

LIGNE A GRANDE VITESSE PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique

LES PREMIERS RÉSULTATS DE LA CONCERTATION SUR LES SCÉNARIOS ET LES FUSEAUX

Bilan d'étape au 6 décembre
2011

Bouches-du-Rhône

JITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIR
S AUVERGNE ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—
NCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES
LITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—
TAINIE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN

AMO - Communication et Concertation



KFH
Parc Club du Millénaire – Bat 14
1025 av. Henri Becquerel
34000 Montpellier

SOMMAIRE

1	SYNTHESE GENERALE.....	1
1.1	UNE CONCERTATION GLOBALEMENT ACCEPTEE ET RESPECTEE, BIEN QUE JUGEE TROP COURTE ; DE NOMBREUSES DEMANDES D'INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES ET DES POINTS DE CONVERGENCE IDENTIFIES.....	1
1.2	OPPOSITIONS PRINCIPALES DANS LA VALLEE DE L'HUVEAUNE ET DANS LE VAR ; AILLEURS, LA LGV EST PLUTOT ATTENDUE MAIS DES DESACCORDS EXISTENT, SUR CERTAINES GARES NOTAMMENT.	2
2	LES SCENARIOS : LE PASSAGE EN SURFACE SOULEVE DES OPPOSITIONS DANS LES SECTEURS DE LA VALLEE DE L'HUVEAUNE, AUBAGNE, GEMENOS ET CUGES	5
2.1	Nord Marseille : Une attente forte d'une réflexion globale sur les transports	6
2.2	Vallée de l'Huveaune : Inquiétudes et oppositions relatives aux impacts d'un passage en surface ; la demande d'un pôle multimodal pour l'Est de Marseille	7
2.3	Aubagne : Rejet du passage en surface dans la vallée de l'Huveaune et la Plaine d'Aubagne et recherche d'alternatives ; la LGV ne doit pas « empiéter » sur les TER.....	9
3	LES FUSEAUX : ACCORDS SUR L'ENTREE DANS MARSEILLE (SENSIBILITE SUR LE MODE D'INSERTION URBAINE) ET LA GARE SOUTERRAINE DE SAINT-CHARLES. A L'EST DU DEPARTEMENT, DES POSITIONS PLUS DIVISEES : VERS UN FUSEAU ALTERNATIF ?.....	12
3.1	Section A : Marseille-Huveaune – Un travail à mener sur l'insertion urbaine du fuseau A1	12
3.2	Section B : Aubagne – Fontblanche : Le fuseau B4, l'alternative aux autres fuseaux ? Des réserves exprimées néanmoins.....	13
3.3	Section C : Passage de cuges-les-pins.....	16
4	LES GROUPES DE TRAVAIL THEMATIQUES	17
4.1	GROUPE « VITICULTURE-AGRICULTURE » : ATTENTES D'INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES SUR LES IMPACTS ; APPELS A LA MUTUALISATION DES NUISANCES	17
4.2	GROUPE « GARES » : UNE NECESSAIRE COHERENCE AVEC LES PROJETS URBAINS ; LE MAILLAGE, CRITERE ESSENTIEL.....	17
4.3	GROUPE « FRET ET LOGISTIQUE » : PRESERVER LES CONDITIONS D'UN DEVELOPPEMENT DU FRET SUR L'ARC MEDITERRANEEN.....	18
5	DEBAT SUR LA CONCERTATION : MALGRE DES TURBULENCES, UNE REELLE APPROPRIATION PAR LES PARTICIPANTS ET DES ACQUIS SIGNIFICATIFS.....	19
5.1	DE REELLES AVANCEES DES GROUPES DE TRAVAIL MALGRE LA SUSPENSION DE QUELQUES REUNIONS.....	19
5.2	LA CONCERTATION A PRODUIT DES ENSEIGNEMENTS SIGNIFICATIFS CONCERNANT LES SCENARIO ET LES FUSEAUX.....	20
5.3	LES QUESTIONS DU PUBLIC SOULIGNENT LES ATTENTES, CRAINTES ET ARGUMENTS ENTENDUS DANS LES REUNIONS.....	20



6 LA CONCERTATION NICE-ITALIE21

1 SYNTHÈSE GÉNÉRALE

1.1 UNE CONCERTATION GLOBALEMENT ACCEPTÉE ET RESPECTÉE, BIEN QUE JUGÉE TROP COURTE ; DE NOMBREUSES DEMANDES D'INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES ET DES POINTS DE CONVERGENCE IDENTIFIÉS

Lancée le 15 septembre dernier, la première phase de la concertation conduite par RFF au sujet de la LGV PACA a produit de nombreux enseignements quel que soit le département concerné. Après les trois réunions publiques inaugurales, les dix groupes de travail géographiques, et les 3 groupes de travail thématiques- l'un consacré à l'agriculture et à la viticulture, l'autre au fret et à la logistique et le dernier aux gares- ont entamé leurs travaux. Ainsi plus de 90% des groupes de travail prévus se sont tenus.

La concertation s'inscrit dans le cadre d'une Charte élaborée par des représentants d'élus et d'associations et dans une trame délimitée par le scénario général dit « des métropoles du Sud », décidé en 2009. Ainsi, quatre scénarios fonctionnels, retenus par le comité de pilotage du 11 juillet 2011, mettant l'accent chacun sur des fonctionnalités différentes (desserte des centres-villes, rapidité, moindre coût, maillage), ont été soumis à la discussion des participants.

A la suite des scénarios, la concertation a porté sur les fuseaux de passage et leur inscription sur le territoire.

La méthodologie et le périmètre de la concertation ont globalement été acceptés. **Nonobstant les oppositions au scénario des métropoles du Sud, encore fortes par endroits, les travaux des groupes géographiques ont bien consisté en l'évaluation des propositions et la formulation éventuelle de propositions alternatives.** Finalement, peu de prises de position ont été exprimées en faveur de l'un ou l'autre des quatre scénarios : dans un calendrier jugé par beaucoup très court, de nombreux acteurs souhaitaient **disposer d'éclairages complémentaires avant de forger leur opinion.** Très nombreuses, ces demandes d'informations complémentaires se sont réparties globalement comme suit :

- impacts environnementaux, y compris hydrogéologiques et sismiques ;
- analyse des risques (inondation et incendies notamment, mais aussi industriels dans la vallée de l'Huveaune) ;
- analyse comparative plus détaillée des différentes solutions au regard de leur coût respectif (très présente dans les Alpes-Maritimes, mais pas uniquement) mais également au regard de leur impact sur le milieu humain ou naturel ;
- exploitation ferroviaire : étude de capacités de dessertes particulières (en traversée de Nice par exemple), voire de mixité avec le fret ;
- impacts divers selon les secteurs : bruit, agriculture et viticulture (Var surtout mais également sur le territoire Est des Bouches du Rhône), foncier, etc.

Cependant, des **positions d'accord sur des critères fonctionnels importants** comme le maillage, la desserte des centres villes ou du plus grand nombre d'habitants ont été portées à la connaissance de RFF.

Lors de sa réunion du 7 octobre, le comité de la concertation a, entre autres sujets, examiné la question du calendrier de la concertation. Si la phase de recueil des avis peut paraître trop brève à certains acteurs, M. le Préfet a tenu à rappeler à cette occasion que la décision du Comité de pilotage ne sera prise qu'après avoir pris le temps d'une réflexion approfondie quant aux enseignements de la concertation et aux conséquences des choix à faire.

Des **avancées notables** ont été réalisées néanmoins lors de ces 3 mois de concertation, avec l'émergence de points d'accord forts portant sur :

- **l'insuffisance de l'infrastructure historique du réseau** : le projet LGV est considéré comme un catalyseur du développement d'un système de transport global régional performant ;
- **le retard considérable de la région en matière de transports** ;
- **le besoin d'un saut qualitatif sur le transport TER du quotidien** : de manière générale, qu'ils soient partisans ou opposants au projet, les participants s'accordent à considérer le développement du TER comme primordial pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ; Certains traduisent cette priorité par des demandes précises, que l'on retrouvera ci-après dans le compte-rendu des différents groupes de travail ;
- **l'importance pour l'avenir de favoriser le report modal de la route vers le rail** – y compris pour le transport des marchandises (qualité de vie, développement durable...) ;
- **la nécessité de raisonner d'un point de vue de l'utilisateur sur l'ensemble des moyens de transports** : l'accessibilité des gares, leur intermodalité et interconnexion avec le réseau ferroviaire classique d'une part et les transports collectifs urbains d'autre part sont des attentes très fortement exprimées, quel que soit le secteur géographique concerné. L'accessibilité et l'intermodalité doivent être pensées du point de vue d'une personne à mobilité réduite, considérée comme l'utilisateur de référence ;
- **pour les Bouches-du-Rhône, l'engorgement de la gare Marseille Saint-Charles** dû à sa position en «cul-de-sac» et l'évidence du positionnement d'une gare nouvelle en ligne en souterrain à cet endroit stratégique.

1.2 OPPOSITIONS PRINCIPALES DANS LA VALLEE DE L'HUVEAUNE ET DANS LE VAR ; AILLEURS, LA LGV EST PLUTOT ATTENDUE MAIS DES DESACCORDS EXISTENT, SUR CERTAINES GARES NOTAMMENT

De manière peu surprenante, les acteurs entrent dans les groupes de travail avec des attitudes différentes, que l'on peut sommairement répartir en deux catégories.

Les uns, impatientes partisans de la LGV PACA, cherchent à étudier toutes les améliorations possibles en évitant les blocages pouvant remettre en cause la poursuite du projet : les dérives de coût notamment sont très craintes par exemple dans les Alpes-Maritimes.

Les autres, opposants au projet depuis le débat public de 2005, se montrent vigilants sur ses impacts qu'ils cherchent à minimiser quel qu'en soit le coût (cf. motion du groupe de travail du pays d'Aubagne n°2). Ils s'accommodent diversement du scénario des métropoles du Sud.

Ces positions sont parfois très marquées selon les secteurs géographiques, où les « points durs » peuvent se confirmer.

Le premier d'entre eux concerne **la vallée de l'Huveaune et le secteur d'Aubagne et Cuges, où le passage en surface est très largement rejeté**. La crainte d'impacts supplémentaires sur un secteur fortement peuplé (expropriations de particuliers ou d'entreprises) et qui pour partie connaît déjà de fortes nuisances (notion de cumul des nuisances, bruit et risques dans la vallée de l'Huveaune) est répandue.

Ce sont dans les groupes de travail varois que s'expriment néanmoins le plus vivement les inquiétudes, comme en témoigne par exemple **la motion du GT « Sillon permien » rejetant à une large majorité l'ensemble des scénarios proposés**.

L'alternative « utilisation des emprises existantes ou enfouissement massif » revient comme un leitmotiv, sur la base d'un courrier ministériel de 2009 déclarant « [le Projet] *empruntera les lignes ou emprises existantes. À défaut les solutions d'enfouissement seront massivement privilégiées.* »

Dans ces secteurs, des appels sont parfois lancés pour un retour au scénario « Côte d'Azur » en lieu et place de celui, choisi en 2009, des métropoles du Sud. Cette position s'entend aussi parfois dans les Alpes-Maritimes, mais pour une raison différente fondée davantage sur la recherche de vitesse.

Hormis ces secteurs problématiques, le projet demeure accepté voire attendu, sous réserve néanmoins d'une part, d'informations plus précises sur des aspects techniques et environnementaux et d'autre part, de désaccords concernant la position de certaines gares.

Les positions sont ainsi très marquées :

- A Marseille, les groupes de travail ont validé le choix de Marseille-St-Charles, avec des demandes fortes en termes d'interconnexion et d'intermodalité.
- A Toulon, avec un fort rejet de la solution « Toulon-Est » et, de la part d'autres participants, de la solution « Toulon-Ouest » ; la desserte de Toulon-centre est donc privilégiée par le groupe concerné, mais ses modalités restent à débattre. Quant à la gare Est-Var, sa pertinence est partagée : des débats se poursuivent sur son positionnement.
- En revanche, le positionnement de la gare à l'ouest des Alpes-Maritimes fait débat. Les participants se partagent ainsi entre une gare nouvelle entre Cannes et Grasse et la desserte de Cannes-centre qui, quelle que soit la solution retenue, est considérée comme un enjeu majeur.
- A Nice enfin, l'accord global autour de la gare Nice-aéroport est nuancé par quelques positionnements en faveur de Nice-Saint-Isidore, dans le secteur associatif.

Au cours de cette concertation, les groupes de travail des Alpes-Maritimes semblent se distinguer des deux autres départements. C'est dans ce département que les attentes voire l'impatience vis-à-vis du projet sont le plus vivement exprimées, ce qui n'empêche pas une vigilance certaine sur les impacts possibles. La proximité avec l'Italie (et la concertation recommandée par la CNDP sur la liaison Nice-Italie) autant que l'éloignement relatif du reste du territoire français sont des éléments de contexte apparaissant fortement sur ce territoire, à la différence des autres départements où les acteurs attachant la priorité à l'environnement et au cadre de vie semblent se manifester davantage.

Ces positions se traduisent entre autres par un clivage Est-Ouest concernant le scénario n°2, « le plus rapide » (en tout cas parmi les acteurs qui ont exprimé des choix). Privilégié à Nice, il devient de plus en plus contesté à mesure que l'on se déplace vers l'Ouest. Par certains acteurs de l'Ouest des Alpes Maritimes, tout d'abord, en fonction de l'importance qu'ils attachent à la desserte des centres et particulièrement de Cannes.

Dans le Var ensuite où, si tous les scénarios sont contestés par le groupe du Sillon Permien, le n°2 est singulièrement rejeté. Il en est de même concernant le groupe thématique viticulture-agriculture du Var, ainsi qu'à Toulon, compte tenu dans ce dernier cas des positions relatives à la gare.

Enfin, dans les Bouches-du-Rhône, l'importance de la desserte des centres conduit à privilégier le scénario 1, même si les quatre sont jugés très similaires quant à leurs impacts dans ce secteur. Pour nuancer ces propos, on notera néanmoins que la quinzaine de bulletins recueillis pendant la réunion publique de Marseille exprime une nette préférence pour le scénario 2, et le 3 dans une bien moindre mesure.

2 LES SCENARIOS : LE PASSAGE EN SURFACE SOULEVE DES OPPOSITIONS DANS LES SECTEURS DE LA VALLEE DE L'HUVEAUNE, AUBAGNE, GEMENOS ET CUGES

Bien accueilli quoique jugé trop court, le dispositif de concertation fait émerger **des inquiétudes relatives au passage en surface dans les secteurs de la Vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et Cuges.**

La crainte des impacts, notamment sur l'environnement, le cadre de vie et avant tout sur le bruit, a été soulevée aussi bien dans la réunion publique de Marseille le 13 septembre que dans les groupes de travail géographiques. Les conclusions des groupes des secteurs « Vallée de l'Huveaune » et « Pays d'Aubagne-Sainte Baume » sont d'ailleurs assez similaires de ce point de vue.

La concertation a ainsi permis l'apparition d'un fuseau alternatif dit « B4 » évitant le passage en surface dans la vallée de l'Huveaune, la plaine d'Aubagne et de Gémenos (voir le chapitre consacré aux fuseaux).

Autre sujet majeur dans le département, **la gare de Marseille Saint-Charles a suscité l'intérêt des participants, dont beaucoup ont souhaité approfondir la réflexion** sur ce sujet : la saturation de la gare de surface, accessibilité aux personnes à mobilité réduite et qualité des correspondances avec les TER et transports urbains sont autant de sujets de discussion que les groupes de travail ont développés. Pour le groupe « Nord Marseille » particulièrement, des implantations alternatives ont été évoquées, notamment à La Blancarde ou Euromed. Les éléments de réflexion apportés par RFF ont permis d'obtenir un avis pratiquement unanime sur la création d'une gare souterraine en ligne sous Marseille Saint-Charles. Le groupe a considéré que cet emplacement était le choix le plus adapté compte tenu des éléments de prospective territoriale (cohérence avec le SCOT), des enjeux urbains et ferroviaires.

En matière de temps de parcours, l'ensemble des participants s'accordent sur la nécessité d'intégrer à l'analyse les temps d'accès des voyageurs aux gares : il est ainsi jugé nécessaire de considérer les **temps de trajet de porte à porte**, et non uniquement entre les gares.

Enfin, **les attentes en matière de transports régionaux se confirment**, en témoignent par exemple les nombreuses mentions de la quatrième voie Marseille-Aubagne, la demande d'un pôle multimodal à l'Est de Marseille-qui puisse, à terme, être une halte TAGV- et, plus généralement, les multiples interventions rappelant que la priorité en matière de transports ferroviaires résidait dans le TER. Le maillage des réseaux est donc évoqué comme une priorité, voire une nécessité.

2.1 NORD MARSEILLE : Une attente forte d'une réflexion globale sur les transports

Les participants à ce groupe de travail s'accordent sur la congestion actuelle du nœud ferroviaire de Marseille.

Allant bien au-delà du projet ferroviaire, des échanges riches ont eu lieu autour du **système ferroviaire global** et plus largement autour du **système de transport global**, mêlant des réflexions sur les transports ferroviaires et les transports en commun urbains, sur l'intermodalité et surtout sur l'interconnexion. Cette dernière est définie comme la possibilité d'avoir des services cohérents entre eux tant en termes de trajets que d'horaires (par exemple cohérence du départ des bus avec l'arrivée des trains).

En effet, le développement du service ferroviaire nécessite que les différents maîtres d'ouvrage et les différentes autorités organisatrices se coordonnent pour offrir des moyens adaptés d'irriguer la ville. Ce constat est d'autant plus partagé par le groupe que les dessertes du nord de la ville semblent insuffisantes. Pour éclairer ces échanges de nombreuses propositions concernant l'ouverture ou la modernisation de gares comme Arenc, Le Canet, Cap Pinède, Saint-Barthélemy ont été faites. De même, des suggestions sur la création de solutions complémentaires de transport en modes doux comme le tram-train, permettant à la fois une desserte urbaine et péri-urbaine efficace ont été proposées. Ce sujet a été au centre des débats et des préoccupations.

Ainsi **le projet LGV PACA est espéré comme un catalyseur des réflexions des décideurs sur la politique des transports collectifs dans leur ensemble** afin que les transports de demain puissent correspondre au slogan donné par la confédération générale des CIQ "Là où je vis pour aller là où je dois". Le groupe demande que le territoire- dont la population a quintuplé depuis 20 ans- profite enfin de l'infrastructure dont il subit depuis des années les nuisances.

Dans la continuité des échanges autour de la desserte des quartiers des villes, des précisions ont été demandées sur les liaisons péri-urbaines vers Aix-en-Provence et l'aéroport.

Ainsi les demandes sur l'aménagement du réseau classique de l'étoile d'Aix ont fait l'objet d'une présentation succincte qui sera détaillée lors d'une réunion organisée par RFF le 18 janvier 2012. Il est intéressant de noter l'attachement à la création de la liaison Aix TGV et Aix ville ainsi que l'intérêt d'envisager des liaisons SRGV entre Marseille et Aix ville.

Sur les base de ces réflexions, et en gardant la personne à mobilité réduite comme passager de référence, la **réalisation d'une gare souterraine en ligne située à Marseille Saint-Charles apparaît comme une évidence**. Celle-ci devra être positionnée au plus près du bâtiment voyageur existant, afin de **permettre les meilleures correspondances possibles avec les TER** et réduire les pertes de charges.

Cependant, de nombreuses questions ont été posées sur la pertinence d'implanter cette gare nouvelle à La Blancarde ou encore une insistance forte de quelques acteurs sur Euromed : "la vision de la ville à l'horizon 2040 nécessite de se poser la question".

La future gare souterraine Marseille Saint-Charles, devra permettre de relier très facilement les ports et devra surtout être en cohérence avec le SCoT pour permettre une revitalisation du secteur en améliorant la transparence de l'îlot gare. Il a été demandé à RFF de travailler en étroite collaboration avec l'AGAM, Marseille Aménagement, MPM et la Ville pour permettre la mise en œuvre d'un **vrai projet urbain autour de la nouvelle infrastructure**.

Les participants excluent un passage à grande vitesse des trains dans Marseille, et s'inquiètent particulièrement du passage de la ligne nouvelle en zone Seveso. Les **impacts sonores** sont un autre point de vigilance du groupe de travail sur un territoire fortement peuplé, déjà largement impacté par les nuisances liées aux multiples infrastructures qui le traversent.

En conclusion, sans se prononcer pour un scénario en particulier, le groupe de travail considère que **le passage par Marseille-Saint-Charles est incontournable** et que la ligne nouvelle doit tenir compte des critères suivants, classés par ordre de priorité : d'abord le **maillage couplé avec une forte interconnexion aux transports en communs tous modes confondus**, conformément aux discussions rapportées ci-dessus, puis **la desserte du plus grand nombre de personnes**, et **la préservation voire la valorisation de l'environnement humain**. Le temps de parcours de gare à gare n'est pas considéré comme discriminant, au motif que le temps de trajet de l'utilisateur porte-à-porte est celui à prendre en compte.

2.2 VALLEE DE L'HUVEAUNE : Inquiétudes et oppositions relatives aux impacts d'un passage en surface ; la demande d'un pôle multimodal pour l'Est de Marseille

Si les membres conviennent de la saturation actuelle du réseau et se sont prononcés sur la réalisation d'une gare souterraine en ligne à Marseille-Saint-Charles, compte tenu de **l'importance de la desserte du centre-ville**, ils ont également clairement identifiés **le bruit et le foncier** comme sujets majeurs d'inquiétude monopolisant ainsi pratiquement 50 % de la durée des échanges.

Au delà de ces sujets, plusieurs inquiétudes se sont également exprimées concernant les autres **impacts d'un passage en surface dans ce secteur densément peuplé et déjà très touché**: sur l'Huveaune, sur l'emploi et l'économie en cas de délocalisation des entreprises.

Le bruit est ainsi considéré comme l'enjeu numéro 1 par le groupe de travail : dans la mesure où le bruit ambiant atteint déjà un niveau presque insupportable, les participants craignent que le projet ne fasse qu'aggraver la situation. **Les attentes sont donc fortes concernant les mesures de protection sonore à prendre par RFF** (présentées lors de la 2^e réunion) et notamment les murs anti-bruit.

Bien que les explications fournies par RFF concernant les obligations et les devoirs du Maître d'Ouvrage ainsi que les dispositifs de lutte contre le bruit aient permis d'éclaircir de nombreux points d'incompréhension, le manque d'études précises concernant spécifiquement la Vallée de l'Huveaune ainsi que le mode de calcul de l'ambiance sonore (moyenne logarithmique des contributions) n'ont pas permis de rassurer.

Le groupe attend également des précisions sur la possibilité de prise en compte du cumul des nuisances ferroviaires et autoroutières et la possibilité pour RFF d'apporter une solution globale qui permettrait d'améliorer la situation initiale.

Des éclaircissements ont également été demandés quant à la prise en compte des effets des têtes de tunnel dans les mesures anti-bruit.

Le deuxième sujet de préoccupations est l'impact sur le bâti et plus particulièrement sur le bâti résidentiel.

A ce sujet, les craintes des membres sont surtout liées à la perte du patrimoine ou la dévalorisation de celui-ci. En effet, le patrimoine est souvent le fruit de plusieurs années, voire de dizaines d'années de travail.

Bien que RFF ait expliqué de façon pédagogique la procédure liée aux indemnisations ou aux expropriations, la difficulté pour la population de comprendre des textes de lois abscons laissent certaines personnes dubitatives.

Parmi les autres aspects environnementaux au cœur des discussions, a été évoquée **la transparence hydraulique (voire écologique) de la ligne**. Celle-ci est impérative, ont affirmé certains participants, soulignant l'ampleur des crues de l'Huveaune. La gestion du risque inondation a été éclaircie par RFF, notamment sur la base d'exemple de projets sur lesquels RFF est actuellement impliqué, comme la mise en transparence du remblai ferroviaire entre Arles et Tarascon.

Tout comme dans le groupe du "Pays d'Aubagne/Sainte-Baume", les acteurs pointent le **risque en termes d'exploitation d'un jumelage de l'infrastructure nouvelle avec l'infrastructure existante**. Le groupe craint que cette solution ne fragilise le réseau, en cas d'incident dans la vallée de l'Huveaune, c'est toute la ligne qui s'en trouve impactée. RFF a cependant indiqué que des solutions existent pour réduire les risques, qu'ils soient intrinsèques au ferroviaire (l'exploitation, l'infrastructure) ou naturels. La prise en compte des risques induits par la création d'une infrastructure, le plus en amont possible, permet d'y répondre de façon satisfaisante.

Le **risque industriel**, au voisinage de l'usine Arkema, est également un sujet d'importance pour le groupe, qui attend la publication du plan de prévention des risques technologiques de l'usine (PPRT). RFF a indiqué son implication en tant qu'acteur dans la mise au point de ce PPRT.

Toutes ces inquiétudes font de la vallée de l'Huveaune un secteur où les désaccords persistent sur le passage en surface de la ligne nouvelle. Cette ligne est encore souvent perçue comme une ligne à grande vitesse alors qu'elle a, au contraire, les caractéristiques d'une ligne classique sur ce territoire.

L'étude de solutions alternatives au passage en surface dans la vallée de l'Huveaune et le pays d'Aubagne Ste Baume a été demandée :

- **une solution alternative croisant la vallée de l'Huveaune en venant de St-Charles pour filer en tunnel sous les massifs de St-Cyr et de Carpiagne.**
- **une solution d'un passage exclusivement en souterrain**

D'autres demandes portent sur la quatrième voie entre Marseille et Aubagne pour le développement des TER. :

Malgré les explications fournies par RFF sur le fait que la nouvelle voie ne serait pas circulée à grande vitesse ni dédiée au TAGV, la grande majorité des acteurs des groupes de travail de la Vallée de l'Huveaune et du Pays d'Aubagne Sainte-Baume demande l'étude d'une **situation 0**. Cette situation 0 présente les aménagements capacitaires qu'il serait nécessaire de mettre en œuvre sur le réseau conventionnel afin de satisfaire l'ensemble des services définis dans les réticulaires mais sans objectif de grande vitesse et donc avec des services et fonctionnalités dégradés par rapport aux objectifs du projet. Il apparaît cependant que **les impacts d'une telle solution seraient similaires à ceux du projet LGV PACA en termes d'emprises et de bruit dans la Vallée de l'Huveaune**.

Le groupe souhaite également réfléchir à l'**éventualité d'une future halte TAGV à la gare de la Barasse**, qui deviendrait un pôle multimodal de grande ampleur pour l'Est de Marseille. Les explications données par RFF sur les contraintes qu'engendre tout arrêt supplémentaire pour les services TAGV doivent être affinées par des études de prospectives territoriales et capacitaires. Les membres du groupe souhaitent, pour appuyer leur position sur l'opportunité de créer une gare TAGV, que RFF fournisse des données de fréquentation des gares du Creusot ou d'Aix TGV.

Si la pertinence d'un tel arrêt doit être approfondie, **les besoins a minima d'une grande gare TER à l'Est de Marseille sont incontestés dans le groupe**. Cette gare devra être exemplaire en termes de services (parking relais, services à la personne, accessibilité PMR...) et également en termes d'intermodalité et d'interconnexion avec les transports en communs urbains et modes doux.

Le groupe demande également quels pourraient être les **aménagements paysagers** qui pourraient être intégrés afin de revaloriser la vallée.

Enfin, des compléments cartographiques concernant l'état initial et les zones sensibles ou les projets en cours ont été demandés et apportés par RFF (tramway Aubagne, carte au format A0 des sensibilités...).

2.3 AUBAGNE : Rejet du passage en surface dans la vallée de l'Huveaune et la Plaine d'Aubagne et recherche d'alternatives ; la LGV ne doit pas « empiéter » sur les TER

Le groupe de travail de ce secteur s'est réuni le 23 septembre et le 7 octobre.

La nécessité de la réalisation de ce projet a été remise en cause dans ce groupe. En effet, les enjeux du projet proposant un système ferroviaire global, fiable et performant ne convainquent que partiellement l'ensemble des participants.

Le constat d'une desserte TER insuffisante est partagé ainsi la demande du développement du TER en créant 4 voies de Marseille à Aubagne, un leitmotiv. La nécessité de renforcer la part du train ne se dément pas et justifie l'intérêt d'une **ligne nouvelle**. Néanmoins, la priorité demeure sur les transports du quotidien. Dès lors, les participants à ce groupe regarderont avec vigilance l'articulation entre la ligne nouvelle et le reste du système ferroviaire régional.

En réponse RFF indique que la nouvelle infrastructure (4 voies dans la vallée de l'Huveaune) aura les caractéristiques des voies classiques actuelles et permettra de faire circuler tous les types de trains. Ainsi, entre Marseille et la sortie d'Aubagne, tous les trains, y compris les TAGV, circuleront à la même vitesse entre 130 et 160 km/h.

Tout comme dans le groupe de la Vallée de l'Huveaune, le groupe pointe le **risque en termes de sécurité** d'un jumelage de la nouvelle infrastructure à l'infrastructure existante. Il est demandé que la nouvelle infrastructure soit totalement distincte des voies empruntées par le TER, dont la régularité est un enjeu majeur. En effet, le jumelage des voies apparaît comme étant incompatible avec la volonté de créer un chemin de délestage lors d'incident sur l'une ou l'autre des infrastructures.

Le **risque technologique** fait également l'objet de discussions avec la présence de l'usine Arkema (classée SEVESO seuil haut) dans la vallée de l'Huveaune, jugée comme "incompatible avec l'arc méditerranéen" selon certains acteurs. RFF a indiqué être conscient de la problématique. Des solutions de réductions des risques existent et seront mises en œuvre.

Citant, comme dans la vallée de l'Huveaune, les impacts redoutés d'un passage en surface concernant l'environnement (espace naturel, risque d'inondation), l'agriculture, la santé (concentration des nuisances), le foncier (perte de valorisation foncière) et le bâti, **le groupe déplore l'absence de scénario alternatif au passage en surface dans la vallée de l'Huveaune, la plaine d'Aubagne, Gémenos et Cuges.**

La problématique des **risques naturels** et plus particulièrement du système karstique de Cuges les Pins et des risques induits par la modification de l'hydrologie du site ont longuement été abordés. Des études spécifiques sont demandées par le Maire de Cuges les Pins et acceptées par RFF. L'évitement du passage dans le Poljé et du versant Sud du Poljé est un leitmotiv du groupe.

La **continuité de la trame verte** entre le massif de la Sainte-Baume et le massif des Calanques et la **prise en compte du Parc National des Calanques** en création sont des contraintes qui doivent s'imposer et représentent des enjeux environnementaux largement évoqués.

Le sujet du **bruit** est également abordé de façon prépondérante. Comme évoqué pour le groupe vallée de l'Huveaune, ce sujet cristallise l'opposition. Les explications sur les devoirs du maître d'ouvrage ont permis de rassurer partiellement le groupe qui est demandeur d'études plus précises. Il est également demandé de ne pas raisonner en moyenne mais de prendre en compte le bruit à la source. RFF indique que des engagements forts en termes de réduction des impacts sonores ont été pris à la suite du débat public et qu'ils seront appliqués.

Les **enjeux agricoles du territoire** ont également été abordés en marge du groupe thématique agriculture des Bouches du Rhône. Ces enjeux sont très spécifiques de par la présence du système d'agriculture biologique et coopératif (AMAP). La charte agricole du Pays d'Aubagne et de l'Etoile remise à jour en 2011, sanctuarise les terres agricoles.

En outre, le système d'irrigation de la plaine est très complexe et vital pour la pérennisation de l'activité agricole.

Le groupe a conclu en indiquant qu'il n'était pas envisageable de perdre 1 m² de terre agricole. Des éventuelles mesures de compensation par RFF ne sont pas acceptables à ce stade.

Certains acteurs regrettent que la réalisation de la nouvelle infrastructure de gare souterraine à Marseille Saint-Charles soit conditionnée par le projet LGV. Cette position est révélatrice d'un **refus du projet** et d'une **position en faveur d'investissements sur le réseau classique pour permettre le développement des trains du quotidien**. Une demande de plus de trains hors période de pointe est également formulée, tout comme la réalisation de 4 voies dans la vallée de l'Huveaune et l'étude du scénario 0. Le **Scénario 0** propose la réalisation de 4 voies entre Marseille et Toulon, et est aussi impactant, voire plus, pour les populations traversées par la voie ferrée actuelle.

Le groupe s'est également prononcé en faveur d'une **gare à l'Est de Marseille** en cohérence avec les SCoT et les besoins en déplacements. Cette gare doit être interconnectée pour permettre des déplacements efficaces et un report modal important.

Concernant les critères de choix des scénarios, le groupe s'accorde pour privilégier **la grande vitesse, maillée, non jumelée avec la ligne existante et qui n'empiète pas sur le TER, puis l'importance du critère de robustesse et de gestion des risques.**

Dans tous les cas, les participants rappellent à travers une motion, que les questions de coût ne peuvent pas être opposées aux enjeux humains, qui sont la priorité : **"Le coût ne devrait pas être opposable et ne doit pas constituer un frein au traitement des enjeux environnementaux et humains définis dans les groupes de travail. Le traitement de ces enjeux constitue une obligation de résultat pour RFF."**

3 LES FUSEAUX : ACCORDS SUR L'ENTREE DANS MARSEILLE (SENSIBILITE SUR LE MODE D'INSERTION URBAINE) ET LA GARE SOUTERRAINE DE SAINT-CHARLES. A L'EST DU DEPARTEMENT, DES POSITIONS PLUS DIVISEES : VERS UN FUSEAU ALTERNATIF ?

3.1 SECTION A : MARSEILLE-HUVEAUNE – Un travail à mener sur l'insertion urbaine du fuseau A1

Dans ce secteur, le comité territorial d'octobre a retenu le **fuseau A1**. Se raccordant à la LGV Méditerranée au Nord de Marseille, la ligne nouvelle rejoint ensuite en tunnel la gare Saint-Charles. Une nouvelle gare en ligne souterraine y est réalisée, diverses options d'orientation et de profondeur (de 30 à 60m) étant possibles. Le groupe de travail Nord-Marseille privilégie un positionnement au plus près des voies de surface, idéalement perpendiculaires aux quais actuels et à l'aplomb de ceux-ci. Le groupe insiste sur la nécessité de trouver le meilleur compromis entre distance verticale et distance horizontale, et plus particulièrement d'intégrer à cette réflexion le passager à mobilité réduite.

Le groupe de travail Nord-Marseille attache une importance particulière à **l'entrée de la ligne dans Marseille, et à l'insertion de la 4^{ème} voie** dans cette zone très urbanisée, avec une très forte hétérogénéité d'occupation de l'espace (200 000 personnes, plus grande ZUS de France, zones d'activités et friches). Son exigence réside dans une attention particulière du milieu humain et de l'environnement urbain, exigence qui conduit le groupe de travail à demander :

- un passage en tunnel au mieux à partir de Saint-Louis, au moins à partir du Marché d'Intérêt National ;
- des informations précises sur la politique et les engagements de RFF en matière de protection acoustique des riverains et sur les travaux menés pour diminuer le bruit ferroviaire : même si les trains ne passeront pas à grande vitesse dans Marseille, les participants s'inquiètent particulièrement des **impacts sonores** amenés par la 4^{ème} voie et l'augmentation du trafic.

Le projet doit s'attacher à **prendre en compte le développement urbain prévu par la ville de Marseille** : programme d'habitation HQE à Saint-Louis, Rocade L2 le long du MIN. L'insertion des projets de développement urbains sur l'outil de visualisation 3D a permis de rassurer le groupe quant à leur intégration dans les réflexions techniques.

La **réouverture des gares** du Canet, Arenc, ou des Arnavaux a été l'objet de longues discussions, et RFF s'engage à interpeller les décideurs sur le sujet.

Certaines personnes du groupe regrettent que l'étude d'un **fuseau des voies maritimes**, proche de l'actuelle voie de l'Estaque, connecté aux voies desservant le GPMM et Euroméditerranée n'ait pas été poussée. L'analyse d'une telle solution a conduit le comité territorial à ne pas la retenir. Ses bénéfices en termes de performances sont en effet très maigres (vitesse et débit de la ligne limités), sauf à entreprendre des travaux aux conséquences disproportionnées (sur le bâti et sur le coût du projet). RFF a produit un document indiquant les contraintes et les faibles gains attendus, contraintes qui conduisent à proposer un fuseau totalement en souterrain.

Au niveau de la gare Saint-Charles, le projet LGV représente pour le groupe **une opportunité d'insérer de manière plus optimale les quartiers avoisinants** comme celui de La Belle de Mai (plus grande transparence urbaine). Des réflexions devront être menées sur ce point.

Le groupe reconduit son avis sur la **nécessité de mailler et d'interconnecter Marseille Saint-Charles avec le pôle croisière et avec l'aéroport.**

Cette section a fait l'objet d'une **proposition de la part des CIQ** : création d'un tunnel intégral entre Saint-Henri (arrivée de la LGV Méditerranée) et la gare souterraine Marseille Saint-Charles.

En conclusion sur l'entrée nord dans Marseille, le groupe de travail pense que la position de la gare et le linéaire de tunnel sont liés. RFF doit fournir plus de détail sur la position des têtes de tunnels en fonction des différentes positions de gares.

A **l'Est de Marseille**, le fuseau A1 voit ensuite la ligne nouvelle longer la ligne existante pour rejoindre Aubagne par la vallée de l'Huveaune. Il offre notamment la possibilité de réaliser une gare à La Barasse, qui peut être envisagée comme un levier de valorisation économique et urbaine de ce territoire.

Les participants au groupe de travail de l'Huveaune insistent sur les **enjeux humains** (habitat résidentiel) et **économiques** du secteur. Ils soulèvent également les **enjeux naturels** (l'Huveaune et sa ripisylve) et la **contrainte liée à l'existence d'un patrimoine industriel** (usine Nestlé dessinée par Pouillon).

Les **contraintes techniques** liées à la sortie du tunnel et à la réalisation de la zone d'échanges permettant d'aiguiller les trains entre Marseille Saint Charles surface et Marseille Saint Charles souterrain, font l'objet de craintes quant à leurs impacts et localisations exactes.

3.2 SECTION B : AUBAGNE – FONTBLANCHE : Le fuseau B4, l'alternative aux autres fuseaux ? Des réserves exprimées néanmoins.

Quatre fuseaux ont été retenus par le comité territorial :

- Le **fuseau B1** rejoint la gare d'Aubagne par une 4^e voie classique circulée à vitesse normale par tout type de trains, puis la ligne emprunte un tunnel jusqu'aux Paluds, avant de s'orienter vers Gémenos via une tranchée couverte, sur laquelle activités économiques et agricoles seraient reconstituées. Cette option permet de **préserver le développement futur de la gare d'Aubagne et de répondre à la demande d'une augmentation sans délais de la desserte TER**. Des solutions techniques existent pour insérer la 4^{ème} voie entre l'autoroute et les voies ferrées actuelles. Ces solutions permettent de préserver les zones d'activités économiques ainsi que l'habitat.
- Le **fuseau B2** rejoint la zone d'activités de Saint-Mitre au niveau du rond-point Manouchian par une 4^e voie classique circulée à vitesse normale par tout type de train, franchit Aubagne sous la Tourtelle en tunnel et passe ensuite en bordure Sud de la zone d'activités de Gémenos. Il est le plus proche du fuseau issu des études complémentaires.
- Le **fuseau B3** rejoint la zone d'activités de Saint-Mitre au milieu du chemin de la vallée par une 4^e voie classique circulée à vitesse normale par tout type de trains, passe en tunnel sous Aubagne pour s'inscrire dans le massif du Douard au niveau de la carrière de l'Escargot, évitant ainsi les zones urbanisées.

- Le **fuseau B4** est issu de la concertation comme une alternative au passage dans la vallée de l'Huveaune :

Sur la base de propositions du groupe, les acteurs ont examiné une solution alternative au passage dans la vallée et la plaine d'Aubagne et Gémenos sans déplacer le problème sur un territoire voisin. Ainsi, a été proposé **un fuseau B4 passant au Sud des 3 premiers fuseaux, et qui épargnerait davantage d'habitations et d'activités économiques**. La solution évoquée dans le rapport Ferrier de 1992 est également citée en référence.

Le fuseau B4 commence donc au niveau de la gare de la Barasse et se débranche au niveau de St Menet pour s'inscrire dans la commune de La Penne sur Huveaune. Il passe en souterrain le massif du Télégraphe dans sa partie la plus au Sud ou permet un passage en surface dans sa partie Nord. Il rejoint ensuite le fuseau B3 au niveau de la carrière de l'Escargot par un franchissement en viaduc de l'autoroute.

Globalement, dans la vallée de l'Huveaune, **le passage en aérien est rejeté** du fait de son éventuel impact sonore et foncier. Cependant, des solutions techniques – comme le ripage de l'autoroute, paysagères et acoustiques existent pour préserver les zones d'activités et d'habitat. Les engagements pris par RFF au niveau du bruit pourraient permettre de ne pas aggraver la situation **voire de l'améliorer** en tenant compte du cumul des nuisances sonores (ferroviaire et autoroutière).

Les positions au sein groupe de travail de l'Huveaune s'avèrent très diverses. Pour certains acteurs, notamment dans le secteur d'Aubagne, c'est l'ensemble du projet LGV qui est rejeté : **le développement du TER est pour eux l'objectif prioritaire, voire exclusif, incluant notamment la 4^e voie Marseille-Aubagne**.

La question de la réalisation de la gare souterraine de Saint-Charles pour désengorger le nœud ferroviaire doit pour ces participants être dissociée du projet LGV.

D'autres affirment au contraire leur soutien au projet (Communauté urbaine MPM et autres acteurs).

En matière de fuseaux:

Le fuseau B1, même s'il permet, d'une part, la préservation des fonctionnalités ferroviaires en gare d'Aubagne et d'autre part des aménagements dans les emprises ferroviaires existantes en gare d'Aubagne, a fait l'objet d'un **rejet pratiquement unanime** du fait :

- de la sortie du tunnel sous Aubagne derrière Auchan dans la zone agricole des Paluds ;
- d'un fuseau à cheval sur la zone d'activité et la zone agricole ;
- du rejet de la profession agricole de se voir amputer de la surface agricole ;
- du rejet du secteur économique refusant de voir des entreprises impactées. En outre, et malgré la sanctuarisation des espaces agricoles, il est prévu au PLU de la commune d'Aubagne une extension de la zone d'activités vers le Nord dans la zone agricole occupée par le fuseau proposé.

L'alternative consisterait à proposer un passage en souterrain (tunnel) à la place de la section en tranchée couverte. Cependant, outre le surcoût de ce mode de passage, il y aurait quand même un impact sur la zone d'activités de Gémenos du fait de la nécessité de réaliser un viaduc en franchissement de la RN8.

Cette alternative est catégoriquement refusée par la commune de **Gémenos** qui indique de surcroît la présence d'une zone inondable sur le fuseau proposé.

Ce fuseau est également rejeté par la **communauté urbaine de Marseille Provence Métropole**.

Le fuseau B2 est soutenu par quelques particuliers et par la commune de Marseille, qui demande cependant que la zone d'activités de Gémenos ne soit pas touchée. **Il est rejeté dans le secteur d'Aubagne** pour l'impact de sa traversée en surface dans le quartier des Espillières.

S'agissant du fuseau B3, de nombreuses interrogations sur la possibilité de passage à proximité de la carrière ont été soulevées. RFF indique qu'il n'y pas d'incompatibilité entre les deux infrastructures et que les modes de passage de la carrière seront étudiés en étroite collaboration avec l'exploitant et les autorités compétentes.

Du point de vue de l'agriculture, le passage en aérien dans le secteur des Fenestrelles est pénalisant pour les exploitants. A ces contraintes, s'ajoute le passage en surface dans le Vallon de Rouvière principalement dédié à l'exploitation viticole. La perte d'exploitation pourrait remettre en cause la pérennité de la coopérative viticole de **Roquefort-la-Bédoule**.

La commune de **Roquefort la Bédoule** s'est prononcée contre ce fuseau empruntant le vallon de Rouvière.

La commune de **Carnoux en Provence** s'est prononcée contre le fuseau B3 en raison de l'impact possible des têtes de tunnel sur la commune, d'une part, et de l'**impact visuel et sonore** qu'aurait un viaduc positionné au Sud du fuseau pour le franchissement de l'autoroute.

Ce fuseau est également rejeté par la **communauté urbaine de Marseille Provence Métropole**.

En l'absence de plus de détails sur les modalités d'insertion technique (ripage de l'autoroute) de la 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune, en l'absence d'études acoustiques et d'insertion paysagère, la commune de **La Penne sur Huveaune** s'oppose fermement aux trois premiers fuseaux.

Le fuseau B4, issu de la concertation, recueille quant à lui un nombre significatif d'adhésions, mais aussi de fortes réserves liées notamment à un passage en aérien au sortir de Marseille et à l'entrée de La Penne sur Huveaune. A ces réserves, s'ajoutent celles identifiées pour le fuseau B3 : passage de la carrière, zones agricoles au niveau des Fenestrelles et du Vallon de Rouvière, pérennité de la coopérative viticole... La commune de Roquefort la Bédoule s'est prononcée contre ce fuseau.

Les associations de Roquefort la Bédoule ont proposé une contribution permettant la prise en compte des enjeux environnementaux et agricoles liés au vallon de Rouvière. Cette contribution propose de réduire le fuseau B3 par le Sud et de réunir les fuseaux B2 et B3 au niveau du massif de la tête de Douard pour permettre une insertion du tracé à la frontière des communes de Gémenos et Roquefort-la-Bédoule.

Le fuseau B4 induit une **contrainte technique** : la réalisation de la zone d'échange Ligne Nouvelle/Ligne Existante entre la sortie du tunnel de Marseille et St Menet.

Les partisans de ce fuseau demandent ainsi un passage en tunnel au moment du débranchement (au niveau de St Menet et à l'entrée de La Penne), **l'exclusion de certains secteurs** (vallon de Rouvière, zone d'adhésion du futur parc national des Calanques) **et la préservation des parcs d'activités.**

Sans passage en tunnel depuis la Barasse jusqu'à la sortie de la Penne sur Huveaune, le fuseau n'est pas acceptable pas la commune de la Penne sur Huveaune.

Il est important de noter qu'Aubagne rejette tous les fuseaux présentés.

Des prises de positions similaires émergent dans le groupe de travail "Pays d'Aubagne/Sainte Baume".

Les **impacts du fuseau B1** notamment, dont la réalisation s'effectuerait par le biais d'une tranchée couverte, sont signalés notamment par les agriculteurs : ceux-ci doutent de la possibilité de recréer facilement des terres agricoles une fois les tranchées recouvertes.

De même, l'impact sur les zones d'activités économiques est redouté.

Compte tenu des contraintes inhérentes à chaque fuseau, **le groupe se refuse à prendre position dans l'immédiat, jugeant nécessaire de développer une solution qui minimise les effets pour les différents territoires concernés.** Des éléments d'information complémentaires sont demandés. Plusieurs participants évoquent néanmoins un intérêt pour le **fuseau B4**, avec des réserves similaires à celles soulevées par le groupe Huveaune (évitement du Grand Rouvière, préservation de la vallée de l'Huveaune).

Des **propositions alternatives** ont été faites, notamment un passage en souterrain (tranchée couverte) sous la RN8. Cette solution est peu réaliste compte tenu de la géométrie de la route, tant du point de vue du profil en long que du tracé en plan.

3.3 SECTION C : PASSAGE DE CUGES-LES-PINS

Dans les Bouches-du-Rhône, ce tronçon concerne le secteur géographique localisé entre le col de l'Ange et la limite départementale.

3 fuseaux ont été retenus par le comité territorial.

- Le **C1/C2, "Cuges Nord "** contourne Cuges par le versant Nord du poljé, devant répondre à des enjeux hydrogéologiques, paysagers et sonores. Les enjeux liés à l'hydrogéologie particulière du site ont longuement été rappelés. Les difficultés de garantir un impact nul font que **ce fuseau a été unanimement rejeté.**
- Le **C3/C4, "Cuges Médian"** privilégie un passage plus en retrait, sur le plateau. Moins visible depuis le village de Cuges, la ligne nouvelle doit également répondre à des enjeux hydrogéologiques et paysagers et prendre en compte le site équestre du Lion d'Or et le domaine de Pinval.
- Le **fuseau C5 "Cuges Sud"** s'inscrit à flanc de massif de Fontblanche avant de franchir la Tête de Nige et les Barres du Castellet.

Afin de préserver le passage vers Toulon, le passage de Cuges-les-Pins devra se faire le plus au Sud possible (demande de la commune de Cuges et de Signes).

4 LES GROUPES DE TRAVAIL THEMATIQUES

4.1 GROUPE « VITICULTURE-AGRICULTURE » : Attentes d'informations supplémentaires sur les impacts ; appels à la mutualisation des nuisances

Ce groupe de travail thématique s'est réuni le 26 septembre et le 10 octobre au Luc-en-Provence et à Cuers. La question de l'**emprise foncière** de la LGV PACA, qui soulève bon nombre d'inquiétudes parmi les acteurs de ce secteur, a été évoquée : une LGV nouvelle utilise en moyenne, tous aménagements compris, 12 hectares par kilomètre. Les opposants au projet ont arbitrairement multiplié ce chiffre avec le kilométrage de ligne nouvelle dans le Var pour annoncer dans la presse que 1700 ha de terres agricoles allaient être détruites. En fait, ce chiffre doit être divisé de 3 à 6 fois en fonction des fuseaux présentés.

Beaucoup de participants attendent de disposer d'informations plus détaillées avant de se prononcer sur les scénarios, les impacts du projet (économiques notamment) étant pour l'instant jugés difficiles à quantifier, même si la marge brute par production peut constituer un élément utile à la comparaison des fuseaux de passage. De nombreuses inquiétudes sont en tout cas exprimées, et le scénario 2 suscite d'ores et déjà le rejet du groupe de travail. Les trois autres scénarios ne se différenciant guère de leur point de vue, les participants attendront la définition plus détaillée des fuseaux, pour émettre une opinion. Certains regrettent le choix des métropoles du Sud par rapport au scénario Côte d'Azur, voire le choix, selon eux, de la grande vitesse par rapport aux TER. Dans le cadre fixé pour la concertation actuelle, plusieurs membres du groupe de travail appellent à **la plus forte mutualisation possible de la LGV avec les emprises existantes ou les autres couloirs de nuisances actuels** (l'autoroute, par exemple). Une gare à Toulon-Est est présentée comme une menace pour l'activité horticole par les acteurs de cette filière.

4.2 GROUPE « GARES » : Une nécessaire cohérence avec les projets urbains ; le maillage, critère essentiel

Ce groupe de travail a été constitué dans le but d'alimenter les réflexions des groupes de travail géographiques et de dresser l'inventaire des points à aborder dans les phases d'études ultérieures (concernant notamment l'intermodalité et l'insertion dans l'environnement urbain).

Le groupe, réuni à deux reprises, a débattu du « rapport sur la gare contemporaine » réalisé en 2008 par la députée Fabienne Keller. Le rôle urbain de la gare et son statut de lieu de vie et d'activités, l'enjeu prioritaire de l'intermodalité et la nécessité d'une gouvernance partenariale ont été rappelés. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, ces aspects se heurtent à des problèmes d'accessibilité des gares et d'étalement urbain. La densification des périphéries, et surtout l'insertion des gares dans des projets urbains partagés, apparaissent ainsi comme des nécessités. Pour certains intervenants, le maillage serait un critère de choix essentiel pour l'implantation des gares.

La gare Ouest-Alpes-Maritimes a occupé une large part des débats, en lien avec une gare de Cannes-Centre souhaitée par certains participants. Cependant, compte tenu de ses objectifs de desserte du moyen-pays, une gare nouvelle Ouest-Alpes-Maritimes située à l'intersection de la ligne Cannes-Grasse offrirait le meilleur compromis entre la desserte et le coût. Du point de vue de ce dernier critère, le surcoût de la solution Cannes-Centre a été jugé rédhibitoire par le comité de pilotage. Cependant, plusieurs participants opposent à ces arguments la cohérence avec le SCOT Ouest ou la faiblesse actuelle des liaisons Cannes-Grasse, qui militeraient selon eux pour une localisation à Cannes-centre.

Un retour d'expérience a été présenté, permettant de comparer les avantages et inconvénients respectifs des gares en centre-ville et des gares périphériques. L'auteur du retour d'expérience déclare qu'en PACA, la solution réside à ses yeux dans une desserte des centres dans les conditions de la grande vitesse, c'est-à-dire par le biais de gares souterraines. Cette analyse, notamment le recours au souterrain, est contestée par plusieurs participants pour lesquels l'enjeu réside davantage dans le maillage que dans le gain de temps.

4.3 GROUPE « FRET ET LOGISTIQUE » : Préserver les conditions d'un développement du fret sur l'arc méditerranéen

Ce groupe est constitué principalement autour de la question du fret sur l'axe Marseille-Vintimille, les réflexions abordant également notamment la question de la mixité de la ligne.

L'ensemble des participants s'accorde sur la nécessité de développer le fret et la filière logistique dans la région. La desserte du port de Marseille, le lien avec l'Italie, la faiblesse des infrastructures dédiées au fret, le besoin de report modal compte tenu du volume considérable de marchandises transportées actuellement par camions, le nombre peu élevé de bases logistiques à l'est de la région (par manque de foncier) figurent parmi les enjeux cités par le groupe.

Si le développement de l'axe fret Marseille-Vintimille est donc souhaité, des intervenants rappellent néanmoins que celui-ci n'a pas vocation à devenir un axe lourd pour le transit des marchandises lourdes. La priorité réside davantage dans la desserte de Nice et de la Côte d'Azur, le trafic de transit pouvant être assuré par des modes plus performants tels que les autoroutes maritimes.

Certains participants expriment le besoin de préserver le foncier ferroviaire pour permettre le développement des activités logistiques. A l'inverse, certains déplorent des « erreurs » commises dans les Alpes-Maritimes en matière d'aménagement et de transports, comme en témoigne le déplacement du MIN d'un site embranché sur le réseau ferré vers un nouveau site uniquement desservi par la route.

Pour certains participants, l'importance de la mixité justifie que, dans la conception de la ligne nouvelle, l'adaptation au fret soit prise en compte. Le maillage du réseau est également évoqué comme un impératif permettant d'assurer le maintien des liaisons en cas d'incident.

Plusieurs intervenants appellent à la constitution d'un axe ferroviaire fret performant le long de l'arc méditerranéen. Cependant, soulignent des participants, il reste nécessaire d'actionner des

leviers économiques et financiers pour rendre le fret ferroviaire compétitif à l'échelle nationale voire européenne.

Si le groupe de travail s'accorde ainsi sur la priorité à accorder à la limitation du trafic routier sur l'A8, les avis divergent quant à la mixité de la LGV (avec ou sans modification des pentes) : certains estiment ainsi qu'il existe des solutions plus appropriées (utilisation de la ligne existante, utilisation de navettes maritimes, ...). D'autres appellent à poser la problématique en termes d'approche globale intégrant aussi la ligne existante, plutôt que de fonder la réflexion sur la seule question de la mixité de la LGV.

Pour autant, certains estiment que l'objectif d'un important report modal ne peut être satisfait par la seule libération de sillons sur la ligne existante. Le transport de matières dangereuses pose également plusieurs questions. Appelé à se détourner du mode routier, ce type de transport peut-il être assuré par le fer, d'autant que la ligne existante traverse des zones fortement urbanisées ?

En revanche, le trafic lié au Grand Port Maritime de Marseille s'organise avant tout sur un axe Nord-Sud, les connexions avec l'Italie étant minoritaires. Améliorer le transport de conteneurs entre Marseille et Gênes pourrait même entraîner un effet pervers pour le GPMM, dont le concurrent italien pourrait se trouver favorisé. Un enjeu existe cependant concernant la desserte de l'Italie du Nord.

Enfin, les participants s'accordent sur l'évolution future du modèle du fret ferroviaire. Des solutions innovantes sont appelées à émerger, impliquant notamment des opérateurs ferroviaires de proximité, pour peu que les infrastructures dédiées au fret soient durablement préservées de la pression foncière.

5 DEBAT SUR LA CONCERTATION : MALGRE DES TURBULENCES, UNE REELLE APPROPRIATION PAR LES PARTICIPANTS ET DES ACQUIS SIGNIFICATIFS

5.1 DE REELLES AVANCEES DES GROUPES DE TRAVAIL MALGRE LA SUSPENSION DE QUELQUES REUNIONS

Les acteurs se sont approprié les groupes de travail, comme en témoignent l'activité de ces groupes, la participation forte et suivie et l'intérêt que leurs membres manifestent. Souvent, les **demandes d'informations et d'expertises complémentaires** soulignent le souci d'être pleinement éclairés des enjeux du projet avant de se prononcer sur les scénarios puis les fuseaux soumis à la concertation.

Le cadre de cette concertation, établi à partir des acquis des phases de concertation et des décisions antérieures, a globalement été accepté, malgré des critiques relatives à un calendrier de la concertation jugé trop bref, d'autant plus que la durée initialement prévue pour la première phase de concertation publique a été réduite.

Par ailleurs, **de nombreuses interventions déplorent toujours le choix du scénario des métropoles du Sud par rapport à celui de la Côte d'Azur.** C'est le cas dans le Var, où les impacts sur les territoires sont jugés plus élevés dans un cas que dans l'autre, mais aussi ponctuellement dans les Alpes-Maritimes.

Une certaine crispation est apparue dans la deuxième étape de la concertation publique, à partir du moment où il s'agissait de se positionner sur tel ou tel fuseau. Face au choix, le refus pur et simple du projet est devenu le moyen le plus sûr de coaliser les oppositions. La tenue de groupes de travail s'est ainsi trouvée perturbée en diverses occasions. Le 25 novembre, ces incidents ont conduit le Préfet du Var et le Préfet des Bouches-du-Rhône à suspendre la tenue des réunions dans ces départements faute des conditions nécessaires à l'établissement d'un dialogue serein et constructif. Les réunions publiques se sont néanmoins déroulées dans le calme dans les Alpes-Maritimes.

5.2 LA CONCERTATION A PRODUIT DES ENSEIGNEMENTS SIGNIFICATIFS CONCERNANT LES SCENARIO ET LES FUSEAUX

Les deux étapes de la concertation s'étant déroulées en 2011 avaient pour but d'aboutir au choix d'un scénario préférentiel, puis à la définition de fuseaux d'études prioritaires d'une largeur de 1000 mètres. Malgré les incidents décrits dans le chapitre précédent, la concertation a bel et bien permis aux participants de s'exprimer sur ces deux aspects, comme en témoigne le présent rapport.

Même en présence de positions d'acteurs opposées à l'ensemble des fuseaux, les échanges ont permis de mettre en évidence les principaux impacts redoutés et de travailler par conséquent à la définition de compromis plus acceptables. On peut citer pour exemple le fuseau alternatif B4 que la concertation a permis d'ébaucher en réponse aux interrogations ayant émergé dans la vallée de l'Huveaune. De même dans le Var, la concertation a abouti à écarter l'option d'une gare à Toulon Ouest et privilégier une utilisation maximale des emprises existantes.

5.3 LES QUESTIONS DU PUBLIC SOULIGNENT LES ATTENTES, CRAINTES ET ARGUMENTS ENTENDUS DANS LES REUNIONS

Hors des réunions publiques et des groupes de travail, la possibilité de poser des questions et d'exprimer son avis, via le site Internet, les registres des réunions ou les enveloppes T, a offert au public un moyen supplémentaire de s'intégrer à la concertation.

Un grand nombre de ces questions ont porté sur le tracé final de la ligne, en lien le plus souvent avec des craintes liées aux enjeux fonciers. Si les réponses précises sont bien sûr prématurées à ce stade, de tels échanges ont permis de rappeler la procédure de définition des fuseaux de passage.

Si relativement peu d'avis et de questions se sont exprimés formellement sur l'un ou l'autre scénario, de même que sur l'un ou l'autre fuseau, les attentes, craintes, propositions et arguments exprimés soulignent les enseignements recueillis par ailleurs dans les réunions publiques ou de groupes de travail. Le bruit et l'impact paysager semblent particulièrement redoutés ; à l'inverse, certains internautes font état de leur impatience quant à la réalisation de la ligne, particulièrement dans les Alpes-Maritimes. Des éclairages sont souvent demandés concernant les temps de parcours ou les dessertes de l'une ou l'autre gare, mais aussi, d'un ton souvent plus dubitatif, le coût et le financement du projet. Plusieurs questions ou avis reviennent enfin sur le choix du scénario des Métropoles du Sud.

6 LA CONCERTATION NICE-ITALIE

La liaison entre Nice et l'Italie tient une place particulière au sein de la concertation relative au projet LGV PACA. En effet, cette section a fait l'objet d'une saisine de la Commission nationale du débat public par RFF le 31 août 2011. La CNDP a décidé le 5 octobre que ce projet, dont l'opportunité avait déjà pu être débattue à l'occasion du débat public relatif à la LGV PACA, n'avait pas à faire l'objet d'un débat public spécifique. La CNDP a recommandé à RFF la tenue d'une concertation spécifique.

Ainsi, le prolongement de la LGV PACA vers l'Italie fera l'objet d'un volet particulier de la concertation actuelle, en présence du même garant de la concertation, M. Philippe Marzolf. Cette concertation s'ouvrira le 16 janvier 2012 par une réunion publique, organisée à Menton. Elle sera suivie de 2 groupes de travail géographiques et se terminera par une réunion publique de clôture à Nice.