banalisées qui sont circulables dans les deux sens, mais un sens est tout de même privilégié, avant qu'un train ne libère une voie, pour faire passer un train dans l'autre sens, il faut plusieurs minutes, donc on les exploite dans un sens privilégié. On voit que l'on a les deux sens, chaque fois parallèles. Ce sens-là pour les flux venant de Miramas et ce sens pour les flux qui vont à Miramas.

Ici, on a ceux qui viennent d'Aix, ceux qui vont à Aix.

Henri DE MATOS – S'il vous plaît, est-ce que ce détail intéresse vraiment tout le monde ?

On est sur le fuseau d'Aubagne ; j'ai déjà, à la réunion précédente, dit que le problème de la gare Saint-Charles c'est un problème de la SNCF qui privilégie le TGV, ce n'est pas notre problème à nous. Le fait que cela se croise ou pas, il fallait, lorsque vous avez fait arriver le TGV de Paris en trois heures, réorganiser la gare Saint-Charles. Excusez-moi je ne sais pas si tout le monde est d'accord, mais je ne vais pas passer trois heures à écouter comment vous allez faire passer un train de Miramas vers Aubagne. Cela fait déjà vingt minutes et c'est déjà de trop, excusez-moi.

Benoît RIDEAU – En deux mots en fait, vous cherchez depuis le premier groupe de travail à lier absolument la réalisation des travaux de Saint-Charles à la construction de la ligne LGV PACA. Tout cela pour avoir un financement, pour les travaux de Saint-Charles, on l'a très bien compris. On se rend bien compte, et vous l'avez bien montré dans le premier schéma, que si vous voulez faire un Paris-Nice on peut très bien le faire sans passer par Saint-Charles, par le tunnel des Chartreux qui va même le faire sans passer par Marseille. Il y a certains Paris-Nice qui passeraient par Marseille, on peut tout à fait le faire.

Christophe DE MOLLIENS – Justement, cette présentation a pour but de vous montrer comment ça marche, pour vous montrer que ce n'est pas exactement cela et que le passage par le raccordement des Chartreux prend de la capacité parce qu'il y a des cisaillements. Chaque fois qu'il y a un train qui cisaille une voie, il y a trois minutes d'interruption du trafic sur cette voie. C'est un problème en soi l'utilisation du raccordement des Chartreux, vous allez le voir tout à l'heure.

Je vais abréger sur cette présentation des flux, parce que tout le monde a compris qu'il y avait des cisaillements. A droite, vous avez la même chose, mais pour les mouvements de service, pour les entrées au dépôt, qui utilisent les mêmes voies. Donc, à chaque fois qu'il y a des trains qui ont leur terminus à Marseille Saint-Charles, il faut ramener le matériel vide au remisage ou à l'atelier de La Blancarde en utilisant les mêmes voies. C'est de la place perdue pour les trains de voyageurs.

Je vous montre le raccordement des Chartreux qui est effectivement utilisé par quelques TGV. Vous voyez qu'à chaque fois qu'un train arrive pour prendre ce raccordement des Chartreux, il coupe une fois le flux d'Aix sortant, une fois le flux d'Aix entrant. A chaque fois, trois minutes d'interruption sur chaque voie.

Benoît RIDEAU – N'est-il pas possible de faire un aménagement à ce niveau-là ?

Christophe DE MOLLIENS – Laissez-moi aller jusqu'au bout sinon les gens ne vont pas comprendre, on va perdre le fil de la présentation. Après vous pourrez intervenir pour donner votre avis. Je n'en dis pas plus là-dessus. Ici, le graphique d'occupation de voies de Marseille Saint-Charles. Il y a une ligne par voie à quai avec un axe de temps, vous avez ici les heures, et les petits traits de couleur représentent les arrêts des trains. Les bleus et les oranges pour les TER, les rouges et les roses pour les TGV et les mouvements de services. Les trains vides de voyageurs sont représentés par les verts. On ne peut pas vraiment dire que dans la gare Saint-Charles il y a énormément de réserve de capacité quand on voit ça.

Le problème que l'on a à Saint-Charles, on l'a jusqu'à Toulon et au-delà parce que l'on a une ligne qui sera à trois voies en 2014, mais jusqu'à Aubagne seulement et le problème va jusqu'à Toulon. Pourquoi ? Parce que, vous voyez les TGV qui occupent ces deux voies, en rouge, toutes les heures il y a un sillon TGV. Donc, il y en a un à la minute zéro, par exemple, qui part de La

Blancarde, un autre à la minute trente, un autre à la minute zéro, etc. A la minute zéro, il y en a deux en parallèle puisqu'il y en a un qui vient des raccordements des Chartreux sans s'arrêter à Marseille et qui est juste derrière celui qui s'est arrêté à Marseille.

Entre les deux, deux sillons TER qui, eux, vont à une vitesse différente et vous voyez qu'ici il est impossible d'ajouter d'autres trains. On ne peut pas ajouter de TER. Imaginez que vous avez ici, d'autres sillons en parallèle, vous ne savez pas les faire partir en même temps.

Henri DE MATOS – Excusez-moi, c'est vous qui êtes responsable de la concertation, j'ai fait une interruption et je vois qu'elle n'a pas été entendue. Vous êtes responsable de la concertation, s'il vous plaît faites quelque chose. Non, parce que là vous parlez SNCF. C'est la SNCF qui décide des trains, d'ailleurs, là, il y a une erreur, le seul train qui fonctionne c'est le TGV, ce n'est pas les TER. Les TER, ce n'est pas au point. Parler de créneau TER de toute manière c'est la SNCF qui décide et elle enlève les TER et elle met le TGV. Voilà la réalité. Alors parlons des fuseaux s'il vous plaît, parlons de ce pour quoi nous sommes là.

Diane JULIEN – On ne parlera pas des fuseaux aujourd'hui et vous le savez !

Christophe DE MOLLIEUS – Excusez-moi, on répond à une question qui a été posée la dernière fois alors la moindre des politesses c'est de la laisser parler jusqu'au bout. C'est pour répondre aux personnes qui ont posé cette question.

Henri DE MATOS – La dernière fois, c'est vous qui avez insisté pour dire la gare SNCF est saturée. Ce n'est pas nous ! Dans votre verbatim il a été quasiment censuré.

Diane JULIEN – S'il vous plaît, je pense que ce n'est pas la peine d'élever la voix.

Henri DE MATOS – Je parle fort. Faites un sondage, vous allez voir !

Diane JULIEN – On a dit qu'elle était saturée et on a eu des remarques comme quoi on n'acceptait que l'on note « Marseille Saint-Charles est saturée », on accepte que l'on note qu'il n'y a pas assez de dessertes TER. Je ne sais pas si vous vous rappelez, Madame Marty, c'est vous-même qui avez relevé ce point. Notre rôle est de vous dire : puisque vous n'avez pas été d'accord là-dessus c'est que nous n'avons pas assez bien expliqué, donc on amène au groupe ces éléments d'explication qui sont essentiels pour la compréhension globale du réseau.

Julie MARTY – Vous avez raison, je pense que le sentiment de pas mal de personnes, ici, c'est qu'effectivement il y a un sentiment de prise de temps énorme pour la justification du financement de la gare souterraine de Saint-Charles par rapport à la LGV.

Nous avons bien compris qu'il y avait des difficultés, que c'était en cul-de-sac et qu'il y a des difficultés de circulation, mais par contre ce que l'on ne comprend pas c'est l'explication, la justification qui fait que nous parlons en permanence de cette gare alors que nous parlons de la LGV.

Nous avons compris aussi qu'il fallait justifier la création de ces LGV pour rénover le réseau existant, mais je pense que pas mal de personnes ne sont pas d'accord avec ça et nous aimerions que ce soit vraiment indiqué, parce qu'on a le sentiment que cela nous est imposé.

Stéphane ROSSO – Je réponds, la réponse va être simple. On note ce que vous avez dit, il n'y a pas de problème cela sera dans le verbatim, même si vous n'êtes pas convaincus. Simplement, c'est important de vous expliquer qu'il y ait LGV ou qu'il n'y ait pas LGV il y a des nécessités d'avoir cette infrastructure. Après, que les explications ne vous convainquent pas, il n'y a pas de problème, cela ne me dérange pas, pas du tout, ce que je vous propose c'est d'aller tout de même au bout de la démonstration, qui va durer encore cinq minutes.

De toute façon, tout le monde était au courant que sur les deux premiers groupes on n'allait pas parler de fuseaux. Je suis désolé, Monsieur. On l'a bien dit et on l'a bien répété, on ne parlera de fuseaux qu'à partir du 7 novembre. On va au bout de la démonstration que vous soyez convaincu ou pas. Si on arrive à vous convaincre, c'est bien. Sinon, on notera que vous n'êtes pas d'accord

avec la démonstration, mais on aura été au bout de notre logique qui était de dire : « On vous donne quand même toutes les billes pour comprendre le pourquoi du comment ».

Christophe DE MOLLIENS – De toute façon, j'avais juste cette diapositive complémentaire à présenter. C'est le graphique espace-temps, les parcours des trains sur la ligne entre Marseille et Toulon. C'est un peu la traduction du schéma précédent, mais sur un graphique qui représente les temps. Là, vous avez les heures et puis vous avez toute la ligne Aubagne-Toulon. On n'a pas représenté les Marseille-Aubagne parce que ce n'est pas à l'échelle qui convient.

Vous voyez, ce que je vous disais précédemment, c'est que la présence de ces TGV sur la ligne classique empêche de rajouter les TER. C'est une des justifications de la LGV (slide 37) et la même chose sur Saint-Charles, c'est que la présence des cisaillements, des coupures de voies pour chaque train qui passe de la Paris-Lyon-Marseille à Marseille-Vintimille, pas seulement les TGV mais également des TER qui passeraient d'un côté à l'autre empêchent les trains de circuler pendant plusieurs minutes à chaque fois.

C'est ce qu'a été la conclusion du rapport d'Yves COUSQUER. De toute façon, quoi qu'il arrive, même avec la LGV qui passait au nord de Marseille, rien que pour les trafics TER on avait besoin d'une infrastructure qui shunte Marseille.

Stéphane ROSSO – Y a-t-il des questions ?

Bernard DESTROST – A l'écoute de ce que vous venez de dire, c'est la LGV qui surcharge le réseau actuel. On en revient un petit peu à ce que l'on disait depuis le début, à construire quelque chose de nouveau que cela soit un site propre mais du début jusqu'à la fin. Parce qu'on tourne en rond. Vous avez réalisé une partie sur des voies existantes, ça va encore fragiliser d'autant la vallée de l'Huveaune, ce que j'ai déjà dit auparavant. Cela va aussi fragiliser le système actuel, on ne pourra pas mettre des TER partout comme ce qui se fait actuellement. Le problème, et vous le dites vous-mêmes, le TGV actuellement sur les voies existantes fragilise le trafic.

Christophe DE MOLLIENS – Sur les mêmes voies que le trafic TER. A partir du moment où ils ont leurs voies dédiées quelles soient parallèles aux autres ou sur une infrastructure nouvelle, d'un point de vue capacitaire, c'est pareil. Dans la vallée de l'Huveaune, on peut le faire parce que l'on a des sections de lignes droites.

Bernard DESTROST – Vous allez faire quoi ? Tracer la LGV par la Vallée de l'Huveaune avec les TER ?

Christophe DE MOLLIENS – Les TER seront sur leurs voies et les trains rapides seront sur leurs voies.

Joël QUINARD – Je reprends la proposition illustrée par votre diapositive (36). Ce que l'on voit, la difficulté c'est quand vous avez des trains rapides avec des trains moins rapides. Vous avez un train qui est très rapide, qui met une demi-heure quand l'autre met une heure. Si vous les faites cohabiter, vous prenez forcément le débit du train le plus lent. Cela veut dire qu'il ne faut pas les faire cohabiter.

Christophe DE MOLLIENS – Tout à fait.

Joël QUINARD – Donc on en arrive à la séparation complète LGV et ligne TER.

Gilles AICARDI – La question que je pose, je l'avais posé l'autre jour. Des cadres de la SNCF, je le répète, m'avaient dit – mais vous m'avez démontré le contraire, en tout cas vous m'avez donné des arguments contre, ce que j'accepte – qu'aucun opérateur aujourd'hui, que ce soit la SNCF, Veolia ou quelqu'un d'autre, n'accepte de faire rouler un TGV sur la voie TER, pour des raisons de signalétique notamment. Si on arrive à la conclusion, qu'effectivement, il faut deux voies pour le TGV, deux pour la nouvelle ligne et deux voies pour TER, cela veut dire que dans la vallée de l'Huveaune il n'y aura que deux voies pour le TER ! Or, nous, on s'est battu depuis vingt ans pour

qu'il y en ait trois pour le TER, pour qu'il y ait plus de TER. Donc il n'y en aura pas plus, cela conforte l'idée que la Ligne à Grande Vitesse ne nous sert pas !

Christophe DE MOLLIENS – Les trois voies servent pour tous les trains, pas uniquement pour les TER.

Gilles AICARDI – Mais elle n'y est pas la troisième voie, vous êtes en train de la faire, elle n'y est pas encore.

Christophe DE MOLLIENS – Elle y sera en 2015.

Gilles AICARDI – Vous me dites qu'il faut des voies déviées ; il faut deux voies pour le TER et deux voies pour la LGV. Or dans la vallée de l'Huveaune vous ne pouvez pas faire passer cinq voies ou alors vous allez exproprier. Dites-le, alors ! Il va y avoir des dizaines et des vingtaines de maisons rasées. S'il n'y a que quatre voies, je soutiens – à moins que l'on me démontre le contraire – qu'il n'y aura pas plus de TER qu'aujourd'hui alors que nous voulons un TER toutes les dix minutes.

Christophe DE MOLLIENS – C'est justement la présence des TGV sur les trois voies qui empêche de rajouter des TER. Même quand il y aura la troisième voie, les TGV emprunteront deux voies, les TER qui font Marseille-Aubagne emprunteront la troisième voie et les TER qui vont plus loin jusqu'à Toulon emprunteront les deux mêmes voies que les TGV. C'est cela qui limite la capacité. De la même façon que ce que je vous ai montré sur le graphique puisque le graphique que je vous ai montré c'est après la troisième voie. Le problème des déplacements des TER par les TGV restera entier entre Marseille et Toulon. Il sera résolu entre Marseille et Aubagne, mais pas entre Marseille et Toulon.

La troisième voie va permettre de rajouter des TER, mais pas au point d'atteindre les objectifs de service qui sont prévus pour 2020. Or, avec la quatrième voie, on pourra atteindre ces objectifs de service parce que l'on aura sorti les TGV des voies pour les trains lents.

Claude JULLIEN – Je crois que depuis tout à l'heure, on entretient une confusion. Dans l'état actuel de l'exploitation entre Marseille et Nice, je crois qu'il y a un mot qu'il faut supprimer, c'est le mot TGV. Je vais dire une énormité, mais pourtant c'est la stricte vérité, il n'y a pas de TGV entre Marseille et Nice. Ce sont des trains normaux assurés par du matériel TGV. Si on n'avait pas mis de TGV et qu'à la place on ait mis des trains Corail, je pense que, Monsieur, vous trouveriez légitime que des gens qui veulent aller à Nice prennent des trains Corail. Ça serait exactement la même situation. Les TGV aujourd'hui vont à la vitesse d'un train Corail ! A quelques endroits, ils vont cinq kilomètres/heure plus vite, c'est tout. C'est la seule différence. Que ce soit des trains Corail ou des TGV, le problème est strictement le même.

Henri DE MATOS – Combien y a-t-il de trains TGV en plus par rapport à ce qu'il y avait de trains Corail il y a 10 ans ?

Claude JULLIEN – On ne va tout de même pas aller critiquer le fait qu'on nous ait mis des trains en plus ?

Henri DE MATOS – Le fait est que ces TGV qui roulent normalement, il faut bien les détailler des autres. Ces TGV sur ces voies-là il y en a eu de nouveaux. Pourquoi ? Parce qu'il y a eu de vrais TGV entre Marseille-Lyon-Paris. Donc, il y a eu des créneaux supplémentaires pris sur Marseille-Nice, au détriment du TER. Et justement, j'aurai bien aimé savoir quel est le nombre de voyageurs Marseille-Toulon-Nice et ceux qui viennent de Paris-Lyon et qui vont jusqu'à Nice.

On pourrait considérer Marseille-Toulon-Nice voyageurs, même s'ils prennent le TGV qui roule comme un Corail, qui sont des voyageurs TER et les voyageurs qui viennent de plus loin, c'est-à-dire Paris ou Montpellier, qui vont jusqu'à Nice. J'aimerais le savoir, pour savoir pourquoi ce petit nombre est favorisé par rapport à la population qui vit ici.

Claude JULLIEN – Je comprends difficilement votre question. Il est quand même normal qu'un exploitant réponde aux besoins de ses clients. Les clients de la SNCF actuellement ce sont les TER, les trains de grandes lignes, vous voyez à dessein je n'utilise pas le mot TGV, je dis les trains de grandes lignes et le fret.

Le fret, il n'y en a quasiment plus, il y a deux trains par jour. On l'élimine, ce n'est pas lui qui gêne. Il y a effectivement, avec le développement du trafic, de plus en plus un conflit entre les trains de grandes lignes et les TER. Une manière de répondre, c'est d'essayer de modifier un peu les installations de la gare Saint-Charles et à l'occasion de la LGV, il est sans doute préférable de faire une gare souterraine. Voilà c'est tout, cela se résume à ça.

Jean GONELLA – Effectivement, j'ai posé la question : qui est venu ici en transport public ou en voiture ? Il n'y en a pas beaucoup qui sont venus en transport public. Mais je suis aussi un voyageur qui va à Nice. Les besoins des populations sont des besoins locaux quotidiens et des besoins pour d'autres choses : les loisirs, le travail, les missions, etc.

Aujourd'hui, la part modale du rail entre Aix, Marseille et Nice est extrême faible. Je pense qu'elle est de 5 %. Si on veut bien voir, ce débat trains locaux, périurbains je dirais, trains régionaux – plutôt ruraux Marseille-Briançon – et trains de grandes lignes ou de moyennes lignes Marseille-Nice – il y a des TER intercités – se pose partout dans le monde. Dans la plupart des cas où on n'a pas pris la mesure du problème global dans la plupart des pays d'Europe et du Monde, on observe que croissent, et il le faut, les réseaux que j'appelle métropolitains et que disparaissent tous les autres.

J'en suis là, je me suis fait des tableaux de données sur les arbitrages qu'on a faits dans d'autres pays, en Suède, en Pologne, eh bien c'est la mort qui traîne partout, sauf les grands réseaux métropolitains. Et même les trains régionaux meurent dans ces cas-là. Le problème qui se pose, je crois à tous – la SNCF laissons-les de côté – c'est un basculement radical de la part modale de la route pour les grandes distances de l'avion vers le rail. Je me suis amusé à observer les trajets, où on a discuté comme ici. Je le dis, chaque fois que l'on a arbitré comme on tente des fois de le faire, on a augmenté la part modale du rail à 15 %.

Dans d'autres cas comme en Espagne où on a cinq cas de LGV qui ont permis des raccordements locaux de 70 kilomètres, on observe des montées de part modale jusqu'à environ 90 %. Je vous dirai mes intérêts personnels j'en ai, je me débrouille avec, mais je regarde l'intérêt général et, pour moi, l'intérêt général c'est aujourd'hui, avec les problèmes d'encombrement, c'est discuter aussi – mais pas seulement, sur l'intérêt quotidien – c'est discuter sur comment faire pour faire basculer tous les trajets vers une augmentation considérable du rail ou alors on ne pose pas la question. C'est-à-dire que l'on fait semblant. On dit qu'il faudrait que la route diminue beaucoup, que le rail augmente puis en réalité, dans le fond, on s'en moque, on regarde son nombril.

Je crois que cette question générale il faut la poser et elle est toujours mal posée. La preuve, vous n'avez qu'à regarder l'effondrement des parts modales du rail dans toute l'Europe. La part modale du rail en France c'est le troisième pays, 10.1 %. La part moyenne de l'UE 27, c'est 7.6 %. La part modale du rail en Allemagne est plus faible qu'en France. La France a quand même une très belle part modale par rapport aux autres pays d'Europe, eh bien il faut la monter il faut dépasser 15 %.

Stéphane ROSSO – On peut parler de la compétition entre certains trains grandes lignes et certains TER. Ce qu'il faut aussi bien voir c'est qu'une région qui se développe ce n'est pas une région qui se développe qu'à l'intérieur. Une région qui se développe, surtout maintenant, c'est une région qui se développe avec les autres régions et avec les pays transfrontaliers. On peut se dire que l'on ne met que des TER et plus de trains grandes lignes, mais cela veut dire que l'on se coupe de tout le tourisme, que l'on coupe une partie de la région d'un développement économique certain avec le tourisme, avec les échanges économiques et d'affaires. Parce que l'on va pouvoir rester dans notre région et faire des affaires entre Nice et Marseille, mais par contre, on ne pourra pas aller facilement à Lyon, à Marseille. Je crois que c'est là que se pose aussi la question. Est-ce

que l'on a vraiment envie que la région se développe ou est-ce que l'on a envie de développer le TER pour développer le TER. Je crois qu'il faut les deux choses à la fois, que le TER serve à développer la région et que la région serve à développer le TER.

Julie MARTY – Par rapport à la région, on peut parler de nombrilisme, mais quand vous me dites que c'est un développement commercial et touristique, à ce moment-là, on en revient à ce que l'on disait lors de notre réunion à la station Alexandre, ce sont que c'est des intérêts privés. Aujourd'hui, quand on nous dit que la LGV sert à transporter beaucoup de personnes, apparemment, je ne sais pas, il faudrait peut-être qu'on en reparle avec les chiffres réels de la SNCF, mais cela correspond à 10 % des voyageurs. Ce n'est pas ce qu'utilisent les personnes réellement au quotidien. Si on parle non pas de nombrilisme mais de service public, je ne pense pas que l'on parle d'intérêt commercial régional. Qui va exploiter ces Lignes à Grande Vitesse ? Qui va prendre l'argent des péages sur ces grandes lignes ? Finalement, c'est une privatisation des voies qui se passe. Qui va passer sur ces grandes lignes ? Qui va payer ? Pourquoi Vinci va investir ?

Claude JULLIEN – C'est le voyageur.

Julie MARTY – Oui, mais 10 % des personnes qui auront plus d'argent pour voyager pour des intérêts privés, commerciaux et touristiques.

Claude JULLIEN – La grande vitesse en France est la moins chère d'Europe.

Julie MARTY – On vous parle de personnes qui travaillent et vivent dans leur région. Pourquoi utiliser l'argent public ? Parce que, à qui va-t-on demander à qui de financer ? L'État ? Les régions ? Il s'agit de financer des intérêts privés ? C'est tout ce qui est en train de se passer. Quand on me parle de nombrilisme, cela me fait bien rire !

Stéphane ROSSO – Peut-être que je n'ai pas été clair, mais aujourd'hui dans l'Est de la région, une bonne partie des emplois sont dus au tourisme. Si on dit qu'il n'y a plus de touristes, il n'y a plus d'emploi. Après, effectivement, on peut aller jusqu'au bout de votre raisonnement : il n'y a plus d'emploi, il n'y a plus dès lors d'entreprises.

Julie MARTY – Je ne suis pas contre le tourisme. Je dis simplement : pourquoi faire payer l'État et les collectivités locales des choses qui vont servir des intérêts publics et en minorité des investissements ? Vous allez avoir besoin de Vinci, Bouygues, et autres qui vont financer une partie. Les collectivités ne vont pas investir entre 15 et 20 milliards d'euros. On sait aujourd'hui qu'il n'y a plus d'argent dans les caisses, donc il va bien falloir qu'il y ait des investissements privés. Je les ai vues sur le site de RFF, les proportions d'investissements privés. Si ces gens investissent, c'est qu'ils veulent un gain, ils ne le font pas pour la collectivité, ils ne vont pas les donner ces sous. Ils veulent avoir un retour sur investissement.

Mireille DAPON-PIGATTO – J'ai deux questions. La première concerne effectivement les temps de parcours entre Marseille et Nice. J'ai eu la curiosité d'aller voir sur le site de la SNCF les horaires de tous les trains entre Marseille et Nice et effectivement, vous avez raison Monsieur, il y a très peu de différence entre TER, TGV, TEOZ cela varie entre 2 heures 28 et 2 heures 40, avec un minimum de 2 heures 28 pour le TGV et 2 heures 31 pour le TER.

Ma question est, puisque visiblement c'est le même temps de parcours, ne peut-on pas jouer sur les arrêts ? Il me semble qu'un TER s'arrête plus qu'un TGV. Est-ce que l'on ne gagnerait pas un temps considérable si on supprimait quelques arrêts, plutôt que de dédier une voie spécialement à cela ?

La deuxième question c'est la liaison directe Aubagne-Aix. J'avais proposé la voie de Valdonne parce que l'on a un vrai problème de transfert de route vers rail, avec un gros problème d'encombrement et de pollution. Donc je suis tout à fait d'accord, on favorise le transfert. J'étais plutôt favorable à l'ouverture d'une voie nouvelle dans ce sens-là, mais si on passait par le tunnel Chartreux, je voudrais savoir quel temps cela prendrait pour le voyageur parti d'Aubagne en

direction d'Aix. Parce que tous les éléments sont réunis pour un report vers le rail. Il y a une autoroute entre Aubagne et Aix qui est très chère et on a pas mal d'étudiants qui vont en fac. Peut-être que là aussi il y aurait quelque chose à étudier. Maintenant, s'il faut mettre 50 minutes pour arriver à Aix ce n'est peut-être pas très favorable.

Christophe DE MOLLIENS – Sur le nombre d'arrêts, effectivement, le fait que les TER roulent moins vite que les TGV même sur les classiques, ce n'est pas dû aux performances du matériel roulant. Comme l'a dit Monsieur tout à l'heure, le TGV va aussi vite que les trains classiques sur la ligne classique, c'est effectivement dû au nombre d'arrêts. Mais de toute façon, le TGV s'arrête moins souvent que le TER et donc, au bout du compte cela revient au même. C'est parce qu'il ne s'arrête pas qu'il occupe de la capacité. C'est paradoxal, mais on l'a vu sur le schéma. Du fait de nombreux arrêts, les TER arrivent plus tard à destination et donc si on regarde de loin, c'est comme s'ils allaient moins vite. Et en fait, entre deux arrêts, ils vont à la même vitesse.

Mireille DAPON-PIGATTO – Ne peut-on pas supprimer tous les arrêts ?

Christophe DE MOLLIENS – Les arrêts, c'est fait pour que les gens puissent monter dans le train.

Pour la deuxième question, il y aura dans le schéma de desserte, il est prévu deux liaisons par heure directes Aubagne-Aix pour permettre une relation directe entre l'Est de Marseille et Aubagne et le nord de Marseille et Aix. C'est prévu dans le schéma de desserte et cela passe par le raccordement des chartreux.

Mireille DAPON-PIGATTO – Combien de temps faudra-t-il ?

Christophe DE MOLLIENS – Pour l'instant, je note la question parce qu'on vient de faire les études d'horaires et on pourra vous apporter la réponse la prochaine fois ou dans le compte-rendu.

Mireille DAPON-PIGATTO – Est-ce qu'il y a un TGV Marseille-Nice direct sans arrêt ?

Stéphane ROSSO – Non. Pour l'instant ça n'existe pas pour la bonne raison qu'il faut bien qu'il puisse prendre des voyageurs entre Paris et Nice et puis il y a des grandes métropoles aussi qui doivent être desservies : il va s'arrêter à Toulon, 500 000 habitants, puis dans l'Est du Var qui doit être aussi desservi et sur de grandes métropoles comme Cannes.

La difficulté est de savoir où l'on doit placer le curseur entre aucun arrêt et plein d'arrêts. La problématique est de pouvoir desservir le plus grand nombre de personnes et répondre au plus grand nombre de besoins. Et cela, sincèrement, on ne trouvera jamais la bonne position de façon absolue, parce qu'il y aura toujours des gens qui diront « non, moi ce qui m'intéresse c'est d'aller très rapidement à Nice » et d'autres qui diront « moi, ce qui m'intéresse c'est de faire ce cabotage ».

Mireille DAPON-PIGATTO – Oui, mais les deux sont possibles en même temps.

Stéphane ROSSO – C'est clair, les deux sont possibles. Mais à partir du moment où on fait cette « mixité » de desserte et de temps de parcours, on va arriver à réduire considérablement la capacité de l'axe Marseille-Vintimille. Du coup, ça se fera au détriment du TER, comme au détriment d'autres trains de grandes lignes. C'est toute la problématique et c'est pour cela qu'on est là autour de cette table, c'est pour se dire qu'il faut que l'on puisse répondre au plus grand nombre de besoins, desservir le plus grand nombre de personnes et pour le faire de façon robuste, c'est-à-dire être sûr que les trains partent à l'heure et arrivent à l'heure, être sûr que s'il y a un incident à un endroit on puisse avoir une alternative et passer sur une autre ligne, il faut construire une nouvelle infrastructure.

Dans certaines sections, cette infrastructure ne sera pas à grande vitesse, dans d'autres elle le sera. Parce qu'un des arguments, et cela va répondre partiellement à votre question sur le temps de trajet Aubagne-Aix, c'est qu'aujourd'hui pourquoi on a une part modale du fer qui est assez faible entre Marseille et Nice, c'est parce que l'on a des temps de parcours qui ne sont pas

attractifs par rapport à la voiture. Aujourd'hui tout un chacun, quand il doit aller à Nice, s'il met deux heures et demie et qu'en voiture il met deux heures le calcul est vite fait. Par contre, avec une nouvelle infrastructure à grande vitesse, si on peut faire du Marseille-Nice en une heure et que derrière on a des systèmes de transport urbain qui sont performants, on pourra avoir ce report modal et donc augmenter cette part du Fer.

S'agissant du temps de parcours Aix-Aubagne, effectivement, en heures creuses, prendre la voiture pour faire ce trajet, cela se fait assez bien. Cependant, en heure de pointe, là où il y a les grands flux des personnes qui vont travailler et qui ont besoin d'aller au travail, besoin de rentrer à leur domicile, là on va aller sur du temps de parcours en voiture qui sont exorbitants. L'avantage du train, cela va être de proposer un temps de parcours inférieur à celui fait en voiture, avec des congestions moins importantes sur l'entrée d'Aix.

Carmen HEUMANN – Je voudrais revenir sur quelque chose qui a été la concertation au moment de la création de la LGV sur Paris-Marseille et la création de l'Arbois. Au moment de cette concertation, la réflexion portait sur la liaison Espagne-Italie. Au final, je ne sais pas où en est cette réflexion-là, alors je pose la question, parce que c'est une globalité. Je suis pour le report, comme le disait Jean Gonella, mais aussi bien pour les circuits courts que les circuits longs.

Quelle est la vision de la SNCF actuellement sur ce maillage que l'on peut faire au niveau des LGV ? Je voudrais savoir comment cela s'explique. La SNCF a tout fait pour qu'on accepte ce tracé, qu'on accepte la création de cette gare qui est un peu liée au pôle de l'emploi, mais qui est sur un pôle qui ne s'est pas développé. Donc, on a mis énormément d'argent dans cette solution-là et, semble-t-il, actuellement on revient sur un autre tracé et je voudrais avoir une vision de la cohérence de cet ensemble de maillage que l'on peut faire sur les liaisons Paris, Marseille et Nice. Pour moi il y a encore des pertinences sur d'autres possibilités de tracés, hors littoral.

Stéphane ROSSO – La réponse que je vais vous faire, c'est qu'il y a une règle du jeu qu'on a fixée au départ : on fait une concertation sur le tracé des métropoles du Sud qui était de desservir les différentes métropoles et que ce schéma de desserte qui était d'aller à l'Arbois puis après d'aller directement sur Nice a été exclu.

Carmen HEUMANN – Ce n'est pas un débat démocratique !

Stéphane ROSSO – En tout cas, cela a fait l'objet d'un débat public, cela a fait l'objet d'une concertation entre 2005 et 2009, avec décision de l'État. Sur scénario, je ne sais pas répondre, je ne peux pas répondre.

René CHAIX – Je voudrais revenir à la section qui nous préoccupe, Marseille et Cuges, le scénario que nous avons à étudier au cours de notre réunion. Si j'ai bien compris sur tout ce qui a été dit, sur les sillons disponibles, je pense qu'il faut un peu éclaircir les choses parce que lors de la dernière réunion, la ville d'Aubagne, en la personne de Monsieur Fontaine, avait demandé que soit créée une quatrième voie. Dans son esprit, je crois bien qu'il s'agissait de créer une quatrième voie pour obtenir plus de TER et non pas pour faire passer la LGV.

D'après ce qui nous est dit aujourd'hui, deux voies, ce n'est pas suffisant, on fait la troisième voie et puis la quatrième voie qui serait éventuellement créée si la ligne passait par là servirait à la fois aux LGV et aux Trains à Grande Vitesse. Ce qui veut dire, d'après ce qui a été dit, que deux voies étant consacrées aux Trains à Grande Vitesse, il n'en resterait plus que deux pour les TER. J'ai fait des calculs, au total aujourd'hui nous allons avoir avec la troisième voie, trois voies pour les transports régionaux et si on y ajoute la LGV, on n'aura plus que deux voies pour les transports régionaux. Cela me fait dire qu'en fait il faudrait, pour régler tous ces problèmes dont on vient de parler, de saturation, il faudrait que la LGV passe ailleurs.

Christophe DE MOLLIEUS – Je vais essayer de répondre, c'est un peu la démonstration que j'ai essayé de faire mais je n'ai peut-être pas été très convaincant

A l'issue des travaux de la troisième voie en 2014, vous aurez ce trafic-là (slide 36) sur les trois voies ; globalement, vous aurez des TER au milieu qui passent entre deux sillons de TGV.

Ces sillons-là, ce sont des TGV des grandes lignes, des TEOZ, des Corail, tous ceux qui ne s'arrêtent pas dans les petites gares. Ici, vous avez les TER. Imaginez que vous construisiez une quatrième voie ou une deuxième infrastructure parallèle, cela vous permet de mettre sur cette deuxième infrastructure les trains grandes lignes ou intercitys, TER, Corail. Vous les enlevez, imaginez que vous avez un graphique où on a enlevé ces trains, vous aurez beaucoup plus de place pour ajouter les TER, sur deux voies ; parce qu'ici vous avez ces trois voies occupées par tout ce trafic, vous enlevez les TGV, pour ce faire il faut pouvoir les mettre sur deux voies, minimum.

Vous les enlevez, vous les mettez sur deux voies, il vous reste deux voies et sur ces deux voies, vous pouvez rajouter autant de trains parallèles que vous voulez, ce seront les TER, séparés de trois minutes chacun. Cela veut vraiment dire que lorsque l'on passe les TGV sur une autre infrastructure sous forme de quatrième voie ou d'infrastructure parallèle, cela libère de la capacité pour les trains qui s'arrêtent plus souvent.

Jean GONELLA – Otez-moi d'un doute. Y a-t-il une alternative ? Si on fait une LGV il y aura cinq voies au total.

Gilles AICARDI – Non, dans la vallée de l'Huveaune il ne peut pas y en avoir cinq.

Jean GONELLA – Cela, on ne l'a jamais expliqué clairement. N'y aurait-il jamais que quatre voies au total ou pourra-t-il y en avoir cinq ? Ne m'interrompez pas, s'il vous plaît.

Claude GUBLER – Monsieur, vous prenez la parole alors qu'elle ne vous a pas été donnée. On donne le micro à quelqu'un d'autre, je donne le micro à mon Maire, mais Monsieur vous n'êtes pas le principal intéressé, on est tous intéressé. Si vous voulez bien passer mon micro et mon droit à mon Maire. Ah ! Mais ce n'est pas possible, vous coupez la parole tout le temps en disant « je veux parler, je veux répondre ».

Stéphane ROSSO – S'il vous plaît, Messieurs, je vous propose que l'on se calme. C'est un sujet passionnant, on le voit, mais restons courtois dans nos échanges. On va donner la parole à chacun. Diane Julien est là pour repérer les personnes qui veulent la parole. Sur le fait que l'on ne soit pas d'accord, c'est normal, mais il faut que l'on se respecte les uns et les autres. C'est un minimum, on porte des idées il ne faut pas faire d'atteintes aux personnes.

Gilles AICARDI – Je partage ce que vous venez de dire, et je me suis un peu énervé, parce que cela fait deux fois que j'entends mon voisin d'à côté dire : « Ils font des réflexions, mais ils n'ont pas lu leur dossier ». Alors s'il vous plaît aucun donneur de leçons. J'ai pratiquement tout lu, peut-être des documents depuis la commission pour le débat public m'ont échappé. Si vous avez lu vos dossiers et que vous avez vu à un endroit qu'il y a cinq voies dans la vallée de l'Huveaune c'est que vous êtes un menteur. Vous ne l'avez pas lu le dossier il n'y a jamais eu cinq voies dans la vallée de l'Huveaune. Vous venez de dire : « Monsieur Chaix est président de l'association il n'a pas lu son dossier ».

Claude JULLIEN – Je n'ai jamais dit cela, je n'ai jamais parlé de cinq voies, il ne peut pas y en avoir cinq.

Gilles AICARDI – Ne donnez pas de leçons aux autres.

Je partage l'avis de Jean Gonella sur la nécessité de la grande vitesse. Je ne suis pas anti-TGV, peut-être d'autres le sont, moi non. Je suis persuadé qu'il faut une grande vitesse entre Marseille et Nice, Marseille-Nice-Paris et demain Gênes, Nice, Marseille, Barcelone. Sauf que je ne suis pas convaincu que la grande vitesse soit une nécessité entre Marseille et Toulon.

Nous n'allons pas revenir sur le choix du tracé des métropoles, il a été fait, peut-être que demain il changera. Ce n'est plus Aix-Nice, mais Marseille-Toulon. En revanche, si je suis d'accord avec

Jean Gonella sur le fait de modifier la part du train par rapport à la part route, la question que je pose, avant même de savoir comment diminuer le nombre de voitures, c'est de savoir comment on va faire pour diminuer le nombre de camions. La question que je pose est la suivante : quatre voies – parce qu'il ne peut pas y en avoir cinq – dans la vallée de l'Huveaune, deux TGV, deux TER, s'il y a un TER toutes les trois minutes, est-ce que cela ne plombe pas l'avenir du ferroutage entre Marseille et l'Italie ou entre l'Espagne et l'Italie ?

Christophe DE MOLLIENS – Je confirme le besoin de faire passer tout le trafic sur quatre voies, et ce n'est pas cinq, surtout que lorsque l'on a un nombre de voies impaires, on a un problème, on en a une qui est exploitée en voie unique dans un sens et dans un autre, ce n'est pas très pratique. Ça ne rajoute pas énormément de capacité. Pour l'instant, les besoins tels qu'ils sont évalués, c'est quatre voies au total. Pour les sillons fret, ils seront prévus en nombre suffisant pour satisfaire les besoins prévus.

Henri DE MATOS – Je voudrais discuter avec Jean Gonella sur le report modal. Ce report modal est conditionné à deux grands sujets. Il n'y a pas de priorité, je commence par le tarif, exemple : Aubagne-Marseille, il est supérieur à 3 euros. Vous prenez le bus, il y a le 240, vous prenez le 6 qui est gratuit, le 50, c'est vraiment moins cher : 1,21 euro.

Ce qu'il y a, c'est qu'il y a les infrastructures RFF et puis après sur ces infrastructures que fait-on comme report modal ? C'est la SNCF qui choisit, déjà sur les tarifs. Après il y a le tarif TER, fixé au kilomètre. Vous ne pouvez pas prendre un billet TER trois mois avant pour 5 euros, alors que vous pouvez avoir une première classe pour Paris, trois mois avant, pour 20 euros. Là, c'est imbattable ! Le TER, de gare en gare, c'est du tarif kilomètre et il est très cher.

Le deuxième, c'est la fréquence de desserte et la régularité. Systématiquement, il y a un TER, mais on l'enlève parce qu'il faut faire passer TGV, et on reste planté en gare. Avec tout ça le report modal est égal à zéro. Ça valorise les Lignes Grandes Vitesse, mais indépendamment de tout le réseau actuel, il n'a rien à voir ce réseau LGV comme Marseille-Lyon, Lyon-Paris. Il ne faut pas que ce réseau LGV Marseille-Nice ait quoi que soit à voir avec le réseau actuel parce qu'autrement on continuera à prendre la voiture.

Bernard DESTROST – Je rejoins tout à fait Monsieur Aicardi sur ses propos. A Cuges, on a toujours eu la même position, on n'était pas contre la LGV, bien au contraire. Le débat public a eu lieu ce n'était pas notre objectif de passer par les métropoles, mais une décision a été prise, celle des métropoles, et on s'assoit dessus d'ailleurs, Monsieur Rosso nous a dit qu'on ne parlait pas d'autre chose.

Mais il y a quand même un constat à faire. Le fait de passer par les métropoles, cela a fait descendre la tension, notamment dans le pays d'Aix où il y avait une forte mobilisation au niveau des agriculteurs, des associations, de la mairie. Les pouvoirs publics, notamment le Conseil général, le Conseil régional, la mairie de Marseille se sont satisfaits de cette décision ; aujourd'hui, on passe vers chez nous. Je crois que l'on ne doit pas être le parent pauvre dans cette affaire. Vous parlez de concertation c'est bien beau, on est en pleine phase de concertation, mais je m'aperçois en fin de compte que la concertation s'arrête après Aubagne. La vallée de l'Huveaune, on est tenu d'y passer.

Je vous demande, puisque l'on est en concertation, d'arrêter de parler de la vallée de l'Huveaune, de nous présenter des schémas pour essayer de passer de trois à quatre ou à cinq ou dix voies. Ce que l'on demande, c'est qu'il y ait un trafic régulier au niveau des TER pour desservir Aubagne, Toulon et Marseille et on vous demande d'étudier, comme vous l'a proposé Monsieur Chaix, une solution alternative à la position que vous prenez dans la vallée de l'Huveaune. On veut que ça se passe en site propre. Essayer de nous comprendre aussi, parce que nous sommes dans une région tout aussi belle que celle du pays d'Aix. On n'est pas plus bêtes qu'ailleurs, je crois que vous devriez en tenir compte.

Claude GUBLER – Je voudrais poser une question. C'est une question simple, elle a été posée par quelqu'un, mais elle a été éludée. Vous devriez pouvoir nous donner la réponse la fois prochaine. Combien y a-t-il de passagers qui font Marseille-Nice ? Ça a été posé à un moment donné, et c'est important, puisque le tracé des métropoles a été fait pour dire : « On a besoin d'un tracé Marseille-Nice direct à grande vitesse qui va mettre Marseille à une heure de Nice ». nous aurions besoin pour notre compréhension, c'est juste une question à laquelle je voudrais qu'on nous apporte une réponse. Combien de passagers Paris-Nice, combien de passagers Marseille-Nice.

Stéphane ROSSO – Il faut le partager en deux.

Aujourd'hui, que l'on parle de TGV, de trains corail, de TER, peut importe. Si on veut atteindre les objectifs de desserte, il faut quatre voies. Peu importe si cela passe par la vallée de l'Huveaune ou pas, mais il faut une nouvelle infrastructure. Il faut quatre voies. Que l'on fasse passer des TER ou des TGV dessus, qu'elles soient dédiées ou pas, il faut ces quatre voies. Qu'elles soient jumelées ou pas, c'est un autre débat, on est d'accord.

Bernard DESTROST – A RFF, il y a des gens compétents dans les bureaux d'études qui pourraient essayer de trouver des alternatives à la traversée de la vallée de l'Huveaune en essayant d'éviter tous les dommages que cela pourrait causer.

Stéphane ROSSO – On a besoin de quatre voies pour passer. Encore une fois, que ce soit dans la vallée de l'Huveaune ou pas, le sujet a été mis sur la table par Monsieur Chaix, je vous le dis, on va en parler après, il va être étudié.

Aujourd'hui, on va essayer de trouver ces données. Quand on parle de direct Nice-Marseille, il n'y en a pas aujourd'hui. Les trains font du cabotage, ils s'arrêtent à Toulon, ils vont s'arrêter à Fréjus, Saint-Raphaël, à Cannes, Antibes, Cagnes-sur-Mer, Nice.

Claude GUBLER – Je n'ai pas dit de trains, mais des passagers.

Stéphane ROSSO – D'accord, mais vous n'aurez pas de nombre de passagers sur des liaisons directes, puisqu'il n'y en a pas. Je vous dis ce que je peux vous donner et ce que je ne peux pas vous donner. Je ne peux pas vous donner un nombre de passagers sur une liaison directe Marseille-Nice, parce qu'aujourd'hui cela n'existe pas. Ce que l'on va essayer de vous donner c'est le nombre de passagers sur les liaisons Marseille-Nice telles qu'elles existent aujourd'hui. Quand on dit « direct » c'est sans arrêt ou ignorant les arrêts. Je préfère le préciser maintenant. On va essayer d'apporter la réponse la plus complète possible, on va essayer de faire appel aux gens intelligents de RFF pour apporter la réponse la plus complète possible.

Je réponds à Monsieur Gubler. Si aujourd'hui il n'y a pas beaucoup de passagers, parce que nous parlions de 5 %, c'est que pour faire Toulon-Marseille en une heure on prend sa voiture, on ne prend pas le train.

Joël QUINARD – Je prends en considération la proposition de Monsieur Chaix. On dit quatre voies, pourquoi ai-je dit que je ne comprenais plus ? C'est que par le passage sous Saint-Cyr, ça serait une voie unique ou deux voies ? Deux ! La troisième voie est en construction, on est sûr qu'à l'horizon 2014 dans la vallée de l'Huveaune ordinaire sur le trajet actuel il y aura trois voies. Ajouterait-on une voie le long des trois voies ou sur une solution alternative que certains proposent ? Je n'imagine pas que l'on fera une LGV sous Saint-Cyr à voie unique. Cela paraîtrait stupide. Donc il y a des propositions qui mènent à cinq voies, il faut quand même le considérer. C'est la question que j'ai posée tout à l'heure et qui n'a pas été admise.

Je dirais une deuxième chose. Vous avez posé une question sur les trafics, mais la question n'est pas tout à fait pertinente. La vraie question est : origine-destination, par exemple entre Marseille et Nice, mais tous voyageurs confondus, rail et route. C'est comme ça que l'on fait du bon travail. Quelle est la part modale actuelle du rail par rapport à la route ? C'est l'espoir que l'on pourrait avoir pour un transfert. Donc, ce que vous devez nous donner ce n'est pas seulement les billets

ferroviaires, mais tous les voyageurs entre Marseille et Nice. Sinon on ne fait pas un bon débat. Si vous n'y mettez que quatre voies, ça veut dire que vous éliminez a priori le projet de Monsieur Chaix.

Stéphane ROSSO – Le projet de Monsieur Chaix propose une alternative qui est le passage sous le massif de Saint-Cyr, qui va être étudié du point de vue technique, du point de vue capacité, du point de vue exploitation et du point de vue environnemental. C'est à l'aune de tous ces critères que seront jugés tous les fuseaux scénario. Si ça marche avec trois voies dans la vallée de l'Huveaune et deux voies qui passent sous le massif de Saint-Cyr, ça marchera comme cela. Aujourd'hui, le débat est qu'il faut quatre voies. L'alternative de Monsieur Chaix, elle doit être étudiée, encore une fois, sous l'angle exploitation et capacité.

Cette proposition qui était de se dire : « Faisons juste une quatrième voie pour augmenter le service TER entre Marseille et Aubagne » est incluse dans une réflexion plus globale, qui avait été demandée par plusieurs acteurs, qui était de dire : « Quels sont les investissements à faire de cette situation zéro permettant de répondre aux objectifs de desserte 2023 et 2040 en comparaison de la création d'une Ligne nouvelle à Grande Vitesse ? »

On est en train d'étudier cette situation zéro, tout d'abord dans le respect du réticulaire 2023/2040, puisque c'est notre base de travail et c'est de cela que l'on se rapprochera en tous les cas, avec bien entendu un caractère faisable. Il ne faut pas que ce soit tout et n'importe quoi et que techniquement on ne soit pas capables de le réaliser.

Ensuite, avec de fait pas d'objectif de grande vitesse étant donné que sur les infrastructures existantes il n'y a pas d'objectif de grande vitesse. C'est-à-dire que sur les infrastructures existantes dans la vallée de l'Huveaune, le fond de ligne vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne et ensuite jusqu'à Toulon, c'est à peu près 130 kilomètres/heure à d'autres endroits c'est 110 ou 120, mais on dépasse très rarement les 130 kilomètres/heure. C'est le constat sur la situation zéro qui sera présenté au COTER, étayé et présenté dans les différents groupes de travail.

Alain PATOUILLARD – Est-ce qu'on l'aura avant le COTER ?

Stéphane ROSSO – Non, malheureusement. Ça demande un travail important, dès lors on ne l'aura pas avant le COTER. Mais elle sera proposée au COTER.

On va venir au scénario de Monsieur Chaix, on va parler aussi, puisqu'il y avait eu des questions, d'une possibilité d'avoir une gare à l'Est de Marseille. Derrière, on parlera du scénario de Monsieur Chaix qui est en cours d'étude.

Joseph FABRIS – De toute façon, vous dites que nous allons vous parler du scénario de Monsieur Chaix, c'est de ça que je voudrais vous parler.

Stéphane ROSSO – Est-ce que cela peut attendre un peu ?

Joseph FABRIS – Si vous voulez, j'ai tout mon temps. L'important est que je puisse m'exprimer.

Stéphane ROSSO – Sur la gare de l'Est de Marseille, la même question a été posée dans le groupe de la vallée de l'Huveaune, on a répondu de la même manière. Comme ça vous avez le même niveau d'information concernant cette question.

Le premier constat est que ça a bien été pris en compte par RFF. Suite aux différentes demandes des groupes de travail, cette question va être prise en compte et étudiée par RFF.

Deuxième point, ce choix n'est pas neutre, comme l'a expliqué Christophe de Molliens. Dès qu'on fait des arrêts en gare on réduit la capacité de la ligne à faire passer des trains et donc ce n'est pas neutre du point de vue exploitation et capacité. Ce n'est pas neutre non plus d'un point de vue éléments de prospective, c'est-à-dire est-ce que c'est intéressant que se soit une gare où il y a des trains TAGV qui s'arrêtent ? Est-ce qu'il y a vraiment un potentiel dans cette gare ou pas ?

Sur les éléments de prospective, la gare TAGV qui serait localisée à La Barasse aurait un bassin de chalandise d'environ 276 000 personnes. Ce qui n'est pas énorme pour une gare TAGV. C'est très bien pour une grosse gare régionale, mais en termes de zone de chalandise pour une gare TGV, on est un peu en dessous des minima. Dès lors, on se pose la question.

Cette gare a un intérêt évident au point de vue d'un service régional. La dernière fois on avait vu, il y a des zones de chalandise de la gare Marseille Saint-Charles, elles s'arrêtent au milieu de la vallée de l'Huveaune et après sur Marseille La Barasse, on met tellement de temps en voiture que les gens n'y vont pas. Il faut aussi remettre en perspective cette gare-là dans le cadre d'un service performant à l'horizon 2023 dans lequel on aurait 11 trains entre Aubagne et Marseille, 8 liaisons entre Marseille et Toulon et du coup des potentialités d'arrêts importantes en gare de La Barasse.

Sur Marseille Saint-Charles, on a une zone de chalandise qui est moins importante. C'est en gros les temps de trajet que l'on met pour aller dans chaque gare en heure de pointe avec son véhicule particulier, avec une durée de trajet d'une demi-heure. Donc Marseille Saint-Charles a une zone de chalandise moins importante, mais par contre, elle concerne plus de population, puisqu'on est sur un tissu urbain très dense.

La zone de La Barasse, étant donné qu'elle a ses grandes liaisons autoroutières conserve une zone de chalandise plus importante, mais conserve un bassin de population moins important. Encore une fois, il faut relativiser tout ça avec le fait qu'en 2023 ce que l'on veut, ce n'est pas présenter des cartes de chalandise avec des voitures, mais des cartes de zones de chalandise avec des transports en commune. C'est-à-dire que l'objectif à 2023 est bien de faire en sorte que les gens, quand ils doivent aller dans une gare, ils vont dans la gare la plus proche, ils s'arrêtent, ils ont un parking relais, et derrière ils montent dans un TER pour se rendre dans les endroits dans lesquels ils doivent aller. C'est là que l'on fera de la bonne performance.

En termes de prospective et en termes d'analyse, il faut aussi que – ça a été remonté dans les deux précédents groupes de travail nord Marseille et Huveaune – à l'horizon 2023 et 2040 on doit avoir des gares interconnectées, c'est-à-dire des gares en liaison avec des trains à grande vitesse et du service régional et aussi des gares dans lesquelles on a des services de transports urbains performants.

Carmen HEUMANN – Je n'ai pas bien compris, sur l'interconnexion. Est-ce que vous venez de dire que sur une nouvelle gare qui serait dédiée au TGV, on aurait obligatoirement l'interconnexion, ou on aurait le TER qui passerait obligatoirement par cette gare ?

Stéphane ROSSO – Aujourd'hui, on n'a pas assez d'éléments en termes de prospective pour savoir si cette gare-là a un potentiel pour faire arrêter des trains TGV. Dans la vallée de l'Huveaune, quand je leur ai dit que l'on ne savait pas s'il y avait le potentiel pour faire arrêter des trains TAGV, ils ont bondi du siège. Sur cette gare-là, il faut encore que l'on travaille pour identifier son potentiel.

Ce qui est sûr, c'est que c'est une gare très intéressante du point de vu du développement des systèmes régionaux. Quand on dit une gare interconnectée, c'est une gare dans laquelle RFF se laisse la possibilité de faire arrêter des TAGV, c'est comme ça que l'on va mener les différentes études. Mais cet arrêt de TAGV dans cette gare régionale n'est pas neutre en termes d'impact, à la fois sur le service régional et sur le service TAGV.

Carmen HEUMANN – Quelle est la logique, puisque l'on vient de dire que la coexistence entre le TER et la LGV pose un certain nombre de problèmes si on recommence à remettre le même système ?

Il y a peut-être des interconnexions avec les transports urbains qui peuvent se faire en dehors du réseau ferré, qui peuvent se faire par une coordination de l'ensemble des modes de déplacements, que ce soit les transports en commun, les tramways et ainsi de suite.

Stéphane ROSSO – On est d'accord, je ne dis pas le contraire. C'est aussi une des opportunités qu'offre ce projet, de se dire qu'il faut un système préformant régionalement pour la voie ferrée, mais aussi pour les transports en commun et que les deux fonctionnent très bien. Globalement, pour que le transport global commun, qu'il soit ferré ou urbain soit intéressant, il faut qu'on évite ces ruptures de charge. Donc aujourd'hui il faut bien qu'il y ait un nœud qui concentre tous ces transports et qu'après on dispatche à l'extérieur de ce nœud. Cette vision sur un service régional est cohérente, maintenant la question est : est-ce que c'est cohérent avec des trains à grande vitesse qui s'arrêtent.

Pour conclure, on n'a pas la réponse aujourd'hui parce que l'on n'est pas assez avancé en termes de prospective. C'est pour ça qu'on a dit au début que cette réponse serait apportée ultérieurement, avec le développement des études de prospective et des études enquêtes ménages qui sont en cours ou qui vont être menées et qui permettront de déterminer s'il y a un potentiel sur cette gare-là.

Jean-Pierre FOLLEGOT – Je voulais juste rebondir sur le graphique. Vous présentez un graphique qui tend à laisser croire que si on fait un arrêt à La Barasse par exemple, vous allez consommer de la capacité sur la ligne. Par contre, vous avez résolu ce problème à la gare de l'Arbois où les quais ne sont pas sur la ligne directe.

Christophe DE MOLLIENS – En fait ce que montre ce graphique, c'est qu'au moment où le TGV ralentit pour prendre son arrêt, le temps qu'il ralentisse, le train qui arrive trois minutes derrière ne plus peut passer. On ne le prévoit pas. Cela fait un sillon de moins. Pendant l'arrêt, certes un train peut passer derrière sur les voies filantes, mais à ce moment-là le train qui est arrêté doit s'arrêter trois minutes de plus pour le laisser passer. On augmente donc le temps d'arrêt. Dans tous les cas on a occupé de la capacité et dans le cas où un train se fait dépasser, le temps d'arrêt augmente, et donc le temps de parcours total augmente pour les mille passagers du train.

Benoît RIDEAU – Ça veut dire qu'on est parti sur une hypothèse d'un train toutes les trois minutes.

Christophe DE MOLLIENS – C'est la capacité d'une ligne à grande vitesse.

René CHAIX – Une précision, lorsque vous parlez de trains à grande vitesse vous incluez les TGV, mais aussi les TER qui d'après ce que j'ai compris doivent emprunter obligatoirement les lignes nouvelles TGV. C'est pour la clarté de la compréhension d'un arrêt éventuel.

Christophe DE MOLLIENS – Oui, en fait les horaires sont prévus à la fois pour des services nationaux, et pour les services régionaux à grande vitesse. C'est pour cette raison que l'on a besoin d'un raccordement entre réseaux ferrés classiques et Lignes à Grande Vitesse entre La Baume et Aubagne pour permettre à certains services régionaux à grande vitesse venant de Nice ou d'Italie de pouvoir être terminus à Saint-Charles.

Pierre CALFAS – Je reviens en arrière ; vous nous avez montré des zones de chalandise, comme cela a été montré à Nice, basées en voiture particulière, sur l'heure de pointe 2011. Je n'appelle pas ça de la prospective. J'ose espérer que vous ferez le même type d'exercice pour tout l'Huveaune et en projetant ce que pourraient être le tramway et les différents autres modes de transports à l'époque de la mise en service du train.

Stéphane ROSSO – C'est en cours, il y a encore certains éléments de prospective qui ne sont pas encore prêts, qui sont en cours d'analyse. C'est pour ça que l'on a besoin encore de temps sur ces sujets-là.

Ce sont bien évidemment des enjeux, régionaux, nationaux et politiques. On est en train de constituer notre base de données sur toute la partie prospective territoriale, et on ira bien entendu au-delà du transport en voiture sur La Barasse. Ça servira à alimenter la réflexion sur quels transports en commun doivent venir à La Barasse.

Claude JULLIEN – Je voudrais revenir sur le report modal. Au moment du débat public dans les chiffres de la DREAL il avait été clairement écrit qu'en 2020, si on utilisait sa voiture entre Marseille et Nice on mettrait une demi-heure de plus pour rentrer dans Marseille et on mettrait une demi-heure de plus pour rentrer dans Nice. Depuis le débat public la DREAL a modifié les chiffres et si le chiffre est maintenu pour Marseille, pour Nice en revanche on s'achemine vers une heure.

Je la crois volontiers, la dernière fois que je suis allé à Nice en voiture, je suis tombé en pleine heure de pointe le matin vu l'horaire de la réunion à laquelle j'allais, personnellement j'ai mis une heure et demie pour entrer dans Nice. Ça devient catastrophique et c'est la motivation principale du report modal par rapport à la création des ICTGV. On pense tout de même que le jour où il y aura un ICTGV qui fera Marseille-Nice en une heure, beaucoup de gens abandonneront la voiture pour aller de Marseille à Nice.

Frédéric CORNILLE – A mon avis ce ne sont pas les Marseillais qui embouteillent, ce sont les Niçois. Donc, se sont des TER qu'il nous faut pas des TGV.

Claude JULLIEN – L'entrée de Nice est connue, ce sont les cinq kilomètres à l'entrée qui saturent. Seulement cinq kilomètres, pas plus.

Frédéric CORNILLE – Vous n'allez pas dé-saturer avec des TGV. Vous allez dé-saturer avec des transports locaux performants. C'est un problème local

Claude JULLIEN – Écoutez-moi, c'est les milliers de voitures qui viennent des collines de Grasse, de Vence. Mais le fait de mettre un ICTGV sur la LGV fera que, vu qu'il s'arrêtera à Cannes, il y aura des Cannois qui pourront monter.

Frédéric CORNILLE – C'est un TER pour moi, ce n'est pas un TGV.

Claude JULLIEN – Ce sera l'équivalent d'un TER alors qu'en réalité ils feront de la grande vitesse. Ça retirera pas mal de monde.

Julie MARTY – J'avais une question sur la gare de La Barasse. Je crois que l'étude de cette gare avait été proposée par une association.

Stéphane ROSSO – Proposé unanimement par le groupe de travail de la vallée de l'Huveaune.

Julie MARTY – Quel est l'intérêt d'avoir cette gare-là ? L'étude du passage sous Saint-Cyr est-elle dépendante d'avoir cette gare ou peut-on avoir le passage sous Saint-Cyr sans avoir cette gare ?

Stéphane ROSSO – On pourrait avoir le passage de Saint-Cyr sans cette gare. L'intérêt de cette gare est qu'elle est à l'Est de Marseille. Dès qu'on arrive à Saint-Marcel, on perd de la zone de chalandise à la fois en voiture, mais on perd de la zone chalandise en transport en commun. Il y a un intérêt évident pour un Cugeois qui doit prendre le TER ou le TGV de ne pas aller jusqu'à Marseille et de s'arrêter avant dans une gare dans laquelle il aura de quoi garer sa voiture. Ça lui éviterait d'avoir encore 45 minutes avant d'entrer dans Marseille.

Après ce sont, des éléments qu'on pressent qui doivent être analysés puis approfondis. Comme le disait Christophe de Molliens tout à l'heure, à partir du moment où on se débranche de la ligne classique, on a quand même besoin d'un point de connexion entre les deux pour avoir ces services rapides à grande vitesse et aussi avoir ce chant qui permet en cas d'incident sur la ligne classique de délester. Si on est dans le cas, j'ai bien noté, de Saint-Cyr, il reste une problématique qui peut trouver des réponses techniques pour partie dans la vallée de l'Huveaune.

Claude GUBLER – J'ai entendu tout ce qui a été dit par Monsieur Gonella sur les transferts vers le rail des véhicules polluants si je puis dire prenant l'autoroute. J'ai aussi entendu que l'on met une demi-heure de plus pour entrer dans Marseille ou dans Nice. Mais les véhicules qui empruntent l'autoroute de Marseille jusqu'à Nice, ne vont pas forcément à Nice. Il y a toute une zone où les trains ne vont pas. Beaucoup de véhicules bifurquent, j'ai des doutes sur le transfert total. Je dis qu'une petite partie effectivement ira plus vite en train qu'en voiture, mais cela ne veut pas dire que l'on peut la chiffrer. Marseille-Nice, tout le monde ne le fait pas tous les jours et comme ça a été

dit, les demi-heures d'entrée pour l'un ou pour l'autre sont essentiellement liées aux infrastructures locales, c'est-à-dire de Sophia-Antipolis jusqu'à Nice, de Cannes jusqu'à Nice, de Grasse jusqu'à Nice qui est emboutie parce que c'est encaissé.

Même chose pour Marseille. Mais je ne crois pas que l'on aura un retour. On est ici en concertation pour savoir comment on va mettre en place une ligne TGV qui passe par les métropoles, on apporte chacun de l'eau à nos moulins, mais ça ne changera rien, il faudra bien qu'on la fasse.

Stéphane ROSSO – On est d'accord sur une partie de ce que vous venez de dire. Effectivement aujourd'hui il n'y a pas beaucoup de personnes qui font Marseille-Nice, parce que c'est horrible de rester scotché à Nice. C'est aussi pour ça que ça limite les échanges économiques entre deux grandes métropoles azuréennes. Avoir un Marseille-Nice en une heure en transports en commun permettra de développer ces échanges et d'avoir plus de monde qui feront Marseille-Nice.

Diane JULIEN – Dernière question de Monsieur Chaix. Puis, on finit, car il faut que le groupe fasse la synthèse de ce que l'on remonte au COTER.

René CHAIX – En ce qui concerne la gare de La Barasse, je rappellerai pour ceux qui n'étaient pas là pour les premières réunions, que la question se posait parce que le SCOT de MPM qui est actuellement en cours de concertation prévoit un développement urbain de la ville de Marseille sur le secteur de La Valentine, avec un développement de la gare de La Barasse. Cette dernière offre une superficie disponible qui permet d'en faire du point de vue de la MPM, une véritable gare intermodale en prévoyant les connexions TER, avec éventuellement le futur tramway de Marseille qui pourrait être prolongé jusque-là ; en pointillé également, le SCOT prévoit le raccordement de ce tramway avec le futur tramway d'Aubagne.

Ensuite, il y a des possibilités de stationnement assez importantes. Je dirais que nous, ici, en tant qu'acteurs du projet LGV on ne doit pas méconnaître qu'il y a à l'étude de la part de Marseille de la part de MPM une gare intermodale à La Barasse. Si la ligne LGV doit passer par là, on doit se poser la question : est-ce que l'on prévoit ou pas un arrêt éventuel de cette ligne-là ? D'autant que l'on sait maintenant que cette ligne devra également assurer les transports des ex-trains Corail c'est-à-dire les trains régionaux à grande vitesse et là aussi on doit se dire est-ce qu'il serait intéressant que quelques-uns de ces trains puissent s'arrêter là ?

Il est évident que je déconnecte complètement la situation d'une éventuelle gare à La Barasse de ce tracé alternatif dont on a parlé, mais si ce tracé alternatif doit se faire le croisement de la vallée de l'Huveaune peut très bien se passer à cet endroit-là.

Jean GONELLA – J'ai peur que le projet de cette gare de La Barasse, soit le doute qu'on ait à terme des transports de banlieue aussi efficaces qu'à Paris. Parce que, tant qu'on a des transports type RER sur la banlieue Sud-Est de Paris personne de quelque agglomération que ce soit au Sud-Est de Paris n'a jamais demandé une gare de type La Barasse pour arrêter les TGV Paris Lyon. Or, il pourrait y en avoir, j'ai posé la question à Paris et on m'a dit, « Non, il y a de tels services des RER que c'est inutile. Les gens vont dans leur gare de RER, vont à Paris Lyon et prennent le TGV. »

Je répète, pour que l'on comprenne bien, je me dis que cela sous-entend qu'autour de Marseille on n'aura jamais des transports collectifs ferroviaires, de banlieue, aussi performants qu'à Paris. Alors, la gare de La Barasse deviendra nécessaire et sera un aspirateur à automobiles. Je continue à penser qu'on en reste à la pensée de 1960, du quasi-tout automobile et des gares aspirateurs à voitures.

André VILLENEUVE – Je vais intervenir sur un autre sujet. Je ne sais pas trop où on va parler d'agriculture aujourd'hui. Je suis désolé d'en parler, mais je pense que c'est important de parler de l'agriculture.

Lors de la dernière réunion, vous m'aviez dit : « On en parlera pendant les groupes d'études thématiques agricoles » sauf que je voudrais bien comprendre comment fonctionnent ces groupes de travail. Il y en a un qui va se faire au niveau département, *a priori* vous devriez me contacter pour que l'on essaie de constituer le groupe. Il y a des participants, ici, qui pourraient très bien venir constituer ce groupe. Mais par contre, au niveau régional c'est un peu le flou, de mon point de vue.

Avant-hier il y avait une réunion à Cuers, on me dit : « Non, ce n'est pas là peine, les Bouches-du-Rhône que vous y alliez parce que l'on ne va parler que du Var ». Sauf que c'était un groupe de réunion régional et qu'il a abordé des sujets très transversaux. J'ai après eu mon collègue du Var qui m'a dit que c'était un groupe où la chambre des Bouches-du-Rhône devait venir. Je ne comprends plus rien, parce qu'on a parlé effectivement de sujets transversaux dont on ne parlera pas ici, parce qu'on le fera dans un autre groupe régional, parce que RFF fait son propre groupe régional agricole. Si la profession en demande un, il y en aura un, après c'est un foutoir, pour employer un mot vulgaire.

Je voudrais que ce soit plus clair et qu'au moins vous nous contactiez pour que tout ce méli-mélo s'éclaircisse dans nos pensées afin qu'on avance réellement, parce qu'on a peu de temps finalement. On parle de quatre ans de concertation, sauf que nous avons deux, trois mois pour discuter de ces sujets-là.

Stéphane ROSSO – Non, on n'a pas deux, trois mois on a vraiment quatre ans pour discuter de ces sujets-là. C'est vous qui aviez fait la demande lors du COTER qui date d'un petit moment, vous aviez dit : « Faites-nous une proposition de constitution ».

André VILLENEUVE – A qui l'ai-je dit ? On reçoit des mails de tout le monde et de personne.

Stéphane ROSSO – Je suis désolé qu'on vous ait dit de ne pas y aller. Je ne pense pas que ce soit RFF qui vous ait dit de ne pas y aller.

André VILLENEUVE – On m'a dit de ne pas y aller parce qu'on parlera que du Var.

Stéphane ROSSO – Qui ?

André VILLENEUVE – On m'a dit lors de la réunion de Marseille, il y a quelqu'un de RFF qui était à la table, je ne sais pas si vous y étiez, qui m'a dit : « On parlera beaucoup du Var, ce n'est peut-être pas la peine ; l'agriculture de Cuges ou l'agriculture d'Aubagne ou de Gémenos, voir de Roquefort La Bedoule sont des agricultures spécifiques, on n'en parlera pas ». Or, mon collègue m'a dit : « C'est dommage que tu ne sois pas venu ». D'ailleurs les personnes qui étaient là ne sont pas vraiment RFF, c'est un bureau d'études qui a mené les débats ?

Bref, apparemment il a été constaté qu'il était dommage que toutes les chambres ne soient pas représentées. Certaines administrations l'ont regretté. J'aimerais bien que cela soit très clair, que les objectifs de chaque réunion soient définis et que l'on puisse savoir qui va où et pourquoi. On parle de beaucoup de choses aujourd'hui qui sont très intéressantes, mais l'agriculture, je comprends bien que cela n'intéresse pas tous les gens autour de la table et c'est bien pour ça qu'on a proposé un groupe thématique. Mais ce n'est pas très clair. Peut-être que je le dis de manière un peu violente.

Stéphane ROSSO – Je n'ai pas de souci avec ça. Si vous le voulez, on avance, et on se retrouve à la fin.

André VILLENEUVE – Non, je ne serai pas là.

Stéphane ROSSO – On avance et je laisse la parole à Marion Picquet et je vois avec Monsieur tout de suite et je lui explique.

Claude NOBLE – Je voulais dire que ce que vient de dénoncé Jean Gonella, c'est tellement évident que nous en avons une illustration parfaite à la gare de l'Arbois avec cette marée automobile qui détruit le paysage.

Il faudrait maintenant que les infrastructures prennent en compte l'environnement et que l'environnement soit aussi ajouté dans ces infrastructures. Il est temps de changer de mode de pensée et d'avoir un peu plus d'imagination et de respecter les générations à venir.

Claude BARGIN – Claude Bargin du Comité de défense des terres fertiles du pays d'Aubagne. Je voudrais conforter ce que dit Monsieur Villeneuve. Moi, je n'ai pas trop trouvé, dans cette réunion, le temps de parler d'agriculture. J'aimerais bien qu'il y ait donc une commission où l'on puisse parler de notre place.

Stéphane ROSSO – Si vous voulez, on se revoit cinq minutes. On vous propose donc de vous parler du fuseau proposé par Monsieur Chaix et, pendant qu'on parle du fuseau, on se voit juste derrière le paravent et puis on discute de ça.

Marion PICQUET – Je rappelle l'historique. Monsieur Chaix a apporté sa contribution lors du dernier groupe de travail, La Penne sur Huveaune, et le groupe de travail à Aubagne. Dans la foulée, nous avons missionné le bureau d'études SYSTRA, qui est compétent sur les Bouches-du-Rhône, pour l'étude de ce fuseau alternatif. Nous nous sommes rencontrés avec Monsieur Chaix le 4, cette semaine, pour débattre des premiers éléments fournis par le bureau d'études. Je vous laisse préciser.

René CHAIX – Je rappelle que cette proposition de solution alternative est destinée à nous sortir du tout vallée de l'Huveaune, des quatre scénarios qui prévoient un tronç commun jusqu'à présent. Donc, cette solution alternative, je l'ai proposée aux gens de l'association Vivre à Gémenos, et aussi au réseau UDVN 13, URVN et FNE, dont on a l'entier soutien. La carte que j'ai remise, en fait, n'émane pas de nous. C'est une carte qui avait été établie il y a quelque temps, en début du débat public, sur demande de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille. Je l'ai citée et communiquée simplement à titre de référence pour savoir qu'il a existé un autre scénario que celui du passage par chez nous.

RFF a bien voulu me convier à une réunion pour me donner les premiers résultats de l'étude qu'ils avaient faite à partir de ce tracé. Or, ce que j'ai pu voir était un tracé que j'ai estimé trop au Sud et, en tout cas, qui pouvait affecter gravement un certain nombre de communes qui pouvaient, jusqu'à présent, se penser épargnées, par exemple, une partie de Cassis, La Ciotat, Ceyreste, et ainsi de suite. J'ai dit à RFF qu'en l'état cette hypothèse de fuseau ne correspondait pas à ce que nous souhaitions, puisqu'on avait dit que le fuseau qu'on devait étudier, s'enfonçant sous le massif de Saint-Cyr et de Carpiagne, devait aboutir derrière, au nord de Ceyreste. C'est-à-dire qu'il devait éviter toutes les zones urbanisées et les zones agricoles, et éviter, bien entendu, une grosse partie de la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et Cuges, et également épargner toute une partie qui pouvait être menacée dans le scénario initial, le territoire de Signes.

Donc, RFF a bien voulu prendre en considération cette observation et a proposé d'étudier un ou deux fuseaux intermédiaires qu'ils devraient nous présenter prochainement. Il aurait été souhaitable que nous les ayons aujourd'hui, mais nous nous sommes vus il y a peu de temps, et on peut comprendre qu'ils n'aient pas eu le temps de nous les présenter. Ils seront présentés au COTER le 18 et nous en aurons communication dès le lendemain, semble-t-il, par mail.

Je voudrais rappeler également que, faute de cette solution alternative qui pourrait croiser la vallée de l'Huveaune, nous l'avons dit, au niveau d'une future gare éventuelle, secondaire ou régionale, à La Barasse, si on restait sur le fuseau actuel... Nous avons remis une contribution précédemment, dès l'origine du débat public, qui consistait à se débrancher de la ligne qui était prévue dans la vallée de l'Huveaune, au niveau de La Penne, pour s'enfiler en tunnel et rejoindre une partie du tracé Ferrier de l'époque, qui remonte à 1992, qui pénétrait en tunnel sous le massif du Douard, qui est là, derrière, pour sortir sur le sommet, aux Gorges de la petite Sainte-Baume, et épargner, bien entendu, toute la vallée de Gémenos et de Cuges. Ça, c'était notre proposition initiale, qui est toujours d'actualité pour le cas où le scénario actuel serait maintenu.

Julie MARTY – Le décrochement à partir de La Penne, comment se ferait-il ? En souterrain ?

René CHAIX – Ce qui était prévu, c'est qu'Aubagne soit en souterrain, dans le scénario initial, dès le début du débat public. Donc, je crois que RFF a toujours maintenu ce passage à Aubagne en souterrain.

Julie MARTY – Oui, mais d'où à où ?

René CHAIX – Plutôt que de passer au centre d'Aubagne en souterrain, il vaut mieux intégrer La Penne dans un passage souterrain pour sortir un peu plus haut, franchir l'autoroute par un viaduc, et pénétrer là. On n'est pas allé dans les détails, on n'a pas les capacités, dans notre association, pour étudier précisément le tracé.

Julie MARTY – Mais la capacité de savoir que ça passe enterré par la vallée de Gémenos, oui. Dans le massif en face de Gémenos, d'accord.

René CHAIX – Je rappelle que cette hypothèse de passage en tunnel dans le massif du Douard pour épargner Gémenos, Cuges, n'est pas une hypothèse nouvelle. Ce projet, que nous étudions aujourd'hui, remonte à 1992. C'est vieux. En 1992, ce projet a avorté parce qu'il n'y a pas eu de consensus de la part des élus et il revient aujourd'hui. Le gouvernement de l'époque avait nommé deux collègues d'experts, l'un pour étudier le tracé depuis un point entre Avignon et Aix jusqu'à Nice ; c'est le tracé qui a été éliminé. L'autre devait étudier un tracé depuis Marseille. La différence, c'est que ce tracé depuis Marseille n'allait pas à Toulon. Donc, il était plus au Nord de notre territoire. Ce collègue, qui étudiait ce tracé-là, était présidé par Monsieur Ferrier, qui était universitaire, et il a déposé un rapport. Dans ce rapport, il dit que ces zones-là doivent être évitées. Comment les éviter par le passage en tunnel dans le massif du Douard. Nous disons que ce qu'un collègue d'experts a prévu en 1992 est d'autant plus vrai, aujourd'hui, que l'urbanisation s'est accrue et les zones d'entreprises développées.

Julie MARTY – Ce que je voulais juste savoir c'est, par rapport à cette demande, est-ce que c'est une alternative à la première demande du passage sous Saint-Cyr ?

René CHAIX – Non, ce n'est pas une demande. Nous refusons ce passage. Je ne sais pas si je dois répondre. Il est évident qu'il y a une grande inquiétude dans toute la vallée de l'Huveaune, dans tout notre territoire. Notre position est claire. Le projet se heurte, tel qu'il est présenté par RFF, avec le scénario initial, à une très vive opposition et une inquiétude légitime de nous tous, sur les ravages que peut faire une ligne sans protection dans la vallée de l'Huveaune et, n'en parlons pas, ici, dans nos vallées étroites de Cuges et de Gémenos. C'est un scénario catastrophe. Donc, ce scénario, nous le refusons et nous disons : « S'il doit être maintenu, il faut qu'il y ait une protection suffisante », pour éviter le rejet total du projet. Les protections suffisantes, il y en a diverses et, ici et ailleurs sûrement, il y a le tunnel qui évite le bruit à la source.

Voilà notre position, et c'est la raison pour laquelle, pour ne pas rester sur un refus, nous proposons l'étude d'une solution alternative que nous espérons pertinente, et c'est ce que nous espérons que RFF démontrera et retiendra, si le groupe en est d'accord, avec les autres groupes, car il est évident que, dès qu'on change un fuseau, ça implique aussi des conséquences ailleurs. C'est pour ça que nous disons : « Évitions les conséquences d'un nouveau fuseau sur des zones urbanisées ailleurs », pour essayer d'avoir l'adhésion de la plupart des groupes de travail.

Julie MARTY – C'est exactement ce sur quoi je voulais rebondir, c'est effectivement de ne pas forcément envoyer les nuisances plus loin et, justement, par rapport à ce que vous disiez ; si c'est enterré à Gémenos pour ressortir à Aubagne, se ré-enterrer après, par rapport au Douard, il y a des gens aussi entre ces deux options. Donc, justement, c'est ce que je voulais savoir.

Joseph FABRIS – Joseph Fabris, conseiller municipal à Signes. Moi, je vais m'adresser un peu à Monsieur Chaix et à Monsieur Destrost qui, tous les deux, se sont exprimés sur ce projet de tracé. Projet de tracé qui, à mon sens, est un tracé synonyme d'évitement de nuisances pour la vallée de l'Huveaune, ainsi que pour Aubagne. C'est louable. Je n'ai pas dit jouable, mais louable. Il doit également être considéré, lors de son étude, comme étant un tracé intelligent qui s'inscrirait dans

un axe Marseille-Toulon au plus rectiligne – je me suis déjà exprimé, lors de l'atelier précédent, à ce sujet – se matérialisant dans un couloir se situant sur les terres varoises, entre la route nationale 8 au Nord et les vignobles de Bandol au Sud.

Un participant – Entre les deux, il n'y a pas de zones urbanisées.

Joseph FABRIS – Tout à fait. Donc, je me répète, pour des raisons que j'ai déjà abordées lors du premier atelier géographique, ici même. Je dois vous dire que j'ai eu l'occasion, lors du deuxième atelier géographique à Toulon, d'évaluer les réactions, bien légitimes à mon sens, des représentants des appellations des vins de Bandol. On peut les comprendre parce que ce tracé, s'il plonge trop au Sud, impactera forcément Bandol, ce qui est inenvisageable.

Cette LGV des métropoles du Sud, choix actuel du gouvernement et du ministre Jean-Louis Borloo a le devoir de respecter les Varois. Je crois que je suis le seul représentant d'une commune du Var ici, donc je parle en nom de la commune de Signes. Il a le devoir de respecter les Varois, leur viticulture, notre environnement et, par là même, notre qualité de vie. Et, pour reprendre ce que vient de dire Monsieur Aicardi puisque, nous, nous sommes des gens du terroir et nous vivons sur nos territoires, n'est-ce pas ? Je ne reproche rien à personne, chacun vit chez soi, c'est normal. Lorsqu'on se positionne sur le bord de mer, en partant du bord de mer, donc de La Ciotat, Saint-Cyr, d'où vous voulez, et qu'on regarde vers le Nord, on se dit : « On voit quoi ? » Mis à part le plateau du Castellet et la nationale 8, il y a des centaines et des centaines d'hectares qui sont inhabités au Sud de la nationale 8, des centaines d'hectares qui ont fait l'objet d'un incendie en 2003. J'y étais, j'ai passé une nuit complète sur les lieux de l'incendie. Je voudrais que vous teniez compte de cette déclaration. Lorsque le tracé, porté par l'association de Monsieur Chaix, sera à l'étude, qu'on envisage de réfléchir à tout ça.

On a quand même beaucoup parlé, et je le redis – excusez-moi, mais je défends notre territoire – on parle beaucoup, et moi, je l'ai toujours regretté parce que ça fait des années d'ailleurs, d'un passage par le plateau du Castellet. Je vous ai expliqué précédemment que je ne voyais pas l'utilité de faire remonter la ligne LGV jusqu'au plateau du Castellet pour redescendre, ensuite, sur Toulon. A mon sens, il y a des possibilités tout à fait évidentes de passer un peu plus au Sud, entre les vignobles de Bandol, entre le plateau du Castellet. Je ne vais pas recommencer à énumérer tout ce qui s'est fait sur le plateau du Castellet depuis une vingtaine d'années, à vous de voir. Il suffit de se pencher un peu sur les cartes, et puis on voit ce qu'il est possible de faire. Merci.

Stéphane ROSSO – C'est noté. Ce fuseau alternatif proposé, on s'engage à l'étudier. On va l'étudier jusqu'au bout. Il est clair que, tel qu'il est présenté, il apporte quand même pas mal de perturbations au-delà du massif de Saint-Cyr. C'est pour ça qu'on avait regardé avec Monsieur Chaix, on l'a dit quand même, ce n'est pas la meilleure solution, il en avait convenu. Vous me dites si je me trompe. Il me semble quand même que l'idée était bonne de se débrancher de La Barrasse et, comme le disait Monsieur Fabris et comme le disait Monsieur Aicardi, entre ce que j'appelle le bord de mer, entre passer par La Ciotat et passer par le Nord où c'est moins densément peuplé et où il y a moins de contraintes humaines, ça serait quand même un peu mieux optimisé.

Effectivement, si vous en êtes d'accord, ce que je peux vous proposer, c'est de se dire que, ce tracé-là, il n'est pas faisable. Si vous voulez, on peut vous apporter les éléments de la réflexion qui vont jusqu'au bout et on essaie de remonter ce tracé un peu plus au Nord, sur un fuseau plus central permettant d'éviter des désagréments, à la fois pour cette vallée de l'Huveaune, le pays d'Aubagne, le pays de Sainte-Baume, comme d'éviter les désagréments pour La Ciotat, Ceyreste, Cassis, tous les territoires qui auraient pu être concernés par ce projet. Je ne dis pas : « impactés », parce que je ne sais pas. On avait des hypothèses qui sont encore en cours de vérification par les bureaux d'études. C'est remonter ce tracé un peu plus au Nord pour limiter cette descente au Sud, et qu'il soit plus central.

René CHAIX – C'est le tracé dont parle Monsieur FABRIS.

Stéphane ROSSO – C'est, à peu de chose près, le tracé dont parle Monsieur Fabris, effectivement. Pas dans la façon dont c'était décrit. Si vous voulez, on a eu une demande. Je vous explique le raisonnement, dans une volonté de transparence. On a une demande qui est faite, on étudie cette demande en se disant : « Il faut que ce soit faisable le plus possible, et que ça réponde le plus possible à la demande. » Après, on présente les avantages et inconvénients. Effectivement, là, il y a plus d'inconvénients que d'avantages. C'est pour ça qu'on a demandé à Monsieur Chaix de venir et de lui dire : « Il y a plus d'inconvénients que d'avantages, qu'est-ce qu'on fait ? Est-ce qu'on le présente ou est-ce qu'on ne le présente pas ? » Il nous a dit : « Non, ça, ce n'est clairement pas jouable mais, par contre, au Nord, c'est plus jouable. »

Effectivement, quand on a regardé avec lui sur la carte, on ne l'a pas encore étudiée mais, sur la carte, ça semble plus jouable au Nord. C'est pour ça que je vous propose, aujourd'hui, d'amender cette réflexion en disant que ce qui est plus jouable, c'est un tracé, un fuseau plutôt central plutôt que Sud. On ne pouvait pas, ni Monsieur Chaix, ni RFF, prendre cette décision de façon complètement unilatérale, sans avoir reporté, aux groupes de travail, cette réflexion-là. Maintenant, si on est tous d'accord, il n'y a plus de souci.

Bernard DESTROST – Je voulais revenir à ce que disaient Monsieur Fabris et Monsieur Chaix. D'abord, je remercie Monsieur Fabris de m'avoir associé à Monsieur Chaix, mais c'est Monsieur Chaix qui avait, depuis longtemps, milité pour ce tracé. Il faut rendre à César ce qui appartient à César.

Dans la proposition de Monsieur Chaix, ce qu'il faut retenir, ce n'est pas tant le tracé, c'est surtout notre position. On ne veut pas déplacer le problème qu'on peut avoir nous, sur nos communes, sur d'autres communes. Vous avez des bureaux d'études qui sont beaucoup plus compétents que les nôtres. Vous avez bien compris notre souci. Ce qu'on veut c'est que ce soit le maximum en site propre et qu'il y ait le moins d'impact sur les populations et sur les endroits urbanisés. Voilà notre souci. Après, on n'est plus à un kilomètre près, mais de manière à ce que ça ne gêne personne. C'est pour ça qu'on avait adhéré à Monsieur Chaix, c'était pour forcer un petit peu d'autres études sur d'autres fuseaux, mais on n'est pas figé. Je pense que Monsieur Chaix est d'accord avec moi.

René CHAIX – Tout à fait.

Stéphane ROSSO – Vous me comprenez, Monsieur Destrost. Dans la démarche, je ne pouvais pas faire ce choix tout seul, de façon unilatérale, sinon j'aurais été taxé de ne pas vouloir étudier ce qui a été présenté. Je le redis, dans cette concertation, on se veut totalement transparent. C'est une démarche totalement transparente. On l'a étudiée tel que ça nous avait été présenté. Peut-être qu'on avait un peu mal compris le besoin à l'origine, mais ça a été clarifié. Aujourd'hui, on s'oriente vers des solutions. Ça me va très bien, sincèrement.

Pierre CALFAS – Il y avait un petit point de sémantique. Il est marqué là-bas : « Tracé soumis par l'association ». Ce n'est pas un tracé, c'est un principe. C'est un principe qui date de 1992. On n'a jamais voulu proposer ce type de tracé, parce qu'effectivement il y a un certain nombre de contraintes. On a un bout du tracé alternatif, on est descendu un peu plus dans le détail, mais on est quand même RFF, on n'en parle pas et, comme ça, on verra si nos réflexions convergent. Ce n'est pas un tracé, c'est un principe qui consiste à éviter totalement Aubagne, Cuges, etc. Je vous demande de rectifier le terme « tracé ».

René CHAIX – Même de m'en enlever la paternité, parce que ce n'est pas un tracé de l'association Vivre à Gémenos. C'est une pièce au dossier, que j'ai apportée effectivement, mais je n'en revendique pas du tout la paternité, qui appartient à ceux, autour de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, qui l'ont imaginé.

Stéphane ROSSO – On en convient, Monsieur Chaix, mais pour nous, c'est plus facile.

Joseph FABRIS – Juste pour dire que, lorsque je parle de tracé droit le plus rectiligne, il est évident que, dans mon esprit et dans un raisonnement assez simple, tracé au plus droit, ça signifie

économiser de la distance et économiser de la longueur de création de ligne nouvelle. Des économies réalisées ici ou là peuvent peut-être permettre, dans certains endroits, d'augmenter le parcours en tunnel. Ce qu'on gagne ici, on peut peut-être le faire en tunnel ailleurs. Donc, tout ça, ça peut être un peu plus profitable à l'environnement. Voilà, c'est tout ce que j'avais à dire.

Stéphane ROSSO – Dans tous les cas, on essaie d'optimiser les différents fuseaux et on essaiera d'optimiser les différents tracés liés au fuseau.

La réunion est suspendue de 16 h 44 à 17 h 05

3 SYNTHÈSE DE L'AVIS DU GT PAYS D'AUBAGNE

Diane JULIEN – Il y a eu beaucoup de débats, d'avis échangés. Il va y avoir un rendez-vous important la semaine prochaine qui est la remontée de tout ce qui s'est dit dans tous les groupes de travail au Comité Territorial. Je vous propose de poursuivre en faisant ensemble la synthèse du groupe sur ce qu'on va dire en votre nom au Comité Territorial, donc au Préfet.

On a commencé, avec Marion, à lister des points de convergences qu'on a identifiés dans vos débats. On va donc vous les soumettre, et on attend de vous que vous les précisiez, que vous les validiez, que vous les infirmiez si vous n'êtes pas d'accord. On vous propose de commencer comme ça, et puis que vous les complétiez.

Marion PICQUET – Nous avons d'abord la priorité au TER. Est-ce qu'on est d'accord sur ce point ?

Diane JULIEN – Est-ce qu'on fait remonter ce point au Préfet ? Parfait, merci monsieur.

Marion PICQUET – Ensuite, a été exprimé, aux côtés de la priorité au TER, le besoin de la grande vitesse et, au maximum, en site propre.

Henri DE MATOS – C'est « maximum » qu'il faudrait supprimer.

Jean GONELLA – Qu'est-ce que ça veut dire « en site propre » ? Toutes les voies ferrées sont en site propre.

Henri DE MATOS – Il n'y a pas de maillage.

Jean GONELLA – Il y en a d'autres qui demandent le contraire en maillage, parce que ça favorise les TER. Je ne comprends plus rien.

Diane JULIEN – C'est en ligne nouvelle.

Marion PICQUET – Est-ce que si on met « ligne nouvelle » ça vous convient ?

Diane JULIEN – L'idée, donc, de Monsieur Destrost, c'est de dire que ça ne prene pas, que ça n'empiète pas sur la capacité TER. Peut-être peut-on la noter comme ça.

Bernard DESTROST – D'une part, et sur la robustesse aussi de la ligne. Aujourd'hui, le constat, c'est qu'entre Marseille et Nice il n'y a qu'une seule ligne. Si, pour une raison ou pour une autre – je vais exagérer – demain, dans la vallée de l'Huveaune, un avion tombe sur les voies – c'est exagéré vous allez me dire, ce n'est pas tous les jours qu'un avion tombe sur les voies. – qu'est-ce qu'on fait pour rallier Nice ?

Claude JULLIEN – On répare.

Bernard DESTROST – Qu'est-ce qu'on fait ? On répare, et pendant combien de temps ?

Claude JULLIEN – En vingt-quatre heures.

Bernard DESTROST – En vingt-quatre heures, ça m'étonnerait.

Claude JULLIEN – Pendant la guerre, on a fait plus vite.

Bernard DESTROST – Comme disait tout à l'heure, en aparté, un des participants, si, sur une pile de pont qu'il y a entre Marseille ou ailleurs, il y a un gros problème, qu'est-ce qu'on fait ? Comment passe-t-on ? On coupe le réseau. Actuellement, quand vous allez de Marseille dans le Nord de la France, s'il y a un problème sur les lignes de TGV, il y a toujours une possibilité de se rabattre sur une voie normale. Aujourd'hui, entre Marseille et Nice, il n'y a pas cette possibilité. Alors, demain, on va payer une infrastructure à je ne sais pas combien de milliards et on va la fragiliser si on reste sur un maillage.

Stéphane ROSSO – C'est un peu contradictoire, c'est-à-dire que, quand on parle de maillage, on parle de points de jonction qui permettent justement d'avoir des délestages à intervalles réguliers. Votre notion – j'essaie de voir si j'ai bien tout saisi – est plutôt une question de jumelage avec l'infrastructure existante, plutôt que de maillage.

Je répète le sens du mot maillage tel qu'on l'entend. Un maillage, c'est bien des points de connexion entre le réseau classique et le réseau ligne nouvelle qui permettraient, en cas d'incident sur le réseau classique, de passer le transit, le trafic sur cette ligne nouvelle. Le jumelage, c'est deux infrastructures l'une à côté de l'autre. On est bien sur un besoin de la grande vitesse, mais qui ne soit pas en jumelage avec l'infrastructure existante. Est-ce qu'on est d'accord sur le fait qu'il faille un maillage avec cette infrastructure existante ?

Diane JULIEN – On va le noter comme ça, pas en jumelage.

Marion PICQUET – C'est mixité.

Stéphane ROSSO – Non, mixité, c'est trafic fret/trafic voyageurs. On parle bien de jumelage.

Diane JULIEN – Pas en jumelage avec la ligne existante, mais avec un maillage.

Philippe VARIN – Vous avez dit : « Jumelage, ça veut dire réseau indépendant. »

Stéphane ROSSO – Non, jumelage, c'est une infrastructure à côté de l'autre. C'est bien ça. Donc, je résume. C'est le besoin de la grande vitesse, mais pas en jumelage avec l'infrastructure existante. Ce que je disais, c'est qu'on a bien besoin d'un maillage, c'est-à-dire de points d'interconnexions à intervalles réguliers pour faciliter le délestage d'une infrastructure sur l'autre en cas d'incident sur cette infrastructure. Est-ce que c'est bien ça ?

Claude GUBLER – Le maillage est bien sur les lignes existantes en France, le maillage est bien une espèce de nouvelle voie qui permet de se rapprocher de la voie TGV par exemple.

Stéphane ROSSO – Non, ça, c'est un nœud de connexions.

Bernard DESTROST – Si l'on veut répondre à ma position, c'est-à-dire de faire une ligne nouvelle pour justement, en cas de problème, pouvoir utiliser une autre voie, il faudra bien faire des points de maillage.

Stéphane ROSSO – C'est ça, mais c'est pour ça que je faisais bien la distinction entre jumelage, c'est-à-dire deux infrastructures qui sont proches l'une de l'autre et qui se longent sur plusieurs kilomètres ou plusieurs mètres, peu importe, et un point de connexions qui est le maillage, c'est-à-dire dans lequel on permet à ces deux infrastructures de se parler, à un moment ou à un autre, pour créer des échanges.

Un participant – Pour être plus court, c'est, entre l'autoroute et une nationale, arriver, à un moment donné, à faire un rond-point.

Stéphane ROSSO – Un échangeur tout à fait, c'est ça.

Julie MARTY – J'avais juste une remarque. Est-ce qu'on peut préciser, par rapport au non-jumelage, que la troisième voie de la vallée de l'Huveaune ne serait pas prise pour la LGV ?

Stéphane ROSSO – Aujourd'hui, je ne peux rien assurer. Je suis désolé.

Julie MARTY – Ce serait une demande du groupe, puisque je pense qu'il y avait des personnes qui avaient demandé. Personne n'avait demandé ça ?

Jean GONELLA – Ça veut dire cinq voies.

Julie MARTY – Voilà.

Claude JULLIEN – A part ça, vous me reprochez d'avoir dit une bêtise.

Stéphane ROSSO – Je ne peux pas dire qu'il n'y aura jamais de trains grandes lignes qui passeront sur la troisième.

Julie MARTY – C'est la synthèse de l'avis du groupe.

Stéphane ROSSO – On peut faire la synthèse mais, aujourd'hui, moi, je vous dis que c'est pratiquement impossible de garantir qu'il n'y aura pas un seul train de grande ligne qui passera sur cette troisième voie. Si, demain, il y a un intérêt pour desservir Aubagne, avec un train de grande ligne, il y aura un train de grande ligne qui passera sur la troisième voie.

Julie MARTY – C'est donner la priorité au TER avec les voies qui existent.

Diane JULIEN – Peut-être faut-il faut raisonner en objectif, et après à RFF d'en trouver les moyens.

Mireille DAPON-PIGATTO – Est-ce que c'est compatible avec le fret ?

Stéphane ROSSO – Qu'est-ce qui est compatible ?

Mireille DAPON-PIGATTO – La grande vitesse.

Jean GONELLA – Chacun son tour.

Alain PATOUILLARD – Simplement, j'ai un petit problème. La priorité au TER, d'accord mais, le besoin de la grande vitesse, c'est le besoin de la ligne à grande vitesse. Ce n'est pas de la grande vitesse, c'est de la ligne grande vitesse, parce qu'il faut qu'il y ait les deux.

Stéphane ROSSO – On est d'accord, c'est le besoin de la ligne. De toute façon, on ne sait pas faire de la grande vitesse sur la ligne classique.

Alain PATOUILLARD – Tout à fait. Il faut bien le préciser, parce que j'entends beaucoup ce que disent certains, les revues de presse actuellement où on ne parle plus de la ligne à grande vitesse. On parle de la grande vitesse, c'est le besoin de la ligne.

Jean GONELLA – Si on dit que les deux lignes doivent être compatibles l'une avec l'autre, admettons qu'on ait une LGV et les lignes existantes. Actuellement, vous pouvez prendre la ligne du Morvan, les rames TGV peuvent facilement circuler sur réseau ordinaire. Sur la LGV, si on veut la faire au moindre coût, par exemple comme la LGV Sud-Est, dix-sept tonnes par essieu et une rampe de 35 ‰, les trains de la ligne ordinaire ont des difficultés à circuler sur la LGV actuellement. On ne le fait pas, en particulier le fret. Or, si on veut faire deux lignes totalement compatibles et équivalentes, bonjour les coûts de la LGV.

Stéphane ROSSO – Ce n'est pas ce qu'on dit.

Jean GONELLA – On a dit que la nouvelle ligne devait pouvoir servir de secours à la ligne existante, c'est ce que j'ai cru comprendre. Non ?

Stéphane ROSSO – Moi, j'aurais dit : « Vice versa », mais qui peut plus, peut moins. J'ai bien compris ce que vous dites. On se projette quand même à 2023.

Jean GONELLA – On ne fait pas deux lignes équivalentes, parce que ça veut dire qu'on équipe la ligne existante de RTMS.

Stéphane ROSSO – Aujourd'hui, on est en 2011. Il y a effectivement une incompatibilité de système de signalisation entre les différents matériels. On se projette quand même à un horizon

2023. On peut espérer, à cet horizon-là, même si tout le matériel n'aura pas été remis à niveau, que le RTMS équipe à la fois les lignes à grande vitesse et que le matériel soit équipé de RTMS *a minima*. Après, qui peut le plus, peut le moins. Aujourd'hui, dans toutes les lignes à grande vitesse c'est le système du RTMS jumelé avec le système TVM 430 qui est adopté. L'axe Marseille-Vintimille est un axe prioritaire du réseau de transport européen et, à ce titre-là, lorsqu'on fait des modifications sur cette infrastructure existante, les modifications doivent prendre en compte la mise à niveau du système de signalisation et la compatibilité avec le RTMS. On peut espérer qu'à l'horizon 2023, avec les investissements qui sont prévus également sur le réseau classique, quand on fera ces investissements sur le réseau classique, on aura les deux systèmes de signalisation qui permettront à chaque train, train de grande ligne, à grande vitesse ou train TER, d'emprunter indifféremment l'une ou l'autre voie en cas d'incident.

Alain PATOILLARD – C'est d'ailleurs pour ça n'appelle plus les lignes de TGV, mais de TAGV.

Stéphane ROSSO – Exactement.

Mireille DAPON-PIGATTO – Moi, j'ai posé la question du fret parce qu'il me semble que, ce qui est ressorti aussi et ce qui convergeait, c'était la nécessité d'appréhender les choses dans leur globalité et voir tout ce qui pouvait exister en termes de maillage sur les autres voies de communication. Le tramway, on en avait parlé au niveau des gares. Donc, moi, je pose la question : est-ce que cette éventuelle ligne à grande vitesse pourrait servir pour le fret aussi ?

Stéphane ROSSO – Sur cette question qui est une vraie question, c'est-à-dire que c'est une question à très fort enjeu, à la fois pour RFF, à la fois pour le ferroutage, il y a un groupe de travail thématique fret qui est en charge d'y répondre. C'est dommage, on avait préparé quelque chose, pour répondre justement à ces questions.

Mireille DAPON-PIGATTO – Si le fret est reporté sur les lignes de TER, ça ne nous avantage pas trop.

Stéphane ROSSO – Aujourd'hui, une ligne à grande vitesse sur laquelle on ferait rouler du fret, c'est 30 % de convois en plus en termes d'infrastructures, parce qu'aujourd'hui les lignes à grande vitesse sont des lignes construites pour accepter des charges sur un essieu qui sont aux alentours de 17 tonnes. Concernant les lignes fret, on est plutôt sur du 22 tonnes. Donc, ça veut dire une infrastructure surdimensionnée pour faire passer les trains fret, mais on ne dit pas qu'on ne le fait pas, on dit juste qu'il faut réfléchir et poser ce sujet sur la table, en termes de désavantages.

Diane JULIEN – Ce qu'on peut peut-être soumettre au groupe, c'est l'idée de madame de la nécessité d'avoir une vision globale en termes d'interconnexions.

Mireille DAPON-PIGATTO – La mixité des usages.

Stéphane ROSSO – La question sur la mixité des usages va être reprise dans le groupe de travail fret, mais on ne manquera pas de vous donner l'avancement de ces réflexions.

Diane JULIEN – Donc, tout le monde est d'accord pour noter ce point de vision globale en termes d'interconnexions, quel que soit le mode de transport. C'est ça dont vous parlez.

Mireille DAPON-PIGATTO – Des flux voyageurs par la route aussi.

Stéphane ROSSO – Oui, d'accord.

Bernard BAUDIN – Bernard Baudin, Chambre d'agriculture, mais plus à titre Bernard Baudin que chambre. Je suis heureux enfin d'entendre qu'on parle un peu de ferroutage, parce que je trouve aberrant, aujourd'hui, qu'il y ait tous ces camions sur les routes et qu'on n'arrive pas à les mettre sur les trains. Nous, ici, dans les Bouches-du-Rhône, on est quand même un bassin de production. Si on expédie l'hiver beaucoup de salade sur l'Allemagne, tout part par camions parce que, par train, c'est trop long. Aujourd'hui, on n'y arrive pas. Donc, je pense que faire une ligne nouvelle, c'est peut-être quand même intéressant de réfléchir à pouvoir mettre des camions dessus.

Diane JULIEN – C'est vrai que ça a été débattu dans le groupe, cette notion d'avoir une volonté qu'il y ait un vrai report modal vers le rail. Donc, on le note, on le remonte. Tout le monde est-il d'accord ?

Y a-t-il d'autres remarques ? On avait noté d'autres points de convergence, il me semble, qu'on va vous soumettre.

Marion PICQUET – Au besoin de la ligne à grande vitesse était associé l'aspect avec le moins d'impact sur les populations et l'environnement.

Dernier point de convergence, la problématique de la contribution apportée par Monsieur Chaix et avec la proposition, aujourd'hui, de faire remonter le fuseau plus au Nord, dans les zones les moins urbanisées.

Bernard DESTROST – Je crois que, tout à l'heure, vous avez bien synthétisé par rapport à la proposition de Monsieur Chaix. C'est à travers la proposition de Monsieur Chaix qu'on demande à vos bureaux d'études de travailler et de faire une proposition qui, en fin de compte, essaye de trouver une solution de fuseau qui évite la vallée de l'Huveaune, Gémenos, Cuges, Signes, Aubagne bien sûr. A travers la proposition de Monsieur Chaix, essayer de trouver une solution alternative qui soit la vôtre, celle de RFF. Ça ne nous gêne pas que ce soit celle de RFF, bien au contraire, mais qui apporte le plus de solutions à nos problèmes.

Stéphane ROSSO – On ne dit pas autre chose que ça.

Bernard DESTROST – Oui, mais on a passé presque deux heures à parler de la gare et de la vallée de l'Huveaune, c'est un petit peu navrant. C'est vrai que, peut-être, il y a des gens qui n'ont pas assisté au débat public, qui ont peut-être raté quelques épisodes. Je suis conscient que vous devez leur donner certaines explications mais, quelque part, il semblerait qu'en ne parlant que de ça il y a déjà un fuseau qui serait bien établi, et c'est ce qu'on ne voudrait pas.

Stéphane ROSSO – Je vous rappelle que ce fuseau-là, encore une fois, ce n'est pas fantôme, il est à l'étude, Monsieur Chaix l'a vu. On en a pris bonne note.

Claude NOBLE – Je demanderais à ce qu'on ne soit pas le nez sur le guidon, c'est-à-dire qu'on n'envisage pas uniquement la LGV, le TGV. Bien entendu, on a parlé de TER, fret, je suis d'accord, mais qu'on n'envisage pas seulement de ne pas impacter davantage l'environnement, mais de le prendre en compte et de prendre en compte les réparations du mal qu'on a déjà fait. Je citais la gare de l'Arbois, il faudrait qu'à un moment donné il y ait des possibilités d'arriver à la gare de l'Arbois autrement que par les véhicules. On parle de diminution du CO₂ de 20 % et je crois qu'il faudrait qu'on le prenne en compte.

Stéphane ROSSO – On va le faire remonter. Malheureusement, c'est en dehors de notre périmètre, mais on le fera remonter.

Benoît RIDEAU – Moi, j'aurais souhaité savoir s'il y a la possibilité d'étudier le coût d'expropriation de toutes les entreprises d'Aubagne et autres. Est-ce qu'on a un coût ou pas pour le mettre en regard du coût, par exemple, de la proposition de Monsieur Chaix qui, par la suite, va nécessiter forcément des tunnels ? De mémoire, les tunnels, c'est 10 millions d'euros le kilomètre, quelque chose comme ça.

Stéphane ROSSO – 100 millions.

Benoît RIDEAU – 100 millions. Quel est le coût de l'expropriation de toutes les entreprises du réseau ? Forcément, ça a été budgété à un moment donné.

Stéphane ROSSO – Sincèrement je n'ai pas de réponse à cette question. D'autant plus que, cette réponse-là, elle va dépendre des fuseaux. Je vais poser la question, mais je ne garantis pas qu'on puisse avoir une réponse à ce stade-là.

Diane JULIEN – Ce qu'on peut peut-être noter, c'est que soient intégrés, dans les critères de choix, des coûts globaux.

Stéphane ROSSO – Excusez-moi, j'ai peut-être mal compris la question. Si, la question, c'est de bien faire une balance économique entre ce que ça coûte de passer en tunnel et ce que ça coûte de passer dans la vallée de l'Huveaune ou de passer dans Aubagne, et d'exproprier des gens d'Aubagne ou d'exproprier des gens à Gémenos, à Cuges ou je ne sais où, effectivement, c'est très discriminant. Il faut prendre en compte de façon vénales la valeur marchande du bien, mais prendre aussi en compte le critère humain. Attention, on a du mal du mal à le valoriser, mais le critère humain est très important, plus que le critère financier. Ça va dans le bon sens, c'est-à-dire, dans l'analyse du fuseau. Derrière, il y a, bien entendu, les aspects humains qui sont mis en balance. L'impact sur le bâti est pris en compte.

Benoît RIDEAU – Est-ce qu'on peut avoir la confirmation que si l'impact est moindre au niveau bâti et humain dans le tracé de Monsieur CHAIX, peut-être que si le coût est supérieur au niveau de la ligne, elle pourra passer ou non ?

Vous disiez lors de la dernière réunion qu'on devait absolument arriver à un équilibre, c'est-à-dire que si on faisait des tunnels à un endroit, on ferait des économies sur le tracé ailleurs.

Marion PICQUET – La réponse qu'on peut faire à cette question, c'est que le travail de conception qui est fait sur le fuseau, il est fait à la fois par un bureau d'études techniques qui va avoir une réflexion, notamment sur la morphologie du terrain, sur la topographie mais, ensuite, ces fuseaux sont passés au crible d'un bureau d'études environnementales, qui passe au crible d'une analyse multicritères. Cette analyse multicritères comprend l'ensemble de ces critères. Si vous voulez, le fuseau Sud Calanques passera autant au crible de cette analyse multicritères, aussi bien humain, coût des tunnels, que les autres fuseaux. Donc, la réponse est oui.

Benoît RIDEAU – La question n'était pas là. Si le coût est supérieur, est-ce que RFF est prêt à mettre plus d'argent ou pas sur la table ? Ou est-ce qu'on doit rester à la même enveloppe ?

Claude GUBLER – Je pourrais peut-être vous donner une suggestion. Dans l'attribution des marchés, dans les communes, dans le temps, on disait : « On donne le marché au moins-disant ». Je suis désolé, j'ai 77 ans, dans le temps, c'était au moins-disant, parce qu'on attribuait des marchés uniquement sur le plan financier. Maintenant, on peut attribuer un marché à quelqu'un qui sera peut-être un peu plus cher, c'est-à-dire pas le moins-disant financièrement, mais le mieux-disant. C'est pour ça qu'on emploie cette expression maintenant, le mieux-disant, parce que l'ensemble financier plus la qualité, plus le côté humain, plus le temps, plus un certain nombre de critères, c'est la même chose. La question que vous posez, c'est pour le réseau ferroviaire.

Marion PICQUET – C'est pour cela que je vous propose d'intégrer, comme critère de choix des scénarios, le mieux-disant

René CHAIX – Je voudrais revenir sur le fuseau alternatif, sur la notion de plus au Nord qui n'est pas forcément explicite sur ce que vous avez écrit, Marion, sur ce qui a été écrit concernant le fuseau alternatif plus au Nord à un moment donné. C'était en vert. Ce que disait Bernard Destrost, c'est que ce n'est pas très clair. On fait remonter le fuseau plus au Nord. Plus au Nord de quoi ? En fait, c'est le faire remonter plus au Nord par rapport au tracé qui a été présenté, mais plus au Sud par rapport au scénario initial. Entre les deux, c'est une solution intermédiaire, une ou deux variantes intermédiaires. Donc, évitons de dire Nord et Sud, parce qu'il faudrait dire par rapport à quoi.

Deuxièmement, est-ce que ces observations ou ces demandes de communauté, aujourd'hui, s'additionnent à celles que nous avons déjà faites ? Par exemple, on n'a pas parlé aujourd'hui du bruit. On en avait parlé la dernière fois en disant notamment que, le bruit, c'est une des raisons majeures qui nous fait tous réfléchir à un fuseau alternatif parce que, ce bruit, il faut pouvoir, dans

notre secteur, dans des zones sensibles comme les nôtres, l'arrêter à la source. Si on ne reprend pas les conclusions du groupe d'avant, il faudrait pouvoir les reformuler.

Diane JULIEN – On va le noter.

Joseph FABRIS – Moi, je voudrais simplement faire remarquer que cette phrase-là, « solution de fuseau »... Vous relevez, s'il vous plaît.

Marion PICQUET – Je veux juste écrire ce qu'a soulevé Monsieur Chaix.

Joseph FABRIS – Ce n'est pas là-dessus que je veux revenir, moi.

Stéphane ROSSO – Attendez, on va y venir, il n'y a pas de souci.

Globalement, la réponse, bien entendu, est oui. On ne fait pas une table rase de ce qu'on a fait, c'est évident. La réponse est oui. On prend en compte, bien entendu, les critères. C'est pour ça qu'on s'est donné la peine, en préambule, de lister ce sur quoi on était d'accord.

Joseph FABRIS – Je voudrais que l'on revienne sur cette ligne : « Solution de fuseau qui évite à la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos, Cuges », pour qu'on soit un peu plus explicite. Je sais bien qu'après c'est le Var, mais elle existe quand même. On ne dit rien sur ce qui a été dit pendant le travail.

Stéphane ROSSO – On va clarifier. La difficulté est de trouver la phrase. Si vous trouvez la phrase qui va bien, je suis prêt à l'écrire. Dans le verbatim, suite à votre intervention et suite à l'intervention de Monsieur Chaix, ce que j'avais dit, c'était qu'on parlait du fuseau proposé par Monsieur Chaix, dont la philosophie était de dire : « On évite, on se débranche au début de la vallée de l'Huveaune. » On faisait un tracé qui était plus central pour éviter d'avoir des impacts sur les territoires de Ceyreste, de La Ciotat, de Cassis et, derrière, vous avez complété en disant : « Il faut aussi prendre en compte le Var », chose qui sera faite en se disant : « Dans ce fuseau-là, on ne doit pas passer, globalement, au milieu de Bandol. »

Joseph FABRIS – Tout à fait.

Stéphane ROSSO – Il y a bien, derrière la RN8... Est-ce que c'était celle-là ?

Joseph FABRIS – Sous.

Stéphane ROSSO – Sous la RN8, pardon, en dessous de la RN8.

Joseph FABRIS – Il y a un couloir qui se situerait entre la RN8 et les vignobles de Bandol. C'est assez clair.

Stéphane ROSSO – Il y a un espace qui se veut vierge. Essayons de trouver, essayons d'étudier s'il y a possibilité de faire passer ce fuseau là-dedans pour descendre vers Toulon. Est-ce que c'est ça ?

Joseph FABRIS – Tout à fait.

Diane JULIEN – Donc, on le précise et on le fait remonter.

Bernard DESTROST – Je voudrais revenir sur le coût. Je suis contribuable. Peut-être que certains vont trouver ça choquant. Je suis au même titre que beaucoup de gens ici, autour de la table, mais je veux parler au nom des gens qui habitent dans le secteur, c'est-à-dire la Penne, Aubagne, jusque dans le Var. Concernant le coût, comme on vous l'a dit, il y a beaucoup de gens qui ne voulaient pas de cette LGV. Il y en a beaucoup d'autres qui ont milité pour que ça passe par l'Arbois. Alors, aujourd'hui, si vous devez impacter nos communes, je crois que le coût ne doit pas entrer en ligne de compte pour trouver des meilleures solutions.

Diane JULIEN – Ça va avec l'idée du mieux-disant dont on parlait tout à l'heure.

Benoit RIDEAU – Pour revenir trente secondes sur cette histoire de coût, de bruit, il y a une phrase qui m'a choquée sur le bruit. Il y a une phrase qui me choque dans les engagements de

RFF, les fameuses fiches que vous m'avez transmises. Je cite : « Les seuils de propulsion acoustique dépassant les ondulations réglementaires – qui sont, entre parenthèses, faits sur des moyennes journalières – ne pourront être soutenus par RFF que dans l'hypothèse où les collectivités territoriales décideraient de participer au financement du surplus d'étude et de travaux de protection acoustique nécessaire. » Globalement, ce sont les habitants qui vont payer le surcoût. Si les collectivités disent : « On ne met pas un centime de plus », on reste sur des niveaux réglementaires journaliers. C'est exactement ce qui est écrit noir sur blanc dans vos engagements.

Stéphane ROSSO – Non, je ne suis pas d'accord. Je vais compléter, comme ça vous verrez que la lecture n'est pas complète. Ce qui est dit aussi dans la page que vous n'avez peut-être pas imprimée, en face, et sur laquelle il y a un tableau, c'est que toute la ligne, c'est-à-dire les 250 kilomètres de ligne nouvelle, toutes les villes, tous les endroits de campagne seront considérés comme des endroits d'ambiance sonore modérée. Ce qui, déjà permet d'abaisser le seuil réglementaire à respecter par RFF.

Le deuxième engagement de RFF, qui va au-delà de son obligation réglementaire, est de considérer que toute la ligne, y compris les sections qui seront circulées à moins de 250 kilomètres heure, devra respecter les niveaux de contribution sonore pour des sections de ligne supérieures à 250 kilomètres/heure. Au-delà de ces engagements, RFF écrit effectivement qu'il faudra avoir une participation financière des cofinanceurs, mais RFF ne dit pas qu'il ne va pas au-delà des engagements réglementaires, puisqu'il y a ces deux critères qui font qu'on va baisser la contribution sonore.

Diane JULIEN – On pourra apporter, comme on l'a fait dans la vallée de l'Huveaune, des informations sur le bruit avec l'intervention de personnes spécialisées. J'aimerais qu'on finisse bien tout ce qu'on doit remonter au COTER.

Pierre CALFAS – J'ai deux points à évoquer. Un problème de sémantique pour l'URVN. Je parle souvent de sémantique. Tout à l'heure, Madame, vous avez parlé du tracé Sud des Calanques. Ce n'est pas le tracé des Calanques, parce que si on veut voir tout le monde faire des manifestations sur la Canebière, il faut l'appeler le tracé des Calanques. Donc, appelez-le n'importe comment, mais pas le tracé des Calanques.

Deuxième point, je ne suis absolument pas d'accord sur la notion de coût. D'abord, mieux-disant, ça ne veut rien dire dans ce cas-là. Par conséquent, moi, je propose tout simplement, soit qu'on ne parle pas du tout du coût parce qu'on n'est plus à quelques centaines de millions près, soit qu'on dise que le coût de l'infrastructure, il faut savoir de quoi on parle, n'est pas déterminant.

Diane JULIEN – Est-ce quelque chose qu'on fait remonter au COTER ?

René CHAIX – Il faut rajouter : « N'est pas déterminant » car, ce qui est déterminant, c'est la protection de l'environnement et de la population.

Pierre CALFAS – C'est le coût de l'infrastructure qui n'est pas déterminant.

Diane JULIEN – Le coût de l'infrastructure n'est pas déterminant.

Henri DE MATOS – Je n'avais pas parlé de coût jusqu'à présent mais, comme ça vient sur le sujet, j'aimerais savoir le coût d'un tunnelier. Quelle est la différence de coût lorsqu'il fait des petits morceaux, c'est-à-dire il rentre, il sort, il rentre à nouveau, il ressort, avec le coût d'un seul tenant, sur la même longueur, mais en continu ?

Stéphane ROSSO – On n'ira pas jusque-là dans le détail parce qu'en regard de ça, après, il y a les coûts d'équipement des tunnels qui font plus de dix kilomètres à mettre en regard des coûts. On n'ira pas jusque-là dans le détail parce que, sincèrement, après, c'est toute une addition de coûts et de contre coûts qui font la balance.

Diane JULIEN – Ce que je propose, c'est qu'on avance un petit peu. Donc, les points de convergence, je pense qu'on les a pas mal balayés. Critère GT1, l'accumulation des nuisances. Si

on peut maintenant parler de ce qu'on dira. Attendez, il y a quelqu'un qui veut enlever mieux-disant.

Pierre CALFAS – Je propose d'enlever le tunnel, expropriation et mieux-disant. On dit simplement que le coût de l'infrastructure n'est pas déterminant.

Jean GONELLA – Là-dessus, je pense qu'il vaut mieux même ne pas parler de coût, parce que ceux qui signent les chèques, ceux qui décident au COPIL vont dire : « Qu'est-ce qu'ils nous racontent ? Le coût n'est pas déterminant ! » C'est un peu provocateur de dire aux gens qui vont payer : « Nous, on s'en fiche. » On n'en parle pas.

Stéphane ROSSO – Que fait-on ?

Jean GONELLA – On pose des conditions sans parler de coût.

Stéphane ROSSO – Ça ne me pose aucun problème, à vous de me dire ce que l'on fait.

Diane JULIEN – Est-ce qu'on enlève les notions de coût ? Qui est pour ?

Stéphane ROSSO – Ce n'est pas la grande majorité quand même.

Diane JULIEN – Qui est pour les garder ?

Joseph FABRIS – Ou alors on tourne la phrase différemment. Si on ne veut pas parler de coût, on peut trouver d'autres mots qui peuvent faire allusion au coût, comme : « priorité donnée à l'environnement, à la protection des populations ».

René CHAIX – Une des missions de RFF, c'est quand même de prendre en considération le coût. Si on n'en parle pas, ça veut dire qu'on accepte que ce projet soit fait selon des critères de moindre coût de RFF. Or, nous, on n'est absolument pas d'accord. Je crois qu'il y a un consensus pour dire que ce qui prime, c'est la protection de l'environnement et du cadre de vie.

Joseph FABRIS – Tout à fait.

René CHAIX – Ça doit primer sur la notion de l'appréciation des coûts. On est en dehors de ce schéma-là. Ne pas en parler, je trouve que ce n'est pas bien parce que ça semble approuver ce qui est un des critères d'appréciation de RFF. Donc, il faudrait trouver une formule qui privilégie l'environnement et le cadre de vie pour la population.

Stéphane ROSSO – Excusez-moi, je vais être un peu ferme, mais il faut à tout prix qu'on prenne position là-dessus parce que ce sera remonté au COTER, peu importe ce qu'on met.

Henri DE MATOS – Justement, sur le coût, le tracé Nord était moins cher. Le tracé Sud étant plus cher, il faut mettre les sous.

Jean GONELLA – Ce qui me gêne parfois, c'est qu'on lit que cette ligne est abusivement coûteuse dans un certain nombre de papiers dans le milieu de l'environnement. J'accepte que le contribuable pose la question des coûts, mais ne pas la poser, c'est dire à la fois elle qu'est trop coûteuse et qu'il faut qu'elle coûte encore plus cher ; ce sera quelque chose qui sera relevé comme une incohérence. On l'a vu écrit qu'il ne fallait pas la faire parce qu'elle coûtait trop. Je crois que dire que, la première chose qui compte, c'est la défense de l'environnement et des populations sous-entend qu'il faut y mettre les moyens. On pose une condition. Je l'ai lu dans les papiers des mêmes gens : « Elle coûte trop cher, mais faites-la coûter encore plus cher. » Je ne marche pas.

Joseph FABRIS – Ce n'est pas le but de dire : « Il faut que ça coûte plus cher ». Le but, c'est de dire : « Il faut davantage protéger les populations, davantage protéger l'environnement. Nous avons conscience que cela peut engendrer des coûts supplémentaires. » Point à la ligne.

Benoît RIDEAU – Comme c'est indiqué dans plusieurs fiches de RFF, on demande un engagement de résultats, une obligation de résultats.

Joseph FABRIS – Il faut trouver les mots qu'il faut.

René CHAIX – Ceci, d'ailleurs, conformément à la ligne de conduite qu'avait fixée le ministre de l'Environnement. Le tracé de métropole du Sud a été choisi, il a écrit noir sur blanc que, dans les zones sensibles, l'enfouissement devait être privilégié massivement.

Joseph FABRIS – Tout à fait.

Diane JULIEN – Nous, on va arriver avec notre livrable au COTER. Est-ce qu'on garde le coût avec les termes « mieux-disant », « coût global », « tunnel », « expropriation », « coût infrastructure non déterminant vis-à-vis du coût sur milieu humain » ou est-ce qu'on les enlève ? Qui est pour le garder ? Dans ce cas-là, proposez-moi une formulation qui va à tout le monde.

Henri DE MATOS – La phrase de Borloo.

René CHAIX – La phrase de Borloo, de mémoire, dit que, dans toutes les zones sensibles, il faut privilégier massivement l'enfouissement. C'est notre ligne de conduite.

Bernard DESTROST – Par contre, si on parle de zones sensibles, qui est-ce qui va déterminer ces zones sensibles ?

Joseph FABRIS – Il y a des grilles multicritères.

Frédéric CORNILLE – On a déjà un parc naturel, et on a le parc naturel des calanques qui va bientôt aboutir. Si ce ne sont pas des zones sensibles, dites-moi ce que c'est.

Un participant – Je ne suis pas d'accord sur l'enfouissement. On ne va pas demander de faire 200 kilomètres d'enfouissement.

Jean GONELLA – Pour récupérer des terrains, on supprime la zone commerciale d'Auchan.

Diane JULIEN – Est-ce qu'on rajoute cette phrase ou pas ? On ne sait pas qualifier la zone sensible. D'accord, on ne la rajoute pas.

Bernard DESTROST – Je crois qu'on pourrait peut-être trouver une phrase en disant : « Il faut pallier le coût de l'infrastructure à sa réalisation, si elle est nécessaire », quelque chose comme ça.

Benoît RIDEAU – On parle de projet mieux-disant avec obligation de résultat.

Julie MARTY – La phrase qui était marquée était : « Il empruntera les lignes ou emprises existantes, à défaut, les solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées ». Il n'y a pas de notion de zone sensible. On ne sait plus ce que c'est une zone sensible.

Stéphane ROSSO – Je suis désolé de vous presser mais, après, on est mis dehors. Il faut conclure sur ce sujet.

Diane JULIEN – Est-ce qu'on peut regarder les points de convergence qu'on remonte au COTER ?

- Priorité au TER.
- Besoin de grande vitesse de la ligne, pas en jumelage avec la ligne existante, avec du maillage et qui n'empiète pas sur le TER.
- Avoir une vision globale qui comprend une interconnexion avec tous les transports et qui vise un report modal vers le rail.
- Avoir une solution de fuseau qui évite la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos, Cuges, qu'il y ait un fuseau intermédiaire et intégrant les préoccupations du Var.

Mireille DAPON-PIGATTO – Priorité au TER, c'est aussi l'ouverture de lignes. On peut penser au TER existant.

Diane JULIEN – On va mettre au développement du TER.

- Prise en compte de l'environnement des gares, c'est-à-dire tout ce qui concerne l'accessibilité, et notamment autre que voiture.

Donc, là, on était sur cinq points de convergence. D'accord ? Y a-t-il une proposition sur le coût ?

Bernard DESTROST – Je vous propose : « Le coût ne doit pas être un frein à la réalisation d'infrastructures nécessaires à protéger les points sensibles définis par les groupes de travail. »

Julie MARTY – Non, pas les points sensibles.

Bernard DESTROST – « Définis par les groupes de travail », c'est-à-dire par nous. C'est nous qui définissons. Qui connaît le mieux le terrain ? Ce sont les acteurs, c'est nous.

Claude GUBLER – Ne pas parler du tout du coût, comme certains le pensent, en disant : « On élude le coût », je pense que c'est une erreur parce qu'une solution que nous proposons, c'est dire : « Attendez, on ne veut pas de cela, c'est beaucoup trop cher. » Il vaut mieux avoir une idée en amont et prévenir qu'effectivement le coût ne doit pas être un frein à ce que l'on propose.

Jean GONELLA – On veut payer plus cher, au coût le moins élevé, ou vice-versa.

Claude JULLIEN – On est parti à mettre des commentaires sur le coût alors qu'on n'a aucune notion des chiffres, ça ne veut rien dire. On n'a pas de notion des chiffres. On ne sait pas si elle va être un peu chère, très chère ou encore un peu plus chère. Moi, je crois qu'en définitive il ne faut pas se leurrer.

Diane JULIEN – On continue à avancer et on reparlera du coût après.

Claude JULLIEN – Ce sont les gens du COPIL qui vont décider, c'est tout.

Diane JULIEN – S'il vous plaît, on continue, on met l'histoire du coût de côté.

Maintenant il faut que vous vous prononciez sur les critères de choix des scénarios qui sont le plus importants pour le groupe.

On a noté :

- Préservation du milieu humain et agricole.
- Robustesse, fréquence, régularité.
- Temps de parcours.
- Coût de l'utilisateur au quotidien.
- Tous les critères qui ont été relevés dans le premier groupe de travail et notamment les critères concernant les nuisances sonores et l'effet cumulé des nuisances sonores.

Claude NOBLE – Peut-on faire une parenthèse par rapport aux nuisances sonores ?

Diane JULIEN – Ces critères-là, je pense, sont plus des points de convergence que des critères de choix de scénarios. D'accord ?

Alain PATOUILLARD – C'est l'évidence même, la protection contre le bruit, c'est la protection de l'environnement, quel que soit le scénario.

Jean GONELLA – En critère numéro un, on a mis les gares de centre-ville.

Diane JULIEN – Exact.

Alain PATOUILLARD – Moi, là, je ne suis pas d'accord.

Diane JULIEN – Il n'y a pas de problème.

Claude JULLIEN – Nous, c'est l'expérience des LGV antérieures, les gares excentrées, ou les gares betteraves comme on en a appelé une, c'est une catastrophe.

Diane JULIEN – Vallée de l'Huveaune avait mis « gares de centre-ville ». Vous, la dernière fois, c'était la robustesse et le maillage. Est-ce que ce critère, si on doit parler de hiérarchisation, vous le maintenez en premier critère en termes de choix des scénarios ?

Regardez : l'importance du critère robustesse et gestion du risque dans le choix des scénarios pour ne pas fragiliser le réseau actuel, notamment dans la vallée de l'Huveaune. Maillage, ligne actuelle, ligne nouvelle. Vous savez, c'était par rapport aux scénarios où il y en avait un qui était desserte du centre-ville le plus rapide, le plus économique et le plus maillé.

Mireille DAPON-PIGATTO – La question se pose, mais je crois qu'elle est pertinente et qu'elle repose sur ce que vous avez dit, c'est-à-dire que si on était sûr que les gares de centre-ville soient parfaitement desservies et qu'on puisse faire un Aubagne-Marseille en vingt minutes toutes les demi-heures, pourquoi pas les gares de centre-ville ? Le problème, c'est qu'à l'heure actuelle, qui le garantit ?

Stéphane ROSSO – Pour revenir, parce qu'on a un peu tout mélangé, sur les critères sur lesquels on avait présenté les scénarios, moi, ce que je retiens, c'est la priorité au TER et son développement. Ça, ce sont des points de convergence sur lesquels on est tout à fait d'accord, mais ça fait partie des critères discriminants pour le scénario.

Ce qui fait aussi partie des critères discriminants pour les scénarios, c'est : pas de jumelage avec la ligne existante, c'est maillage. « Qui n'empiète pas sur le TER », pour moi, ça revient au même avec la priorité au développement TER, mais on peut le mettre aussi. Pas de jumelage avec la ligne existante, maillage.

Aujourd'hui, on est dans un groupe pays d'Aubagne-Sainte-Baume. Quand on parle de « pas de maillage avec la voie existante », le groupe s'est prononcé pour « pas de jumelage avec la ligne existante » et des points de maillage, et besoin de grande vitesse.

Le reste, pour moi, ce sont des points de convergence. Avoir une vision globale d'une interconnexion, un report modal vers le rail, ce sont effectivement des points de convergence. Ce n'est pas discriminant pour le scénario dans le sens où, tous les groupes de travail sont d'accord pour dire que, si on fait quelque chose, il faut que ce soit interconnecté et qu'il y ait plus d'offres de transports en commun. Donc, ça, c'est un point de convergence.

Ensuite, « solution de fuseau qui évite la vallée de l'Huveaune », ça, c'est effectivement un point de critère sur le scénario. Après, comme on est tous d'accord, quel que soit le scénario, les autres mesures de convergence qui sont la prise en compte de l'environnement au sens général et du milieu humain, doivent être au maximum dans tous les scénarios. Je ne rentre pas dans le débat du coût, on va revenir là-dessus

Dès lors, ce n'est pas un critère discriminant, c'est un critère de convergence.

Mireille DAPON-PIGATTO – La mixité.

Stéphane ROSSO – Qu'entendez-vous par mixité ?

Mireille DAPON-PIGATTO – Que cette ligne puisse servir aussi pour le ferroutage.

Stéphane ROSSO – Est-ce que tout le monde est d'accord là-dessus ou pas ?

Claude JULLIEN – Impossible techniquement.

Diane JULIEN – On avait noté la vision globale.

Henri DE MATOS – Ça va avec les TER. Ça ne va pas avec LGV, ça va avec le TER.

Diane JULIEN – Il y avait un point, Madame, qui mérite peut-être d'être débattu. Vous avez souligné le critère centre-ville en disant : « Le critère centre-ville, c'est également un critère important, mais ça sous-entend que les transports soient à la hauteur autour de la gare. » Donc, est-ce que ce critère-là, du centre-ville, on l'intègre ou pas ?

Plusieurs participants – Non.

Diane JULIEN – OK, c'est bon.

Henri DE MATOS – Saint-Charles, il y a déjà tout. Il y a le métro, il y a les bus. Ne rentrons pas là-dedans. Tu es la seule à en parler, ne revenons pas sur Saint-Charles.

Lilian LAUNAY – Je voulais répondre à ça. Pour moi, que ce soit en centre-ville ou en extérieur, de toute manière, il faut qu'il y ait un maillage avec les autres transports en commun, de manière à pouvoir venir en transports en commun à la gare, qu'elle soit dans le centre-ville ou ailleurs. Donc, de toute manière, pour moi, ça ne fait pas partie du critère, c'est-à-dire que ce sera aux collectivités et à tout le monde de travailler dans ce sens : aller dans n'importe quelle gare grâce aux transports en commun et qu'on privilégie toujours le transport en commun.

Claude NOBLE – On n'a pas noté qu'on refusait les gares betteraves, est-ce qu'on le note ça ?

Diane JULIEN – Question de Madame NOBLE, note-t-on, dans les remontées du groupe, qu'on refuse les gares betteraves ?

Alain PATOUILLARD – Je vous dis non tout de suite, parce qu'Est Var, qu'en fait-on ?

Claude JULLIEN – C'est un des dogmes de la FNAUT d'être pour les gares de centre-ville, mais il est bien certain qu'on fait une exception pour la gare Est Var. La gare Est Var, on l'a particulièrement bien étudiée. On sait même aujourd'hui très précisément où elle sera, depuis plusieurs années. Bernard GISSELLE nous l'avait très précisément montrée. Ce qui compte dans la gare Est Var, c'est son hinterland et, là, il est très net. Ce n'est pas une gare betterave. Il y a un volant de population autour qui est très important, qui est toute la Dracénie et tout le golf de Saint-Tropez. Donc, la gare Est Var, c'est clair, on est pour. C'est vrai qu'elle se retrouve un peu au milieu des vignes, mais n'empêche qu'elle dessert un bassin de population très important.

Diane JULIEN – Desserte en transport collectif, ça, on en a parlé, accessibilité autre que voitures. On dépasse le temps. Sur l'histoire de coût, ce que je vous propose, c'est de remonter au COTER les termes qui ont été donnés, mais à part, en disant qu'il n'y a pas eu de consensus là-dessus, qu'il y avait un partage du groupe.

Stéphane ROSSO – Je pense qu'il y a effectivement que certains ont des idées sur le coût, d'autres qui en ont d'autres. Aujourd'hui, il n'y a pas de consensus du groupe sur le coût. Autant il y a des consensus sur la prise en compte de l'environnement, sur le fait qu'il y a un développement sur le TER, autant, sur le coût, on n'arrive pas à se mettre d'accord.

Bernard DESTROST – Si, c'est la formulation.

Jean GONELLA – Est-ce qu'on est d'accord pour augmenter les impôts dans ce cas ? C'est la vraie question qu'on doit poser aux citoyens.

Julie MARTY – Il y a aussi le privé qui va payer.

Jean GONELLA – C'est, dans tous les cas, le citoyen qui finit par payer parce que le privé finit par faire payer les citoyens.

Diane JULIEN – S'il vous plaît, on est déjà hors temps et j'ai une dernière question à vous poser sur les documents.

Benoît RIDEAU – La position est la suivante : « Le coût ne devrait pas être opposable et ne doit pas constituer un frein au traitement des enjeux environnementaux et humains décidés par les groupes de travail. Le traitement de ces enjeux constitue une obligation de résultat pour RFF, et ce, conformément aux engagements du ministre Jean-Louis Borloo. »

Diane JULIEN – Est-ce qu'on reporte ça ? Est-ce qu'il y en a qui s'opposent ?

Joseph FABRIS – Est-ce que, pour les malentendants, on peut répéter la phrase ? Je plaisante, c'est pour mettre un brin d'humour, réécouter encore une fois ce que je viens d'entendre.

Diane JULIEN – Réécoutons la phrase.

Benoît RIDEAU – « Le coût ne doit pas être opposable et ne doit pas constituer un frein au traitement des enjeux environnementaux et humains définis par le groupe de travail. Le traitement de ces enjeux constitue une obligation de résultat pour RFF, et ce conformément aux engagements du ministre Jean-Louis Borloo. »

Henri DE MATOS – Les engagements des politiques n'engagent que ceux qui y croient et ce « conformément », vous le barrez.

Stéphane ROSSO – RFF n'a pas pris d'engagements autres que ceux des fiches d'engagements qu'on vous a données. Vous me donnez votre avis, j'ai aussi le droit de donner le mien.

Joseph FABRIS – On a l'impression que vous ne voulez pas nous laisser écrire ce genre de choses, parce que ça apparaît comme un petit peu réducteur par rapport à la pensée du groupe.

Stéphane ROSSO – Vous écrivez ce que vous voulez. C'est juste pour être clair.

Joseph FABRIS – C'est clair, ça veut dire que, dans cette salle, tout le monde est très attentif à quelle dimension on donnera à la protection de l'habitat, des populations et de l'environnement. On est conscient que ça va coûter, que ça risque d'avoir un impact forcément sur le coût. On n'est pas imbécile, on l'a compris.

Stéphane ROSSO – Moi aussi, j'ai compris, il n'y a pas de problème, mais c'est parce qu'on fait référence à des engagements de RFF, c'est pour ne pas qu'il y ait d'incompréhension.

Joseph FABRIS – Attendez, on ne va revenir là-dessus, je préfère ne pas y revenir. Ça a été dit.

Diane JULIEN – Dernière remarque avant que je ne pose ma question sur les documents.

Lilian LAUNAY – Je voulais revenir sur ce point-là. J'ai l'impression qu'en fait les personnes ont peur que la sélection du coût, que le critère coût soit au même niveau que les autres critères. N'est-ce pas possible de créer un tableau des critères de mutation avec un système de points hiérarchisés ? Le critère premier aurait, par exemple, cent points, le critère second aurait quatre-vingts points et le coût aurait quelques points. C'est comme cela, aujourd'hui, que l'on pose les marchés. Nous, on le fait sur une zone Athélia par exemple. Ça se fait comme une notation et, donc, on hiérarchise les critères.

Claude JULLIEN – RFF a très clairement dit que, dans l'analyse multicritères, il donnait la même notation à tous les critères.

Diane JULIEN – Pour l'instant, dans l'analyse multicritères, tous les critères sont au même niveau. Est-ce qu'on prend la phrase de Monsieur Rideau ?

Plusieurs participants – Oui.

Diane JULIEN – D'accord. Dernière question sur les documents remis pour préparer les fuseaux de la prochaine fois, de la prochaine réunion début novembre. Est-ce que vous avez des remarques, des commentaires, des envies sur ces documents ?

Julie MARTY – On ne comprend pas la question.

Diane JULIEN – Tout ce que vous avez eu, est-ce que vous avez des remarques dessus ? Est-ce que vous avez besoin de plus d'informations ? Est-ce que vous avez tout compris ?

Henri DE MATOS – Je n'ai pas reçu le compte rendu par courriel.

Philippe VARIN – La question était relative au processus de concertation. Vous avez un bel organigramme avec des tas de groupe, des tas de gens. J'ai fouillé un peu sur le site RFF, je n'ai trouvé que des comptes rendus du COPIL dans lequel, en plus, les noms qui sont cités sont les destinataires des comptes rendus, mais on n'a pas clairement la vision de qui sont les décideurs dans tous ces groupes. J'aimerais, et je vous avais fait part de ça sur le portail, disposer de la liste

de tous les membres de ces différents comités de quelque chose, qu'ils soient COTER, COPIL ou autre, y compris les groupes garants, et qu'on sache qui sont ces gens qui vont décider pour nous. La question subsidiaire, c'est comment nos représentations locales sont représentées dans ces instances ? Parce que je ne vois pas très bien les municipalités.

J'avais une dernière question subsidiaire, pourquoi le pays d'Aix est-il impliqué dans le COPIL alors qu'il n'est pas concerné ? Pourquoi le Pays d'Aix paye-t-il et pas les autres ?

Stéphane ROSSO – Pourquoi il paye, je ne sais pas.

Philippe VARIN – Le problème, c'est qu'on trouve dans les décideurs, au dernier niveau, le Pays d'Aix qui est représenté, alors qu'il n'est pas concerné par cette ligne. La question subsidiaire, c'est pourquoi eux ont payé et pas les autres ? Je l'adresse à nos élus.

Bernard DESTROST – C'est un peu le reproche que je vous ai fait quand vous êtes venu nous voir à Cuges-les-Pins, à savoir que, autour de la table, vous avez pas mal d'associations et d'élus qui ont participé à tout le débat public, notamment des élus et des associations de la vallée de l'Huveaune, de Cuges, de Gémenos, d'Aubagne et du Var. On ne retrouve qu'une seule personne, au niveau de l'agglomération, qui représente toute la vallée. Je trouve ça tout à fait déplorable. Je vous l'ai dit déjà.

Mireille DAPON-PIGATTO – J'ai juste une remarque technique. De là, on voit très mal quand il y a des cartes. Ce n'est pas très bon pour l'environnement, mais si on pouvait avoir des documents papiers.

Marion PICQUET – Juste pour information sur les cartes, vous allez recevoir le lien pour télécharger l'atlas qu'on vous a remis la dernière fois, au 25/1 000^e, donc à une échelle beaucoup plus précise. C'est vrai qu'on a fait le choix, aujourd'hui, de ne pas l'imprimer parce que ça faisait imprimer plus de 2 000 feuilles A3 mais, par contre, on pourra peut-être, pour la prochaine fois, amener quelques exemplaires papiers pour ceux qui souhaitent en avoir. C'est sur le site.

Claude GUBLER – C'est vrai que les cartes au 25/1 000^e que j'ai et qu'on peut agrandir quand on les a sur un ordinateur au niveau 100 donnent une précision sur chaque courbe et chaque élément pour voir les tracés. Je voulais simplement, pour faire rire, vous faire remarquer que vous envoyez vos documents en .zip et que tout le monde ne peut pas les ouvrir. A ce moment-là, il faut prévenir tout le monde d'aller sur Internet et aller chercher le jZip qui est gratuit.

Philippe VARIN – Il y a des zipeurs qui sont gratuits.

Claude GUBLER – Moi, j'ai pris WinZip et je peux vous dire qu'il n'est pas gratuit. On m'a dit après : « Monsieur, vous avez dépassé trente jours, c'est fini. » WinRar, c'est la même chose, vous croyez que c'est gratuit, mais c'est payant.

Stéphane ROSSO – S'il vous plaît. Il est déjà 18 heures 15, je pense qu'on va être mis à la porte. Sur ce point-là, c'est comme sur tous les autres points, il y a des gens qui me disent : « Vous n'avez pas zippé, vous êtes nul. » D'autres : « C'est très long à télécharger, c'est énorme. » D'autres nous disent : « Vous zippez, c'est nul parce qu'on n'a pas le document. » Il n'y a pas de vérité. Si tout le groupe est d'accord, je ne l'enverrai pas zippé.

Jean GONELLA – Puis-je dire un mot ? Si on le télécharge, vous pouvez le mettre sur les deux formats majeurs de compactage. Il y en a un qui marche mieux sur les Macs, l'autre mieux sur les PC. Vous l'avez ça, et chacun choisi son document. Ils sont tous gratuits.

Diane JULIEN – Dernière remarque. Madame ne s'est pas beaucoup exprimée, donc, nous allons l'écouter.

Sandrine LEYDIER – Le projet sur les territoires, en fait, je ne sais pas par qui ça a été mis en place mais, sur Roquefort-la-Bedoule par exemple, au niveau de la réduction, ce n'est pas du tout représentatif.

Diane JULIEN – D'accord. Vous allez être en groupe agriculture, donc je vous propose d'en reparler à ce moment-là. Et gardez-le bien en tête.

Benoit RIDEAU – La question, c'est au niveau du planning, si on peut avoir les documents un peu plus tôt avant les réunions.

Bernard DESTROST – Concernant le verbatim, quand on note une erreur, à qui doit-on s'adresser pour le faire rectifier ?

Diane JULIEN – A Stéphane Rosso. N'y a-t-il pas d'autres remarques sur les documents ? La séance est levée. Bon week-end à tous. Merci beaucoup de votre participation. Au revoir.

Stéphane ROSSO – On vous remercie beaucoup. Merci et à bientôt.

La séance est levée à 18 heures 14.

Document rédigé par 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