

Groupe de travail Vallée de l'Huveaune Verbatim de la réunion du 21 septembre 2011

Participants :

JULIEN Diane, Responsable territoriale, AMO Communication

PICQUET Marion, Responsable territoriale, AMO Générale

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

AMBERTO Alex, Président de l'association Enterrons la LGV. Porte-parole du collectif Tout Aubagne contre la LGV.

BALAGUER Isabelle, Direction départementale des territoires des Bouches-du-Rhône, service territorial sud, à Aubagne.

BARTHELEMY Denis, Conseiller Général Saint-Marcel

BONOMO Claude, citoyen d'Aubagne

BOYER Jean, CIQ Queirade-Ponsons.

BRUN Hervé, association Aubagne La Penne sur Huveaune Activités (ALPHA).

CALFAS Pierre, URVN FNE.

CASTINO André, Président du CIQ Ponsons-Queirade.

CHAIX René, membre du réseau UDVN FNE et habitant de Gémenos

CONAN Sébastien, Fédération pour la pêche et la protection du milieu aquatique.

CORSELLE Hélène, Conseil général des Bouches-du-Rhône, direction de l'aménagement territorial

DAVID Jean-Baptiste, Chambre de commerce de Marseille.

DE MATOS Henri, membre du groupe géographique d'Aubagne

DOURNAYAN Frédéric, premier adjoint au maire des XI^e et XII^e arrondissements, de Robert Assante et je suis en charge tout particulièrement des transports

EXERJEAN Armand, vice-président de la fédération et vice-président du CIQ de Saint-Menet.

FERRO Roger, Représentant de CIQ Saint-Marcel.

GONELLA Jean, FARE SUD et FNAUT PACA

HABANS Christian, Conseiller municipal, mairie de La Penne-sur-Huveaune.

JULLIEN Claude, FNAUT PACA.

LACAUX Jean-Michel, Directeur des meubles Lacaux

LEYDET Jean-Christophe, Conseil Régional PACA

MARCHIANO Gilberte, ADEBVH

MAURIN Serge, salarié d'Arkema

MINGAUD Pierre, Maire de La Penne-sur-Huveaune.

NEE Hervé, Conseil régional PACA, chargé de mission à LGV à la direction des transports et de l'équipement

OLLIVIER Thomas, architecte de l'agence Ollivier Architecte à Aubagne. Représentant de l'association ALPHA

PRESUTTO Christian, Adjoint au maire de La Penne-sur-Huveaune.

RAMPAL Gérard, Vice-Président d'agglomération, PAE d'Aubagne

TABUTAUD Anne-Marie, CLCV départementale des Bouches-du-Rhône, riverain de Saint-Marcel et membre du groupe de travail transport au niveau de la CLCV départementale, régionale, et nationale.

TABUTAUD Guy, CLCV Saint-Marcel.

TOSTAIN Claude, confédération générale des CIQ et secrétaire général.

TOUZE Vincent, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole

VIREY Pierre, CLCV et Association de défense de l'environnement de La Basse Vallée de l'Huveaune.

La réunion débute à 14 heures 10.

Diane JULIEN - Merci beaucoup à tous d'être venus. Ce que je vous propose avant de commencer, en guise d'introduction, comme ça on sait qu'il y a quelques personnes qui vont arriver, c'est de vous mettre la petite vidéo qu'on a faite sur le projet LGV PACA et après on rentrera dans le vif du sujet.

Projection d'une vidéo sur le projet de la LGV PACA :

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

En déplacement durable, il n'y a que le train : sept fois moins d'émissions de CO₂ par voyageur que les autres modes de transport et avec un kilo de pétrole, on parcourt 145 kilomètres en train contre 43 en voiture et seulement 25 en avion. Ça fait réfléchir, non ?

Aujourd'hui, le problème c'est qu'il n'existe qu'une seule ligne de chemin de fer de Marseille à l'Italie. Une seule ligne pour les TER, pour les trains à grande vitesse, pour les trains de marchandises. Tout ce petit monde qui roule à des vitesses différentes et qui n'arrive pas à se doubler espère qu'un incident ne vienne pas bloquer l'ensemble du trafic. Et pendant ce temps, il faut toujours deux heures trente pour aller de Marseille à Nice, et près de six heures pour relier Nice, la cinquième ville de France à la capitale.

Pour demain, il fallait bien trouver une solution. Et la solution, c'est une ligne nouvelle et des aménagements sur le réseau existant. Une ligne nouvelle qu'il faut réaliser pour avoir un réseau ferroviaire performant au service des habitants de la région tout entière. Parce que la ligne nouvelle permettra le passage des trains à grande vitesse bien sûr, mais aussi plus de trains du quotidien et de trains intercity sur la ligne actuelle, avec des dessertes sur tout le territoire, et des fréquences allant jusqu'à neuf trains par heure pour chaque sens, entre Cannes et Nice par exemple ou sept trains par heure entre Marseille et Toulon.

Et, bien sûr, les liaisons à grande vitesse pour connecter la région au reste de la France avec Nice à quatre heures de Paris et à toute l'Europe, en particulier sur l'arc méditerranéen en plein développement de Gênes à Barcelone, avec Nice à deux heures trente de Turin ou de Milan. Au final, ce sont plus de cinq millions de voyageurs supplémentaires qui pourront être accueillis entre Marseille, Toulon et Nice.

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

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

Vous aussi, participez à ces réunions, car c'est tout l'avenir de la région, de votre région qui se décide maintenant. Du 15 septembre au 15 décembre, parlons-en ! »

Merci beaucoup de participer à cette concertation. Je suis Diane Julien, je m'occupe sur le département des Bouches-du-Rhône de la concertation. Mon rôle c'est de vous donner la parole, faire que tout le monde ici puisse s'exprimer, puisse faire ses demandes. Je fais partie de l'équipe projet avec Stéphane Rosso qui est lui chef de projet pour Réseau Ferré de France, avec Mickaël Dupont. Je pense que vous avez vu souvent son nom en bas des mails, puisque lui s'occupe de la

coordination de cette concertation au niveau départemental, non seulement sur les Bouches-du-Rhône, mais également sur le Var et sur les Alpes-Maritimes. Puis Marion Picquet qui elle est correspondante à l'assistance de la maîtrise d'ouvrage générale. Toutes les demandes issues de ce groupe de travail, c'est Marion qui sera le relais pour les bureaux d'équipes techniques, pour pouvoir vous apporter des éléments de réponses.

Aujourd'hui, c'est la première réunion d'une collaboration qui va s'étaler sur quatre ans, puisque l'on est dans le cadre d'un grand projet, dont la première échéance sera en 2023. Ce n'est pas demain, mais on est en train de la préparer dès aujourd'hui. Ces quatre ans de concertation que vous avez résumés ici vont s'étaler de maintenant jusqu'en décembre 2014.

Qu'est-ce que l'on va faire dans ces groupes de travail ? Le groupe de travail géographique a pour but d'être au plus près des territoires, des préoccupations locales. Que l'on puisse vous dire où on en est sur le projet et que vous, vous puissiez confronter ça avec la réalité du terrain. L'idée étant qu'une fois que la synthèse de ce groupe de travail géographique est faite, on le remonte au comité territorial des Bouches-du-Rhône, qui le remontera au comité de pilotage, qui est vraiment ce relais qui doit être efficace.

Parallèlement à ce groupe de travail géographique, on aura sûrement l'occasion d'en parler dans les thèmes que l'on va aborder tout au long de cette après-midi, il y a des groupes de travail thématiques qui sont plutôt interdépartementaux, sur des questions précises, comme le fret, l'emplacement des gares, la viticulture. L'idée étant sur des points très précis d'aller en profondeur avec vous.

Les objectifs des groupes de travail dans la concertation : débattre des enjeux locaux au niveau des études. Il faut – on va le voir aujourd'hui – que vous puissiez vous exprimer, que vous puissiez nous donner un avis sur tout le travail qui a été fait jusqu'à présent, qu'on vous soumet, dont les scénarios que Stéphane va vous présenter juste après. Il y aura l'étude par zone géographique de toutes les solutions envisagées et plus on avancera plus on rentrera sur des préoccupations très locales. L'objectif, aujourd'hui, effectivement c'est vous donner tous les éléments. Vous voyez que vous avez un nombre de documents devant vous assez important. On le partage. On se met tous au même niveau d'information.

Là, on rentre dans la première phase de concertation qui va durer jusqu'en décembre, qui va s'étaler sur quatre mois. Cette première phase, c'est le début de l'entonnoir. On commence, d'abord par vous présenter les scénarios. On va parler fonctionnalité. Puis très rapidement dès octobre, on rentrera dans les fuseaux. On va pouvoir parler de la traduction sur le territoire de ce scénario.

On va ici se réunir quatre fois. Aujourd'hui, première session. La deuxième session a lieu le 5 octobre, même lieu, même heure, toujours dans la salle que Monsieur le Maire a mise à notre disposition. Puis nous réattaquerons pour une deuxième session qui concerne les fuseaux et qui commence en novembre, soit le 9 novembre et le 23 novembre.

Parallèlement pour que vous ayez une vision de ce qui se passe au niveau du département, il y a deux autres groupes de travail qui ont lieu les mêmes semaines, sur deux autres zones géographiques, qui sont nord Marseille et Aubagne Sainte-Baume. Sur le cadre de l'étude, Stéphane va dire quelques mots sur le contexte.

Stéphane ROSSO - Si on fait un petit historique, il y a eu un débat public en 2005 qui a validé l'opportunité de ce projet. Un débat public qui a nécessité quatre années pour se mettre d'accord sur une famille de scénarios. Cette famille de scénarios c'est Métropole du Sud. Aujourd'hui la concertation s'inscrit bien dans cette famille de scénarios, c'est-à-dire que l'on ne parlera de rien d'autre que de Métropole du Sud. Ça, c'est le premier point très important.

Le cadre de l'étude c'est également la mise en place d'un système ferroviaire global. Pas uniquement les lignes à grande vitesse, mais bien une augmentation de la qualité de service et de l'offre de service au niveau régional. C'est le deuxième cadre de l'étude.

Enfin, ce à quoi on se rattachera toujours, ce sont les réticulaires, c'est-à-dire les objectifs de desserte et de fréquence validés par la Région, qui est l'autorité organisatrice des transports régionaux, objectifs de desserte à 2023 et 2040. Donc, on se référera toujours à ces objectifs de desserte pour déterminer les fonctionnalités et les services que doivent remplir ces scénarios.

Dans les groupes de travail, Diane l'a dit, on a deux étapes. Une première étape qui consistera à regarder ce qui se passe au niveau des scénarios, définir la position des gares, les services et les fonctionnalités associés à ce scénario. On aura ensuite une deuxième étape dans laquelle on discutera des fuseaux, l'objectif étant qu'à la fin du mois de novembre on arrive à une synthèse qui nous permette d'associer un scénario et un fuseau de passage d'environ 1 000 mètres, qui sera proposé au comité de pilotage en décembre 2012. Le comité de pilotage se tiendra le 22 décembre.

Diane JULIEN - Un petit rappel sur les règles de participation aux groupes de travail. On est dans une phase de concertation très ouverte où l'esprit est un esprit de co-construction avec vous ; c'est-à-dire que l'on veut se nourrir des préoccupations des territoires pour enrichir, affiner ce projet. On attend des participants une assiduité tout au long des réunions pour ne pas avoir à revenir sur certains points.

En termes de participation on ne sera pas d'accord sur tout, c'est sûr. L'objet d'un groupe de travail est de débattre. On peut le faire avec courtoisie et en s'écoutant mutuellement. Toutes ces réunions sont toutes enregistrées par la jeune femme qui est là. Vous aurez à l'issue de chaque réunion tous les verbatims, tout ce qui s'est dit lors de cette réunion. Si vous aviez la gentillesse, quand vous prenez la parole, de vous présenter, de dire de quelle association vous faites partie, ce serait beaucoup plus facile pour tout le monde de s'y retrouver.

Vous avez sur la table toute une série de documents que Stéphane va détailler après. Il y a ce qu'on a appelé le kit du concertant. Vous avez aussi des atlas cartographiques. Tout au long de la réunion, on va précisément les décrire avec vous pour que vous puissiez en prendre connaissance. Vous avez un rapport qui s'appelle « Projet du territoire » et le détail des objectifs de desserte. Tous ces documents sont téléchargeables sur le site de la ligne LGV PACA. Tous les documents que vous demanderez seront fournis dans le groupe de travail et seront systématiquement mis en ligne.

Stéphane ROSSO - Sur cette première partie de session, on va peut-être induire un peu de frustration. C'est-à-dire qu'on va vous présenter tous ces documents, on va beaucoup parler. Vous, un peu moins, mais sur la seconde partie réunion, c'est là où on va vraiment discuter, partager des visions sur ce qu'on vous aurait expliqué sur les documents.

Deuxième point, je ne suis pas tout à fait satisfait de la configuration de la salle. On fera la prochaine fois quelque chose d'un peu plus rapproché, un peu plus intime. On n'a pas eu le temps de modifier les choses. La prochaine fois, ce sera un peu plus facile de se parler et d'échanger, plutôt que d'avoir cette distance entre nous.

Diane JULIEN - En termes de modalité de participation, à la fin de chaque groupe de travail, on se garde un quart d'heure ensemble pour lister toutes vos attentes, tout ce qui est attendu. Tout ce qui est remonté de nos discussions de l'après-midi, on les note sur *paperboard* pour nous engager à vous apporter une réponse dans les délais les plus rapides possible. L'idée derrière est de mobiliser les experts sur des points précis. C'est possible que lors du prochain groupe de travail, suivant les thèmes qui ont été abordés et les questions qui ont été soulevées, on fasse intervenir un géologue ou toute personne que vous aurez jugée utile ou qu'on aura jugée utile d'apporter un éclairage efficace.

Diffusion de toutes les informations complémentaire sur le site, je vous l'ai déjà dit. On publie la synthèse des demandes, ça aussi on le met sur site. On vous envoie l'ordre du jour avant. Vos devoirs à la maison, c'est effectivement d'essayer dans la mesure du possible de prendre connaissance des documents qui vous sont envoyés à l'avance pour que le coup d'après on puisse rentrer dans le vif du sujet rapidement.

Ce que je vous propose avant de rentrer dans la présentation des scénarios, c'est très rapidement de faire un tour de table pour que vous puissiez identifier qui est là dans ce groupe de travail.

Frédéric DOURNAYAN - Je suis Monsieur Frédéric Dournayan, je suis le premier adjoint au maire des XI^e et XII^e arrondissements, de Robert Assante et je suis en charge tout particulièrement des transports, d'où ma présence parmi vous aujourd'hui.

Hélène CORSELLE - Hélène Corselle, Conseil général des Bouches-du-Rhône. Direction de l'aménagement territorial.

Hervé NEE - Hervé Nee, Conseil régional PACA, chargé de mission à LGV à la direction des transports et de l'équipement.

Vincent TOUZE - Vincent Touze, de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

Pierre CALFAS - Pierre Calfas, URVN FNE.

René CHAIX - René Chaix, membre du réseau UDVN FNE également. J'habite Gémenos, donc je suis aussi personnellement intéressé par ces deux groupes de travail.

Claude JULLIEN - Claude Jullien de la FNAUT PACA.

Jean GONELLA - Jean Gonella, FARE SUD, je suis dans la FNAUT PACA aussi. Nous avons une vieille habitude dans le débat public depuis 1992.

Hervé BRUN - Bonjour, Hervé Brun de l'association Aubagne La Penne sur Huveaune Activités, plus connue sous le sigle ALPHA.

Thomas OLLIVIER - Bonjour, Thomas Olliver, architecte de l'agence Ollivier Architecte à Aubagne. Je suis là pour représenter l'association ALPHA.

Roger FERRO - Représentant de CIQ Saint-Marcel.

Jean BOYER - Boyer Jean, CIQ Queirade-Ponsons.

André CASTINO - André Castino, président du CIQ Ponsons-Queirade.

Christian PRESUTTO - Christian Presutto, adjoint au maire de La Penne-sur-Huveaune.

Pierre MINGAUD - Pierre Mingaud, maire de La Penne-sur-Huveaune.

Armand EXERJEAN - Armand Exerjean, représentant de la fédération en tant que vice-président et vice-président du CIQ de Saint-Menet.

Claude TOSTAIN - Tostain Claude, confédération générale des CIQ et secrétaire général.

Alex AMBERTO - Alex Amberto, président de l'association Enterrons la LGV. Je suis là aujourd'hui en tant que porte-parole du collectif Tout Aubagne contre la LGV.

Claude BONOMO - Claude Bonomo, simple citoyen d'Aubagne, juste inquiet de savoir ce qui va se passer.

Christian HABANS - Monsieur Christian Habans, conseiller municipal, mairie de La Penne-sur-Huveaune.

Jean-Baptiste DAVID - Jean-Baptiste David de la Chambre de commerce de Marseille.

Sébastien CONAN - Sébastien Conan, Fédération pour la pêche et la protection du milieu aquatique.

Isabelle BALAGUER - Isabelle Balaguer, Direction départementale des territoires des Bouches-du-Rhône, service territorial sud, à Aubagne.

Jean-Michel LACAUX - Jean-Michel Lacaux, directeur des meubles Lacaux.

Guy TABUTAUD - Guy Tabutaud, CLCV Saint-Marcel.

Anne-Marie TABUTAUD - Anne-Marie Tabutaud, CLCV départementale des Bouches-du-Rhône et riverain de Saint-Marcel, donc on est doublement intéressés avec mon époux, évidemment. Je suis également membre du groupe de travail transport au niveau de la CLCV départementale, régionale, et nationale.

Pierre VIREY - Pierre Virey, CLCV et également Association de défense de l'environnement de La Basse Vallée de l'Huveaune.

Henri DE MATOS - Henri de Matos, je fais partie du groupe géographique d'Aubagne et je venais accompagner mon compère, Association de défense de l'environnement de La Basse Vallée de l'Huveaune.

Stéphane ROSSO - Est-ce que vous avez des questions sur le fonctionnement du groupe ?

Alex AMBERTO - Je pense que globalement, je ne suis pas là pour valider les actions qui sont choisies. S'il y a des validations à faire, ce sera fait par les services de l'Etat, comme ça s'est fait jusqu'aujourd'hui. A côté de ça, je trouve dommage d'enfermer le débat. Je pense que les éléments qui ont permis de déterminer le choix de ce tracé, on doit les avoir à l'esprit. Pourquoi ? Parce que le choix a été fait à partir de certains critères, ces critères il ne faut pas les oublier, il faut penser à les intégrer dans toute la réflexion.

Stéphane ROSSO - Est-ce qu'on peut préciser, quand vous parlez de certains critères ? Comme ça on est transparent.

Alex AMBERTO - Ce sont les critères d'impact. Ils résident essentiellement sur le fait qu'à un moment on a choisi un tracé qui était bien plus coûteux que le tracé qui passait par le Nord. A partir du moment où on choisit un tracé bien plus coûteux et qu'on évoque dans ce rapport la réalisation de tunnels en grande quantité, de passages souterrains en grande quantité, on ne peut pas nier aujourd'hui ce critère qui est à l'origine du choix qui a été fait. On ne peut pas aujourd'hui dire : « finalement, on ne met plus de tunnels parce qu'on a besoin de faire des économies ». On ne peut pas rester enfermés ou valider des solutions ou des choix qui ne tiendraient pas compte de ces éléments. Je considère que je suis là pour écouter, pour participer, pour travailler, mais je ne me vois pas valider des choix qui pourraient être proposés par RFF dans un cadre relativement strict.

René CHAIX - Je voudrais poursuivre sur ce thème, parce que ça me paraît important. Que ce soit clair entre nous : nous participons, on respecte la charte de concertation qui a été mise au point, et je crois que cela ne signifie en aucun cas que nous puissions être considérés comme acceptant les conclusions qui en seront tirées. J'aimerais avoir votre réponse sur ce point.

Stéphane ROSSO - Comme l'a dit Diane tout à l'heure, on est conscient qu'on n'arrivera pas à mettre tout le monde d'accord autour de la table. L'essentiel je crois est que l'on vous apporte nos éléments de réflexion, qu'on puisse prendre les vôtres, qu'on puisse s'enrichir mutuellement de ces éléments de réflexion. Si à la fin on n'arrive pas à tomber unanimement d'accord sur un scénario, on fera remonter qu'on n'est pas unanimement d'accord sur un scénario. Comprenons-nous bien, l'objectif aujourd'hui n'est pas de vous mettre un pistolet sur la tête en vous disant : « Maintenant, choisissez un scénario et validez-le ». Il est de bien être clair sur ce qui nous a conduits à proposer ces scénarios, sur ce qui nous conduit à penser que ce sont les scénarios les

plus adaptés, mais qui méritent effectivement qu'on les partage, qu'on les réfléchisse et qu'on les enrichisse ensemble.

Après, vous êtes d'accord, vous n'êtes pas d'accord, c'est totalement votre droit et on va le respecter totalement. On vous l'a dit, il y a des verbatims, ces verbatims seront synthétisés et portés à la connaissance du comité territorial et du comité de pilotage. L'objectif est, encore une fois, de travailler ensemble. Je crois qu'on est d'accord sur le fait qu'on ne sera pas forcément d'accord sur tout.

Pierre MINGAUD - En tant que citoyen et en tant qu'élu, je suis un farouche partisan des transports publics collectifs. Cela dit, je m'inscris dans la modernité, je m'inscris dans le XXI^e siècle, dans la nécessité d'améliorer les relations y compris sur le plan international des communications.

Vous nous appelez à établir la concertation. Je crois que certains d'entre nous, pour ne pas dire la majorité, ont été échaudés par la première concertation qui s'est tenue. Je n'ai pas le souvenir de réponses sur propositions. On nous a dit : « On choisit le tracé des métropoles » sans faire valoir les arguments qu'on aurait pu nous opposer. Nous avons le sentiment d'avoir été floués.

Néanmoins, ce tracé des métropoles, vous proposez de participer à sa mise en place. Monsieur le rappelait, c'est le tracé qui est le plus cher, il faut en plus préserver le cadre de vie de nos administrés tant sur le plan de l'urbanisme que sur le plan de leurs activités économiques. Effectivement, on est appelé à faire des propositions, mais je rejoins tout à fait Monsieur, sans pour autant valider ce tracé qui pour nous est le plus pénalisant sur le plan technique et le plan financier.

Stéphane ROSSO - Je note deux choses en termes d'enjeux qu'on devra développer durant ces discussions. Tout d'abord, vous expliquer comment on prendra en compte l'impact sur le bâti et l'impact sur les activités économiques. C'est une proposition de sujet qu'on abordera. Encore une fois, je vous l'ai dit tout à l'heure et Diane l'a expliqué, on est sur une phase en entonnoir. On ne va pas apporter ces réponses aujourd'hui. Aujourd'hui, on va vous expliquer des éléments. On ne les apportera pas dans deux semaines, mais petit à petit quand on va avancer sur le fuseau, on va répondre à ces questions. On n'ira pas dans le détail de la hauteur d'un mur d'écran acoustique ou ce genre de choses, ce ne sera pas le propos.

Mais petit et petit durant ces quatre années, l'objectif de RFF est bien d'arriver avec vous, c'est pour ça qu'on a découpé le département en trois. C'est bien au niveau local de comprendre quels sont les enjeux pour que ceux-ci soient intégrés le plus tôt possible dans le projet. Il y a une base réglementaire à laquelle nous n'échapperons pas, mais derrière, s'il doit y avoir des aménagements complémentaires, dans la limite du raisonnable et dans la limite d'un budget imparti, ces aménagements complémentaires doivent pouvoir être discutés et échangés ensemble.

Henri DE MATOS - Après le financier, le technique, le bâti et le sociétal, il y a l'environnement. Ça a été un choix politique, donc c'est aux politiciens qui l'ont imposé de prendre les décisions. Construire avec vous, il n'en est pas question pour notre association. En revanche, pour la défense de l'environnement, c'est-à-dire des massifs et l'environnement au quotidien des gens, nous serons là pour donner notre avis.

Entre le tracé Nord et le tracé Sud, au niveau environnemental c'est le plus coûteux et le plus destructeur.

Anne-Marie TABUTAUD - Je partage ce qui vient d'être dit. C'est vrai que ça nous a été imposé, on le sait. Ce choix, de notre point de vue de petit usager au ras des pâquerettes, et une hérésie, on l'a dit à plusieurs reprises y compris au COTER du mois de juin. Néanmoins, nous acceptons de participer à la concertation, mais en aucune manière on ne peut donner notre avis et on ne

cautionnera certainement pas ce type de tracé. Mais on sera très vigilant en ce qui concerne les riverains où cette fameuse ligne va passer.

Alex AMBERTO - En écoutant les gens s'exprimer, la première chose que je remarque c'est que RFF parle de LGV PACA et que les gens autour de la table parlent de LGV métropoles. En fait, vous avez raison, c'est bien une LGV métropoles, ce n'est pas une LGV PACA, ce n'est pas la LGV d'une région. Ce n'est pas le projet d'une région, c'est le projet de métropoles, c'est le projet de la ville de Marseille, de la ville de Toulon et de la ville de Nice. Pourquoi ? Parce que ces grandes métropoles ont tout intérêt à voir la construction de la LGV, voir de grandes infrastructures être réalisées telles qu'elles devraient vraisemblablement être réalisées.

Nous ne disons pas que la ville de Marseille n'a pas besoin d'une grande gare, je pense très sincèrement qu'elle en a besoin, elle a peut-être le besoin d'une seconde gare enterrée, je ne sais pas. Je ne suis pas en capacité de juger. Ce que je sais, c'est que ces grandes métropoles ont des besoins en infrastructure et qu'aujourd'hui RFF conditionne la réalisation de ces infrastructures à la réalisation de la LGV comme il conditionne la modernisation du réseau secondaire à la réalisation de la LGV.

Ce que je voulais vous dire, c'est que vous avez raison de parler de LGV métropoles. Pour moi, ce n'est pas la LGV PACA, c'est la LGV métropoles qui a totalement oublié depuis de nombreuses années toutes les communes qui se situaient entre ces grandes métropoles.

Stéphane ROSSO - Est-ce qu'il y a d'autres remarques sur le fonctionnement des groupes de travail ? Vous aurez tous l'occasion de prendre la parole. On va laisser Monsieur Rampal se présenter et nous dire quelques mots également.

Gérard RAMPAL - Je suis le vice-président de la communauté d'agglomérations et c'est à ce titre que je suis ici. Je suis aussi adjoint au maire de la ville d'Aubagne chargé de l'aménagement.

Je ne dirais pas que c'est la ligne à grande vitesse de la métropole ou de la région PACA, qu'importe. Je dirais que pour l'aménagement du territoire et l'équipement en matière de ferroviaire, il me semble et il nous semble qu'une ligne à grande vitesse entre Marseille et Aubagne n'a pas de nécessité.

En revanche, il est nécessaire de moderniser le réseau ferré actuel ; la preuve en est que l'on construit une troisième voie entre Aubagne et Marseille qui va desservir par différents TER toutes nos localités, tous les quartiers de Marseille et les localités entre Marseille et Aubagne, et aller au-delà d'Aubagne.

J'avais proposé lors de la réunion publique, mais ça ne vient pas de moi, l'idée d'une quatrième voie qui pourrait s'effectuer aussi bien pour des trains à grande vitesse que des trains express régionaux qui pourraient emprunter cette voie. Tout ça pour empêcher le massacre de la vallée de l'Huveaune et en particulier de la ville d'Aubagne. D'après ce qui est proposé, il y a un tracé de référence, même si ça ne plaît pas à Monsieur Charrier quand j'indique qu'il y a un tracé de référence. Ce tracé a été communiqué à différents maires du territoire, le maire de La Penne ne peut aller que dans ce sens, puisqu'on était ensemble quand vous nous l'avez proposé.

J'espère que dans ce groupe de travail comme dans les autres, on aura la possibilité de proposer autre chose et qu'on sera écouté et entendu pour pouvoir faire avancer. Sinon, c'est le non systématique qu'on va pouvoir être amené à développer.

Stéphane ROSSO - Si je résume, votre proposition c'est d'avoir une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune. C'est la proposition qui avait été faite lors de la réunion publique, pour laquelle Monsieur Charrier, le chef de mission a dit qu'il envisagerait l'étude. Ça fait déjà un point sur lequel on est d'accord.

Concernant l'étude des scénarios, comme on vous l'a dit, on vous a remis des documents qui sont devant vous. Vous avez devant vous ce qu'on appelle le kit du concertant, dans lequel vous

trouvez plusieurs documents. Le premier en page de couverture va vous expliquer de quoi est constitué le kit et quel est le timing de cette concertation : de septembre à mi-octobre et ensuite de mi-octobre à fin novembre.

Dedans, vous trouverez notre référence sur la concertation qui est la charte de concertation, charte qui a été élaborée, comme certains l'ont rappelé avec l'aide d'associations, l'aide d'élus, de financeurs et de non-financeurs. Vous trouverez dedans ce qu'est un comité de pilotage, ce qu'est un comité thématique, ce qu'est un comité territorial, quels sont les cadres dans lequel ils agissent et à qui ils rapportent en termes de décision.

Vous trouverez également une fiche qui explique la méthodologie qui a été employée pour arriver à partir des cinq secteurs dont on a découpé le département, à partir des objectifs de desserte de la région validés en 2010 à objectif 2023 et 2040 à partir de la grille d'analyse multicritères qui prend en compte les aspects environnementaux. Quand on parle des aspects environnementaux, on parle d'environnement global : urbain, écologique, hydraulique, économique. Elle prend en compte les aspects techniques ferroviaires, les aspects socio-économiques. Une fois qu'on a passé ces combinés, on obtient ce qu'on appelle des fiches secteurs. Il y a une fiche sur les cinq secteurs qui permet d'identifier toutes les « variantes », toutes les options fonctionnelles qu'il est possible d'avoir sur cette famille de scénarios des métropoles du sud.

A ces fiches sont associées des fiches variantes, pour savoir si on passe la gare à gauche ou à droite, plus haut ou plus bas, si on va directement à grande vitesse ou pas. Tout ça nous mène à des fiches scénarios ; en l'occurrence 1 200 fiches scénarios ont été identifiées, en faisant la combinaison de tous ces critères. Sur la base de ces 1 200 fiches scénarios, on a grâce à la table d'analyse multicritères réussi à descendre petit en petit en modérant les impacts de chaque scénario à en sélectionner une vingtaine pour les mettre à disposition d'un comité technique qui reporte au comité de pilotage. Le comité technique en a, en fonction des grands objectifs du projet, retenu neuf, qui paraissaient les plus adaptés pour répondre à ces objectifs. Ces neuf ont été produits devant le COPIL qui en a sélectionné quatre.

Tout ce que je viens de vous dire de façon assez schématique, vous le retrouverez dans cette note qui s'appelle « Sélection des scénarios et des fuseaux, démarche méthodologique ». Cette note vous explique pas à pas comment on en arrive à ces quatre scénarios proposés par le comité de pilotage en juillet 2011.

Après, vous avez ce qui vous permettra de reconstituer le cheminement. Vous avez la fiche secteur de Marseille avec à l'intérieur les différentes variantes possibles, la fiche secteur de Toulon, la fiche secteur est Var, la fiche secteur ouest Alpes-Maritimes et enfin la fiche secteur Nice Italie.

Pour votre parfaite information, vous avez également les neuf scénarios proposés au comité de pilotage en début d'année 2011. Sur ces fiches, vous trouverez bien entendu la description du scénario, c'est-à-dire Marseille Saint-Charles, Toulon souterrain, est Var ligne nouvelle, Cannes souterrain, Nice surface, Nice Italie en combinaison. C'est la description du scénario. Vous avez également la synthèse des résultats du tableau d'analyse multicritères pour ce scénario, les forces et les faiblesses du scénario, l'estimation des coûts en fonction de la ligne nouvelle, de l'investissement sur le réseau et des gares nouvelles, cela pour chaque secteur. Derrière, vous avez les temps de parcours associés ainsi que les dessertes prévisionnelles.

Comme on le disait, ce n'est pas juste un projet de ligne à grande vitesse, c'est également et surtout un projet de développement de l'infrastructure ferroviaire qui doit permettre le développement de la région. On ne va pas rentrer dans le débat de qui est la poule ou l'œuf, mais on se rend compte que les régions qui ont un système de transport performant ont un développement performant.

Au double horizon 2023-2040, vous avez ici les investissements et les aménagements qui seront faits sur le réseau existant, pour avoir ce saut qualitatif et quantitatif en termes de dessertes entre les métropoles, mais aussi de dessertes périurbaines, c'est-à-dire de Marseille-Aubagne ou Marseille-Toulon-Hyères, des choses comme ça.

Derrière, vous avez les enjeux environnementaux, les enjeux techniques et les enjeux territoriaux, ainsi que la longueur totale envisagée des tunnels, de la ligne et de la ligne nouvelle.

Jean GONELLA - Il me semble qu'il manque un critère qui est en partie environnemental, c'est suivant les solutions, le transfert des parts modales de la route et de l'avion vers le rail et les émissions de gaz à effet de serre. La part modale du transport de voyageurs en Europe, c'est 7 %, en France, c'est 10,6 % en Europe. C'est variable selon les itinéraires, mais c'est la moyenne. Il y a eu un colloque à Barcelone qui montre que dans tous les cas où on a hésité à faire une LGV, on n'a jamais réussi par modernisation de l'existant, même poussé à 225 km/heure, qu'à monter la part modale à 15 %, sauf l'exception à Stockholm, 30 %. La part modale là où on a fait des LGV est au moins de 80 %.

Il y a eu une très belle étude sur le débat qui a eu lieu en Espagne sur Madrid-Tolède, ou sur la grande ligne Madrid-Atocha-Séville. On a fait une LGV à 270 km/heure pour Tolède, le rapport est excellent, il a montré que même pour une petite distance, la grande vitesse peut être prégnante. Vous vous rappelez que sur les lignes à 225 km/heure, la vitesse commerciale n'est que de 128 km/heure. C'est le cas de Strasbourg-Mulhouse.

Ça pose un vrai problème. Ça ne veut pas dire que c'est prégnant, la destruction de l'environnement d'une autre manière peut être majeure par rapport à l'émission de gaz à effet de serre. Mais c'est un multicritère parce qu'il est environnemental.

Stéphane ROSSO - Pour vous répondre sur la première partie sur l'aspect socio-économique, il y a une approche du report modal. Ce report modal est pris en compte dans les aspects socio-économiques. Toujours dans les aspects socio-économiques, la question de la réduction des gaz à effet de serre. C'est un sujet sur lequel RFF travaille en collaboration avec le ministère de l'Écologie, en collaboration avec des associations et sur lequel il est difficile aujourd'hui d'avoir une base d'accord sur ce qu'est une réduction du gaz à effet de serre et sur la méthodologie pour comptabiliser cette réduction.

On a proposé des méthodologies de comptabilisation qui sont perfectibles, certes, qui ne sont pas totalement partagées par tout le monde, mais qui ont pour avantage d'exister. C'est bien pris en compte. Ce n'est peut-être pas mis en avant par rapport aux autres critères, sachant que tous les critères font le même poids.

Jean GONELLA - Il pourrait être aussi dans le volet environnemental de la même manière que l'économie de combustible possible va être aussi assez notable. Mais c'est socio-économique.

Stéphane ROSSO - Ce sont des points sur lesquels nous allons échanger au fur et à mesure que la concertation va avancer.

Vous avez enfin dans ce kit une fiche synthèse sur laquelle on a regroupé les quatre scénarios qui sont proposés à la concertation. Comme on l'a dit, mais pas encore assez, tout reste ouvert. Ils sont constitués de briques élémentaires. Ces briques élémentaires sont bien entendu interchangeables. On peut avoir une proposition d'un scénario qui soit différente de ceux qui sont présentés ici, pour autant que l'on reste dans les règles que l'on a fixées au début, c'est-à-dire dans la famille des scénarios métropoles du Sud, que l'on respecte les objectifs de desserte 2023-2040 et les grands objectifs du projet, que l'on va détailler après.

Jean GONELLA - Il y a quatre scénarios, mais la question est à poser : est-ce que c'est vraiment ouvert, ou est-ce qu'il y a déjà des forces sous-jacentes qui ont plus ou moins préempté un scénario ? Est-ce que vous pouvez en parler ?

Stéphane ROSSO - On peut totalement en parler et de façon totalement transparente. Sur les quatre scénarios qui vous sont proposés, il n'y a aucune force sous-jacente. En tout cas, moi je n'ai pas de pression aujourd'hui pour qu'on me dise qu'il faut que je choisisse un scénario. C'est d'autant plus ouvert que, comme je l'ai dit, on peut très bien arriver derrière à construire un scénario qui ne soit pas un des quatre proposés, mais qui réponde quand même aux grands objectifs fixés par le projet.

Jean GONELLA - Il est entendu que MDS est définitif.

Stéphane ROSSO - Il est entendu que la décision de l'Etat en 2009 est que c'était la famille des scénarios métropoles du Sud ; on recherchait bien à rendre le système performant au niveau régional et à avoir une desserte des centres de métropoles qui soit la plus efficace possible, parce que ça permet un développement économique des plus rapides possible aussi, et que ça permet d'avoir un rabattement et une zone de chalandise plus importante. On échangera tout à l'heure sur ces sujets.

Alex AMBERTO - Par rapport aux quatre scénarios qui ont été présentés et par rapport au secteur Marseille, on se rend compte en ce qui nous concerne qu'il n'y a pas vraiment de différence. Ce qui m'intéresserait d'abord, c'est de savoir si des scénarios qui sont en dehors de Marseille et de la vallée de l'Huveaune ne pourraient pas avoir une influence sur ce qui nous concerne, puisqu'on est là pour travailler sur Marseille et la vallée de l'Huveaune.

Je voulais quand même vous faire remarquer, quand je dis secteur Marseille, dans les quatre cas de figure je vois : traversée souterraine de Marseille, passage dans la vallée de l'Huveaune avec branchement ligne nouvelle. Est-ce que pour nous il y a vraiment quatre scénarios ? Est-ce que les quatre scénarios ont le même impact en ce qui nous concerne ou est-ce qu'on est dans un scénario qui dit que Marseille est en souterrain globalement ?

Stéphane ROSSO - La réponse à cette question, on va la voir quand on va détailler les scénarios.

Je le disais tout à l'heure, on reste dans le cadre métropoles du Sud, on reste sur des briques qu'on peut réassembler pour créer un nouveau scénario sous condition que ça respecte les objectifs de desserte 2023-2040, que ça respecte une desserte à grande vitesse de toute la région et un temps de parcours : localement c'est Nice-Marseille en 1 heure ou Marseille-Gênes en 2 heures, 2 heures 30. C'est l'objectif de constituer un réseau maillé. Quand on parle de maillage, ça veut dire avoir une infrastructure qui permette en cas d'incident sur l'infrastructure existante un délestage des trains pour permettre d'avoir un service minimum qui soit assuré tout au long du parcours.

En termes d'objectifs, il faudra aussi qu'on garde à l'esprit qu'il faudra optimiser les lignes existantes, puisqu'il y a des réaménagements de lignes existantes qui sont prévus ; favoriser la desserte des centres de métropoles, rechercher le meilleur projet pour l'environnement. Quand on parle d'environnement, on parle d'environnement au global. Enfin, limiter les coûts, c'est-à-dire restreindre notre enveloppe budgétaire.

Cela pose plusieurs questions, plusieurs solutions fonctionnelles permettent d'y répondre. Il faut déterminer quelles gares et à quels emplacements et déterminer quelle va être la combinaison ligne nouvelle-ligne classique qui devra être adoptée pour obtenir ces objectifs.

Ce qu'on vous affiche aujourd'hui, c'est ce qu'on appelle le réticulaire ou la desserte qui est celle d'aujourd'hui, en 2011. Chaque trait représente un train par heure et par sens. Ensuite, on a différentes couleurs de traits. Les traits rouges représentent les trains à grande vitesse, les traits violets représentent les trains grandes lignes, c'est-à-dire les trains intercités, Bordeaux-Nice par exemple. Les traits orange représentent des trains semi-directs, c'est-à-dire avec des liaisons accélérées. On ne s'arrête pas à toutes les gares, alors que les traits bleus représentent des liaisons omnibus. On rajoute un peu de complexité, on a des traits-tirets comme ici. Quand on a des traits comme ça, ça veut dire qu'on a un train toutes les deux heures de ce type. On a des

sillons. Quand on parle de sillon, c'est une plage horaire dans laquelle le train peut circuler et faire ses différents services.

On a ici une matrice de desserte actuelle qui est la matrice de desserte aux heures de pointe. Si on analyse cette matrice, on se rend compte qu'on a deux omnibus entre Marseille Saint-Charles et Aubagne, deux omnibus entre Marseille Saint-Charles et Aix-en-Provence, un omnibus jusqu'à Vitrolles aéroport et un omnibus jusqu'à Miramas. On a donc deux semi-directs Marseille jusqu'à Aubagne, un semi-direct jusqu'à Aix-en-Provence, un semi-direct jusqu'à Vitrolles aéroport et un semi-direct jusqu'à Miramas, juste après la desserte des trains à grande vitesse et des trains intercitys. Voilà la desserte actuelle.

Mon objectif durant toutes ces séances de travail, ça va d'être le plus didactique possible. S'il y a des choses qui vous ont échappé ou si des fois j'emploie des acronymes qui sont complètement barbares pour tous ceux qui ne sont pas du monde ferroviaire, n'hésitez pas à me couper, à me demander des explications, parce que des fois je parle plus vite que mon cerveau ne réfléchit. Si vous avez des questions, si vous ne comprenez pas, n'hésitez pas à m'interrompre et je reprendrai mon explication de façon à ce que vous puissiez bien comprendre ce dont il s'agit.

Avec les objectifs de desserte à l'horizon 2040, on voit qu'on a bien une volonté de faire un service ambitieux, de répondre aux besoins que tout le monde a énoncés tout à l'heure, c'est-à-dire que c'est bien d'avoir une liaison entre les métropoles, mais il faut aussi avoir une liaison périurbaine qui soit performante, un réseau TER performant. Ce projet qu'on vous propose permet d'avoir ce réseau de TER performant, notamment en offrant à l'horizon 2040 onze liaisons entre Aubagne et Marseille, dont deux qui vont aller directement à l'aéroport de Vitrolles et deux qui vont aller directement à Aix-en-Provence. Aujourd'hui, et sans le système ferroviaire qu'on vous propose et sans les aménagements nécessaires en gare de Marseille, l'atteinte de ces objectifs n'est pas réalisable.

On a également dix liaisons entre Marseille et Vitrolles aéroport, huit liaisons entre Marseille et Aix-en-Provence et huit liaisons entre les différentes métropoles. Voilà quels sont les objectifs fixés. L'objectif, on le voit, est bien d'obtenir un système RER marseillais qui permette à tout un chacun de se dire : « Je vais prendre le train quand je veux, en heure de pointe. Je sais que je n'ai plus à me soucier de comment je dois me rendre à la gare ou à quelle heure je dois me rendre à la gare pour prendre le train ».

Pour atteindre ces objectifs, on a un problème sur Marseille. La gare de Marseille Saint-Charles est une gare en impasse. On a donc besoin pour obtenir ces objectifs de réorganiser les TER. Voilà le plan de voies de Marseille Saint-Charles. C'est un plan de voies qui est assez compliqué. Du fait de la gare en cul-de-sac, on voit qu'un train qui arrive par ici et qui doit repartir de l'autre côté est obligé de cisailer les voies pour venir se ranger sur le quai qui sera libre au moment où le train va rentrer en gare pour ensuite repartir, de nouveau en cisillant les voies, sur une autre destination. Un train ne peut pas s'arrêter de façon nette et aussi efficacement qu'une voiture, il y a des règles de sécurité dans le ferroviaire qui font qu'il y a un espacement nécessaire entre chaque train. Cet espacement fait que, quand il y a un train qui va cisailer toutes ces voies, il empêche toute progression des TER amont ou aval, parce que le train ne peut pas sortir de l'autre côté.

Donc aujourd'hui si on veut atteindre la desserte telle qu'elle a été énoncée tout à l'heure, on est bien obligé de réorganiser les TER et on est bien obligé de réorganiser ce plan de voie. Dès lors, ça veut dire réorganiser les TER, mais ça veut dire aussi renforcer le pôle Saint-Charles, c'est-à-dire le renforcer en créant une gare qui permette à des trains de partir de l'est de Marseille vers Aubagne pour aller vers l'ouest sans s'arrêter à Saint-Charles et faire ce cisaillement des voies pour aller par exemple sur Aix-en-Provence ou sur Vitrolles.

Donc, on a la nécessité de créer ce qu'on appelle une gare filante avec un tunnel filant sous Marseille pour permettre ces communications diamétrales, sans changement, sans rupture de charge pour l'utilisateur. Une gare en ligne.

Les aménagements, je vous l'ai dit, c'est un tunnel filant sous Marseille, une gare nouvelle souterraine sous Marseille Saint-Charles, qui permette pour des gens qui doivent changer de TER, de pouvoir en changer de façon efficace en restant dans le même nœud ferroviaire marseillais qu'est Saint-Charles et pour les gens qui doivent avoir des communications diamétrales, de pouvoir faire ces communications sans avoir de perte de temps ou sans avoir de rupture de charge.

Je m'arrête là sur Marseille Saint-Charles. Est-ce qu'il y a des questions, parce qu'un des gros points dans notre scénario, c'est bien cette construction d'une infrastructure souterraine sous Marseille Saint-Charles qui doit permettre d'obtenir ses objectifs de desserte.

Alex AMBERTO - Ma question est associée à des remarques. Est-ce qu'on a besoin d'un LGV pour reprendre la gare souterraine de Marseille Saint-Charles ? J'ai noté tout à l'heure ce que vous avez parlé d'un système RER marseillais. Je ne sais pas si c'est un lapsus ou un problème de connexion entre le cerveau et la parole, mais qu'en est-il des autres ? Ce que je voudrais dire aux représentants de Marseille Provence Métropole, c'est qu'aujourd'hui, alors que l'on parle de pôle métropolitain et de rapprochement entre les différentes agglomérations, notamment dans le cadre des transports, on a le très net sentiment qu'on est complètement oublié. On nous parle de Marseille en souterrain, on nous parle de système RER marseillais, on ne parle pas d'Aubagne et de tout ce qu'on a à y faire.

A côté de ça, comme je vous le disais tout à l'heure, une nouvelle gare souterraine sous Marseille, une nouvelle infrastructure à Marseille, on ne le nie pas. On n'est pas opposé, ce n'est pas du tout l'objet. Donc il faut arrêter d'associer systématiquement ces infrastructures aux lignes à grande vitesse. On est persuadé, et on n'est pas les seuls à le dire – 21 associations se sont regroupées pour le dire – que la modernisation et le développement de notre réseau secondaire, et pas uniquement Marseille, mais l'ensemble du réseau secondaire, peuvent apporter autant de service que ce projet-là.

Aujourd'hui, on demande à la région de nous le démontrer.

Jean-Michel LACAUX - Je crois que vous n'avez pas bien écouté, parce qu'il vient de dire que c'était entre autres pour permettre des trains directs d'Aubagne à Aix-en-Provence et d'Aubagne à l'aéroport de Marignane et que c'était pour ça qu'il appelait ça une sorte de RER. Il me semble que c'est directement pour faire quelque chose qui soit une sorte de RER que nous avons besoin des aménagements en gare de Marseille. Ça n'oblige pas à construire une LGV, certes, mais c'est un des objectifs du projet, et il vient de le dire.

Alex AMBERTO - Quand vous parlez de l'aéroport de Vitrolles, vous parlez de l'aéroport de Marignane.

Stéphane ROSSO - La gare s'appelle Vitrolles aéroport Marseille Provence.

Je vais répondre à votre question. Je parle de RER marseillais parce que le nœud modal ferroviaire aujourd'hui est sous Marseille Saint-Charles. Si vous voulez qu'on parle de RER aubagnais ou de RER de la métropolitaine marseillaise ou marseillo-aubagnaise, ça me va, il n'y a pas de problème.

Quand j'emploie le mot RER, j'emploie bien le mot à RER à bon escient, c'est-à-dire que tout le monde aujourd'hui sait quelles sont les qualités de transport de la région parisienne en termes de fréquence. C'est pour donner une image. Après, on est dans la région marseillaise, le nœud se situe à Marseille Saint-Charles. Appelons-le comme vous voulez, pour moi c'est une question de sémantique. L'objectif est bien, je le répète, d'offrir onze liaisons par heure. Ce n'est pas rien, c'est

à peu près une liaison toutes les cinq minutes, et une liaison sans changement. On a beaucoup dit et j'ai beaucoup entendu les associations d'usagers dire : « Si on pense un réseau ferroviaire global et qu'il y a des ruptures de charges dans ce réseau, ce n'est pas très intéressant pour les usagers ». Exactement.

On va proposer, dans ce réseau ferroviaire global une liaison entre Aix et Vitrolles – je parle de l'aéroport de Marignane – des liaisons entre Aubagne et cet aéroport, des liaisons entre Aix et Aubagne.

Aujourd'hui, il semble qu'avec ce schéma de desserte qui est un schéma ambitieux, on va permettre de rapprocher à la fois les bassins de vie, comme les bassins d'emploi. Je ne rentre pas dans la compétition entre l'agglomération aubagnaise et l'agglomération de Marseille.

Alex AMBERTO - Aujourd'hui, l'aire métropolitaine est un sujet important. Il a pour objectif de rapprocher les différentes agglomérations.

Stéphane ROSSO - C'est l'objectif qu'on vous propose. Il s'agit bien aujourd'hui de se dire qu'il y a des bassins de vie, des bassins d'emploi. Avant c'était plus clair, effectivement, on avait des bassins de vie qui étaient autour et un bassin d'emploi au milieu. Maintenant on a des bassins de vie qui sont un peu partout, des bassins d'emploi qui sont un peu partout, et des gens qui habitent à Aubagne qui doivent travailler à Marignane et ils doivent pouvoir le faire de façon efficace. C'est ce qu'on propose.

Jean GONELLA - Je crois que Monsieur a posé une bonne question. La plupart des gares de grandes villes d'Europe voire du monde, même quand elles n'en avaient pas ont fini par faire une traversée by-pass sous la gare centrale : Barcelone, Anvers, Paris, Bruxelles, Berlin et d'autres.

La question claire est : est-ce que l'on ferait ou pas une gare by-pass à Marseille Saint-Charles si l'on ne faisait pas la LGV ?

Les deux questions cruciales sont les suivantes, parce qu'il faut que Marseille, qui est quand même une grande ville de France et d'Europe, soit comparable à un certain nombre de gares d'Europe, comme Leipzig ou Munich, où il y a à la fois du terminus en cul-de-sac et du by-pass.

La deuxième question est : est-ce que la question du transfert de part modale est importante ou secondaire ? Je vous la pose, je n'ai pas fait de choix. Mais je sais que, je l'ai dit, le transfert de part modale de 7 % à 15 %, mettons 20 % sur certains trajets, on arrive aux 80 %. J'ai bien dit qu'il pouvait y avoir des questions bien plus importantes que celle-là. Mais je crois que vous avez posé une très bonne question.

Si on disait : « Que l'on fasse une LGV ou pas, on fera un souterrain by-pass à Marseille Saint-Charles », le débat serait clair. Si on dit que sans LGV on ne fait pas de by-pass, on n'aura jamais ce qu'on appelle la diamétralisation, c'est-à-dire un système à la parisienne où de toutes les autres grandes villes européennes.

Milan a fait aussi un by-pass. Milan avait des gares en cul-de-sac, désormais elles sont toutes reliées. Naples depuis longtemps, pour les trains rapides, a une gare souterraine, qui s'appelle la gare Piazza Garibaldi, avec au-dessus, la gare centrale en cul-de-sac.

Stéphane ROSSO - Est-ce que si on ne fait pas la LGV on a besoin de faire cette gare sous Marseille Saint-Charles ? La réponse est oui. Si on veut des objectifs de desserte ambitieux, si on veut avoir des liaisons diamétrales et que les gens n'aient pas à changer trois fois de train pour aller à l'aéroport, la réponse est oui.

Donc, dans tous les cas, même si on ne fait pas une LGV, il y aura 2 milliards d'euros d'investissement à faire. C'est le constat. Sinon, on reste comme on est et on se bat avec les quatre à cinq trains par heure qu'on aura entre chaque ville de chaque côté de Marseille. Ou on fait du tout voiture.

La deuxième question qui m'était posée portait sur le report modal. Bien entendu, c'est un critère qui est prépondérant, mais il l'est autant que les autres critères. Aujourd'hui, vous l'avez très justement souligné, le positionnement des gares est stratégique, le schéma d'installation ferroviaire dans les gares est stratégique, parce que c'est ce qui nous permet aussi de mettre des gens dans les trains. C'est ce qui nous permet aussi de faire que le système qu'on propose est un système qui va réussir à répondre aux besoins de tous les usagers et qui va permettre aussi de décongestionner toutes les villes qui sont bénéficiaires de ce système. Aubagne, Marseille, Vitrolles, Aix-en-Provence, toute l'aire métropolitaine marseillo-aubagnaise-cugeo-aixoise-vitrollo-marignanaise profitera de ce système.

Gérard RAMPAL - Je ne suis pas convaincu par vos réponses. Je le répéterai encore, mais je le répéterai sans cesse, on a besoin de l'amélioration du réseau ferroviaire, en particulier tout autour de Marseille et dans l'ensemble des Bouches-du-Rhône. Aujourd'hui, on donne des exemples de certaines capitales européennes, on n'a pas besoin d'aller chercher plus loin. Avec quelques travaux, certes importants à certains endroits, on n'est pas obligé. On sait très bien qu'on réfléchit à une gare souterraine à Marseille Saint-Charles depuis de nombreuses années, bien avant que l'on parle de LGV. Ça ne s'est pas effectué, on sait pourquoi, en raison des difficultés techniques et surtout financières.

Aujourd'hui, on lie tout à la LGV. Il me semble que si on veut faire les trains directs Aubagne-Martigues, Aubagne-Vitrolles, on peut le faire. Ça existe. Eh oui, on n'a pas besoin d'aller à Marseille Saint-Charles, ça existe. L'agent de la RFF pourra nous expliquer comment on fait pour aller d'Aubagne à Vitrolles sans passer par Marseille Saint-Charles.

Certes, il y a des modernisations à faire, je sais les problématiques de circulation qu'il y a. C'est là-dessus que l'on doit travailler. Quand je dis que la ligne entre Marseille Saint-Charles et Aubagne a mis 40 ans à être modernisée, prétextant qu'on allait faire une troisième voie que l'on ne voyait jamais arriver, que l'on me démontre le contraire. Voici quelque temps encore, on ne pouvait pas rouler sur une voie par rapport à une autre sans les équipements nécessaires pour neutraliser les différents sens de circulation. Tout ça parce qu'on attend la modernisation qui devrait arriver et qui n'arrive pas. Aujourd'hui, on veut nous faire croire que pour moderniser le réseau ferroviaire existant, il faut à tout prix la LGV.

J'avais une question, parce que je suis content d'avoir revu les missions premières de RFF par rapport aux demandes de la SNCF, c'était de transporter des passagers de Paris à Nice en 4 heures, pour supprimer le transport routier comme le transport aérien, tout aussi saturés l'un que l'autre. Aujourd'hui, on avait la possibilité de créer notre réseau. Mais, ce réseau, est-il besoin de le passer par Marseille Saint-Charles et par les métropoles ?

On voudrait nous faire croire à la nécessité de le faire passer par les métropoles, en prétextant l'amélioration du réseau existant dont, je le répète, nous avons besoin. Pour moi, ce n'est pas le même financement, on ne peut pas faire payer au Département et à la communauté urbaine, aux différentes communautés et à la Région le fait de transporter des passagers Parisiens sur Nice. Donc, je demanderai et je ne cesserai de demander que l'on dissocie les deux.

Stéphane ROSSO - Vous n'étiez pas là quand on a expliqué le cadre dans lequel on agissait. On agit dans le cadre des métropoles du Sud, donc je ne répondrais pas du tout à des questions qui sortent de ce cadre.

En revanche, aujourd'hui, quand on parle d'infrastructures nouvelles, on parle soit de construire une ligne à côté et d'y faire passer des TER, mais ça va être peut-être satisfaisant pour des dessertes périurbaines, mais encore. Quand on parle de compétitivité entre les métropoles et d'une compétitivité qu'a besoin d'avoir la région par rapport aux autres régions françaises et par rapport aux autres régions européennes, notamment par rapport aux régions que constitue l'arc méditerranéen, effectivement aujourd'hui on pense qu'une ligne nouvelle est nécessaire. Sachant

que derrière, encore une fois, des investissements sur le réseau ferroviaire classique sont nécessaires également.

Je vais répondre à votre première remarque, vous avez dit que l'on a attendu 40 ans pour Marseille-Aubagne. On peut très bien aussi attendre 40 ans pour la LGV et pour le système ferroviaire global qu'on vous propose. Mais dans 40 ans, les autres régions auront des taux de développement économique qui n'auront rien à voir avec les nôtres, parce que nous ne serons pas dotés d'un outil performant pour permettre ce développement économique.

On a reproché beaucoup à RFF d'avoir une vision partielle sur un seul projet et de ne pas regarder dans son environnement. Aujourd'hui ce qu'on vous propose c'est bien de regarder, d'avoir une vision très macro de ce qui se passe et de ce qu'on peut offrir en termes de service pour les passagers, pour contenter tous les passagers, mais également contenter les acteurs économiques, comme les personnes qui font des trajets domicile-travail, comme les personnes qui font du loisir.

Frédéric DOURNAYAN - Je vous ai écouté attentivement, et je pense que parmi les postulats de base qu'il faudrait que l'on mette aussi, c'est qu'on ne rentre pas dans des débats qui seraient d'opposer les territoires et les communes.

Je crois qu'aujourd'hui on est dans une logique de discussion ; nos collectivités se sont dotées d'outils tels que les communautés urbaines, les communautés d'agglomération. Ces outils ont vocation à fédérer et à faire des synergies, notamment au niveau des transports. Je crois qu'on doit être dans cette logique. Marseille – je le dis en tant que Marseillais – n'a pas vocation à être hégémonique. Marseille est la deuxième ville de France, c'est un fait, il faut l'accepter. Aujourd'hui, bon nombre de Marseillais vont travailler en périphérie de Marseille, dans les communes avoisinantes où des zones industrielles se sont développées et où l'emploi est là. De la même manière, des gens habitent en périphérie, parce qu'ils ont choisi de vivre dans un cadre plus agréable, plus « rural » sans le sens péjoratif, puis de venir travailler à Marseille.

Dans ce cadre-là, il est de notre responsabilité de leur donner les outils pour ça. La troisième voie de chemin de fer entre Marseille et Aubagne est un outil, le réseau de transports en commun au travers des bus est un outil également ; la LGV pour moi est un détonateur.

Effectivement, on peut toujours faire plus vite, mais il faut aussi le financement. Je suis d'accord avec vous, il faut être vigilant au financement. On n'a pas vocation, nous ici, à payer pour les autres. Il faut que l'Etat y prenne toute sa part, je vous rejoins là-dessus, je suis entièrement d'accord.

Mais à un moment donné, il y a une situation, on nous interroge, nous devons nous exprimer en toute responsabilité. Je vous en prie, n'entrons pas dans l'opposition des territoires.

Jean GONELLA - Une chose était intéressante, quand on a dit Nice-Paris, on entre dans l'opposition des territoires. Si on veut et quand on dit on ne parle que des terres, on fait aussi l'opposition des territoires. Il ne faut pas oublier qu'un chemin de fer est un ensemble. Pour la France entière, actuellement, le trafic TGV représente plus de 60 % du trafic de la SNCF en voyageurs/kilomètre.

Finalement, pour ceux qui rêvent un peu, ce n'est pas Nice-Paris. Nice-Paris, la chose est close, il y a très peu d'appels à voyager. C'est l'arc méditerranéen qui est un grand espoir. Que serait une ligne Barcelone-Gênes ? Déjà, il y a Barcelone-Perpignan qui est quasiment achevée, avec une gare centrale à Barcelone, une gare centrale à Nice bien sûr, une gare centrale à Gênes qui sera une gare LGV-TGV italienne, reliée au réseau Turin-Milan-Rome-Naples-Salerno. Là, le basculement de part modale a été de 5 % à 80 %.

Une ligne qui ne passerait pas la ligne de l'arc méditerranéen, qui ne desservirait ni Marseille ni Toulon, j'appellerai ça une ligne shadok.

Hervé BRUN - Je voudrais revenir à votre exemple des transports dans les grandes métropoles et notamment Paris. Je suis surpris, car pour un grand nombre d'habitants de l'Île-de-France le transport parisien est un gros problème, pas un avantage, parce qu'il n'y a absolument aucune transversale. Quand je vois votre exemple, faire passer une ligne Aubagne-Aix ou Aix-Aubagne par Marseille, on n'arrivera jamais à la mettre en concurrence avec la voiture qui passera directement par l'autoroute, par exemple, en termes de temps.

C'est une question que je me pose. Pour l'avoir souvent entendu, la problématique principale de ces centres, c'est d'oublier tout ce qui est transversal.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, on n'oublie pas. Le transport modal est un des éléments d'appréciation de ce projet. On n'oublie pas, il y en a. Si on les propose, c'est parce qu'on pense que ça peut être compétitif par rapport à la congestion. J'ai déjà fait Aix-Aubagne le matin, quand j'arrive à Aix je reste scotché 40 minutes à l'entrée d'Aix.

Aujourd'hui, je pense effectivement qu'avoir des trains qui font Aubagne-Aix en 40 ou 50 minutes, ce sera toujours plus rapide en heure de pointe que de le faire par l'autoroute. En plus de ça, on aura un aspect écologique qui rentre en ligne de compte. Et avec l'augmentation du prix du pétrole, je pense que les gens vont vite normalement arrêter de prendre leur voiture pour aller à Aix s'ils ont des transports en commun.

On reprendra le débat après, je vous propose de continuer sur les objectifs de desserte du secteur de Marseille, pour qu'on ait au moins le temps de voir les scénarios d'ici la fin de la session, pour que vous puissiez travailler chez vous – parce qu'après il faudra travailler chez vous.

En 2023, on est sur une première étape de ce système ferroviaire performant, mais on obtient déjà un saut qualitatif et quantitatif. Si je prends Aix-en-Provence, tout à l'heure de mémoire, on était à un omnibus plus un semi-direct, on va être en 2023 à trois omnibus et trois semi-directs, soit une vraie desserte de l'aire Aixoise.

Pareil pour Aubagne, on va être sur des dessertes dans lesquels on va avoir deux, quatre, sept liaisons par heure avec les deux semi-directs sans changement pour aller à l'aéroport de Marignane-Vitrolles et le semi-direct pour aller sur Miramas.

On est vraiment, j'en suis convaincu, sur l'augmentation de ce système et l'augmentation de la qualité. En plus, la création de Marseille en souterrain va permettre de spécialiser les gares, de faire que les flux de voyageurs soient plus faciles et avec l'artère modalité accrue et bien pensée, on pourra arriver à spécialiser la gare souterraine plutôt sur des liaisons rapides et la gare en surface plutôt sur des liaisons TER.

A 2040, on a de nouveau une augmentation avec de nouveau des dessertes entre Gardanne-Brignoles, des dessertes entre Aubagne et Valbonne, des dessertes entre Pas-des-Lanciers et Châteauneuf-les-Martigues et on a encore de nouvelles dessertes TER entre Marseille et Aubagne, de nouvelles dessertes entre Aix et Marseille et de nouvelles dessertes jusqu'à Vitrolles. Voilà en heures de pointe ce qui est proposé. On a notre liaison entre Aix-en-Provence et Aix-en-Provence TGV qui sera mise en place et qui permettra aux voyageurs qui s'arrêtent en gare d'Aix d'aller rejoindre le centre d'Aix de la façon la plus simple possible, tout en passant par le centre économique.

Le choix du comité de pilotage est un choix sur quatre scénarios. Un scénario qu'on a appelé « Le plus proche du centre-ville » puisque c'est le scénario qui dessert tous les centres des trois métropoles. Le scénario le plus rapide, le scénario le plus économique et le scénario le plus maillé. Quand on parle de « maillé », c'est la définition que j'ai donnée tout à l'heure, c'est-à-dire le scénario dans lequel on va avoir le plus de points de liaisons entre l'infrastructure existante et l'infrastructure nouvelle qui sera pour partie à grande vitesse, pour partie à vitesse telle que le connaît le réseau classique, pour permettre, lors de la gestion d'incident, d'avoir des chemins de délestage qui permettront d'avoir un service minimum offert sur ces trains.

Ces scénarios, je l'ai dit tout à l'heure sont ouverts, ils sont sur la base de propositions faites par le comité de pilotage et répondent tous aux objectifs de desserte 2023-2040 et aux objectifs du projet, notamment partager la grande vitesse avec toute la région, construire un réseau régional maillé et performant.

On va répondre à une des questions : sur les Bouches-du-Rhône, sur Marseille et Aubagne, qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire création d'une gare souterraine sous Marseille Saint-Charles, je pense que vous en conviendrez, c'est nécessaire et indispensable pour le développement du système ferroviaire. Ça veut dire une réutilisation et une combinaison entre la ligne classique et une ligne nouvelle entre l'entrée nord de Marseille et ce nouveau centre ferroviaire à Saint-Charles, que ce soit la surface ou le souterrain, une combinaison ligne nouvelle-ligne existante dans la vallée de l'Huveaune et jusqu'à l'est d'Aubagne, et enfin après Aubagne, une ligne nouvelle qui permettra de rejoindre Toulon (Toulon centre souterrain sur cette option).

Ensuite on verra de nouveau une combinaison ligne nouvelle-ligne existante jusque dans les nouvelles gares sur l'est du Var, parce qu'il y a besoin, aujourd'hui il y a du développement économique qui se fait dans cette zone, il y a besoin d'aider ce développement économique, de le porter et de favoriser les échanges de cette région, avec non seulement l'arrière-pays varois, mais également les Bouches-du-Rhône et l'aire azurélienne.

Derrière on va en ligne à grande vitesse-ligne nouvelle jusque dans une gare située dans l'ouest des Alpes-Maritimes, puis on passe cette gare nouvelle et on va jusque Nice aéroport. Entre Nice aéroport et la frontière italienne, on est de nouveau sur une combinaison ligne existante-ligne réaménagée pour aller notamment jusqu'à Nice. Après, entre Monaco et la frontière italienne on va réutiliser les infrastructures qui existent, mais on va devoir créer de nouvelles infrastructures pour garantir ce temps de parcours entre Gênes et Marseille.

C'est un scénario qui fait 14,2 milliards d'euros à l'horizon 2023 et des aménagements complémentaires à l'horizon 2040 qui vont graduellement arriver. On ne dit pas que c'est 2023 et puis plus rien jusqu'à 2040. Il y a des aménagements qui vont se faire progressivement jusqu'en 2023, des aménagements qui vont se faire progressivement de 2023 à 2040 pour permettre d'obtenir et d'accompagner cette ambition de développement du nombre de passagers. Quand on parle de développement de nombre de passagers, ça représente 40 millions à 80 millions en 2023 et 110 à 120 000 millions en 2040.

Le scénario n° 2 est le scénario le plus rapide. Pour répondre à une remarque, effectivement, ça ne change pas grand-chose dans les Bouches-du-Rhône, par contre c'est à partir de Toulon que ça change, puisqu'on n'est plus sur Toulon centre, mais sur Toulon est, avec une ligne à grande vitesse intégrale entre Toulon est et l'est Var. Ensuite on repart en ligne nouvelle intégrale jusqu'à Nice, alors qu'avant on s'arrêtait à la nouvelle halte qui serait créée à Nice aéroport.

Là on est sur un coût de 13,2 milliards d'euros. La section Nice-Italie reste dans les mêmes hypothèses que tout à l'heure, c'est-à-dire aménagement de la ligne existante et création d'une ligne nouvelle.

Le scénario 3 est le plus économique. On a toujours le même bloc sur Marseille et sur les Bouches-du-Rhône. En revanche, on est sur Toulon est par rapport au scénario n° 1 où on était sur Toulon centre. On a cette combinaison ligne nouvelle-ligne existante entre Toulon est et l'est Var. Après, on repart sur la ligne à grande vitesse jusqu'à Nice aéroport, et derrière on fait une réutilisation de ligne existante entre Nice aéroport et Nice et la frontière italienne. Le coût est de 12,6 milliards d'euros à l'horizon 2023 plus 3,3 milliards d'euros à l'horizon 2040 pour obtenir ce chemin de desserte à l'horizon 2040.

Le scénario n° 4 est le scénario le plus maillé. On voit les petits cercles rouges, on n'est plus sur Toulon est, on est sur Toulon ouest. De Toulon ouest, on a un tunnel filant qui va jusque sur la ligne existante dans les environs d'Hyères. On crée un nouveau point de connexion avec la ligne

existante et on fait une combinaison entre la ligne nouvelle et la ligne existante pour aller dans l'est Var. Donc, on va créer deux points de maillage supplémentaires par rapport aux autres scénarios.

Arrivé avant Cannes ouest, on va avoir cette LGV qui va se débrancher et proposer un raccordement direct aux villes de Cannes, Antibes et Cagnes-sur-Mer par cabotage des TGV sur la ligne existante. C'est le troisième point de maillage supplémentaire par rapport aux autres scénarios. On aura bien entendu les points de maillage existants que sont Marseille Saint-Charles, la Vallée de l'Huveaune, la gare Ouest 06, Nice aéroport, Nice et Monaco en souterrain. Ce budget est de 14,5 milliards d'euros et 3,3 milliards d'euros à l'horizon 2040.

Voici le tableau qui permet de résumer tout ça. Les points communs dans le 13 c'est un doublement partiel en 2023 puis total en 2040 de la ligne Aix-Marseille, une liaison entre la gare Aix TGV et la gare Aix centre. En termes d'environnement, il y a nécessité aujourd'hui de regarder très attentivement l'insertion urbaine de cette ligne, de prendre en compte les paysages et les espaces naturels, ainsi que les activités humaines, comme on le disait tout à l'heure, notamment dans la vallée de l'Huveaune et dans le pays d'Aubagne Sainte-Baume. Aussi, de regarder et de faire que ce projet, on va en discuter tout à l'heure, soit bien en adéquation avec les volontés de développement de chaque collectivité qu'il traverse. Ici, ça va être les collectivités de l'ouest du département, jusqu'à l'est du département, mais également les collectivités du nord du département.

Ensuite, on vous a mis les éléments différenciant, principalement le temps de parcours. Sur « Le plus proche des centres-villes » : 1 heure 20, « Le plus rapide » on est sur 1 heure 12, « Le plus économique » on est sur 1 heure 18 et « Le plus maillé » sur 1 heure 25 avec des temps de parcours entre Marseille et Toulon. Les éléments différenciant sont principalement le positionnement de la gare de Toulon et les coûts.

C'est sur ce sujet que l'on doit échanger, nous restons ouverts sur tous les sujets sur cette partie. Après, on enchaînera sur la façon dont s'inscrivent ces scénarios et ce projet dans les différents territoires.

Hervé BRUN - La première question que j'avais à vous poser, je pense, ce sera une préoccupation du monde économique. J'ai regardé les papiers, je vous ai écouté depuis le début et je n'ai toujours pas trouvé de réponse à cette question : est-ce que votre problématique prend en charge également les transports éventuels de tous les flux de marchandises, tout le fret sur la région PACA et de quelle façon ? On sait tous que la fiscalité environnementale va être de plus en plus pesante pour tout le monde économique, et il faudrait justement que cet outil soit une aide importante pour le développement économique de toutes les entreprises pour qu'elles puissent faire face plus facilement à cette fiscalité environnementale. Je ne vois nulle part de notion de fret, alors qu'on parle de passagers.

Stéphane ROSSO - Effectivement, dans les documents qui vous sont donnés, on parle principalement des passagers. La problématique fret n'est pas oubliée. Comme on a un groupe de travail spécialisé dans la vallée de l'Huveaune, on a un groupe interdépartemental qui va tourner dans les trois départements et qui va s'approprier cette problématique fret.

Effectivement, les schémas de desserte qu'on a vus sont des schémas de desserte passagers en heure de pointe. Il faut savoir qu'aujourd'hui il y a vu le problème de l'environnement et des ambitions fixées par l'Etat, des lignes à orientation principale fret. Sur le schéma de desserte 2040, on voit notamment les lignes qui partent de Miramas et qui vont desservir Lavalduc ce sont des lignes à orientation fret. Après, on a la possibilité de partir soit vers le sud-ouest et vers l'Espagne soit de remonter le couloir rhodanien et d'aller via la jonction à Lyon desservir l'Italie ou continuer et desservir le nord de la France et de l'Europe.

Ça ne veut pas dire pour autant que l'on va s'interdire de faire du fret sur Marseille-Vintimille. Ça veut dire qu'aujourd'hui en heure de pointe, on aura une préférence pour les passagers, et en heures creuses, on va se donner la capacité d'avoir des sillons qui vont permettre de faire passer le trafic fret.

Ça permet aussi de répondre à une question qui est : pourquoi cette nouvelle infrastructure ? Il y a bien aujourd'hui aussi une compétition entre les voyageurs qui ont besoin d'un temps de parcours très court et d'aller rapidement d'un point à un autre, même pour des trajets domicile-travail par rapport au fret. Quand on parle de fret ferroviaire, c'est souvent du fret lourd, qui est capable de prendre un peu plus de temps pour aller desservir différentes destinations à partir de différentes origines.

Pendant les heures creuses, on va avoir du passage de fret. Mais ce passage de fret ne sera rendu possible que parce qu'on crée et qu'on répond à un autre besoin, qui est un besoin de déplacement rapide entre différentes destinations. D'où la nécessité d'avoir aujourd'hui des lignes nouvelles, une infrastructure nouvelle.

Armand EXERJEAN - J'allais vous poser une question sur le fret, vous avez répondu. La deuxième chose était au niveau de la vitesse. C'est un train qui va faire entre 200 et 300 km/heure. A quelle allure va-t-il aller ?

Stéphane ROSSO - Je ne vais pas répondre à cette question aujourd'hui. Les temps que l'on donne sont des temps de parcours d'une extrémité A à une extrémité B. Entre ces deux extrémités, il y a toute une combinaison de possibilités qui s'offrent à nous pour relier ces deux destinations en un temps défini. On peut aller soit à une vitesse uniforme du début jusqu'à la fin, soit très vite au début et très lentement à la fin, soit très lentement au début et très rapidement à la fin et entre toutes ces possibilités, on a une infinité de possibilités.

Aujourd'hui, vous donnez la vitesse, je ne sais pas, parce qu'on ne sait pas où sont positionnées les gares à Toulon, on ne sait pas ce que va donner notre étude et notre discussion sur les fuseaux. Aujourd'hui, effectivement, la réponse est entre 0 et 300 km/heure.

Je suis désolé, je ne sais pas répondre aujourd'hui, je n'ai pas les informations qui me permettent de répondre à votre question. C'est bien le but de cette concertation, de construire ensemble ces réflexions pour déterminer les différents taux de vitesse sur chaque secteur et permettre d'avoir cet assemblage qui nous permette d'avoir un temps de parcours attractif et des dessertes attractives.

Armand EXERJEAN - *Hors micro, inaudible.*

Stéphane ROSSO - Comme on le disait tout à l'heure, les préoccupations environnementales seront au cœur de nos discussions tout au long de la concertation les quatre prochains mois, mais également les trois prochaines années. Il est évident qu'aujourd'hui, je l'ai expliqué en préambule, on a des contraintes réglementaires qu'on doit suivre, mais derrière il y a le petit plus qui fait qu'on va au-delà des contraintes réglementaires et qu'on arrive à avoir une acceptation de ce projet, globalement.

René CHAIX - Ce qui me préoccupe dans votre groupe de travail et dans le suivant, du pays d'Aubagne, c'est que le scénario proposé est unique, comme vous l'avez écrit. Il n'y a pas de variante. Ça signifie qu'il impacte directement des zones fortement urbanisées avec un bassin d'emploi important. J'ai vu dans vos documents d'ailleurs que vous le notez comme extrêmement sensible.

Je suis surpris qu'il n'y ait pas eu une variante qui nous soit proposée, car il me semble qu'elle a déjà été avancée précédemment, du moins dans les études complémentaires. Elle émanait, je crois, des réseaux économiques, de la Chambre de commerce de Marseille et consistait à éviter le passage tout le long de la Vallée de l'Huveaune, Aubagne, Cuges et Gémenos en croisant la

vallée de l'Huveaune en sortie du tunnel de Saint-Charles et en s'enfonçant sous le massif de Saint-Cyr et de Carpiagne, pour sortir à peu près à Cassis et les zones industrielles de La Ciotat.

Je me demande si nous pourrions avoir assez rapidement, et en tout cas avant d'étudier plus avant ce réseau, une étude sur ce sujet. Je crois que la question a déjà été posée au cours des précédentes réunions. C'est ce que nous demandons.

Deuxièmement, je voulais faire une observation. Dans le SCOT actuellement en cours d'élaboration par MPM, il est question de points de développement de Marseille dans l'est de la région marseillaise, autour de La Valentine avec une gare prévue intermodale à La Barasse. Dans cette gare, d'après les éléments contenus dans le projet de SCOT, il y aurait même un raccordement prévu avec le futur tramway d'Aubagne, et en pointillés une question sur la LGV.

Nous nous disons à Gémenos qu'avec les zones d'entreprises qui sont importantes – il y a environ 10 000 emplois qui sont sur la zone d'Aubagne et la zone de Gémenos – ce serait intéressant d'avoir une gare LGV qui soit plus proche que celle de Marseille ou celle de l'Arbois. Cette gare serait forcément une gare secondaire, d'ailleurs j'aimerais savoir comment ça peut s'articuler dans le cadre d'une ligne LGV, mais cela correspond parfaitement à l'objectif de maillage. Si c'était possible, le croisement de la vallée de l'Huveaune dans la variante dont j'ai parlé tout à l'heure pourrait se faire à ce niveau.

Pierre CALFAS - J'appuie tout à fait la demande de Monsieur Chaix. Il faut que nous sachions, parce que nous sommes ici et que l'on nous dit qu'il n'y a qu'un seul tracé.

Diane JULIEN - Il y a quatre scénarios.

Pierre CALFAS - Un scénario ferré dans la vallée de l'Huveaune, je ne vois pas comment c'est possible. Quand on regarde une carte, c'est peut-être complètement idiot, mais il faut nous le démontrer, pourquoi est-ce qu'on ne tire pas tout droit jusqu'à Toulon, compte tenu du fait que maintenant on semble s'orienter sur la solution Toulon centre ?

Deuxième question sur le fret. Vous avez dit tout à l'heure qu'il y aurait possibilité de fret. Ma question est très claire : est-ce que le fret sera possible sur la ligne LGV ? Je pose la question.

Stéphane ROSSO - Je suis incapable de répondre à la question, puisque c'est l'objet des discussions du groupe de travail fret.

Pierre CALFAS - Il était question de zéro fret sur la ligne LGV. Pour l'instant, ça va être remis en discussion.

Stéphane ROSSO - Il y a un groupe thématique fret qui doit prendre en charge cette problématique fret sur la région. Effectivement, lors du comité territorial, vous aviez avancé ce scénario. On n'en a pas connaissance, mais on va se rapprocher de vous pour prendre tous les documents qui permettraient de regarder ce scénario.

Sur le deuxième sujet, création d'une gare à l'est de Marseille et vers la vallée de l'Huveaune, c'est un sujet qui n'a pas été approfondi jusqu'aujourd'hui. C'est quelque chose que le comité de pilotage avait voté et sur lequel il avait dit : « laissons-nous l'opportunité d'étudier ça lors de la seconde phase des études en 2012 ».

Les objectifs de ces groupes de travail consistent à aussitôt remonter les besoins annoncés par tous les acteurs du groupe de travail. On va regarder quels sont les éléments à notre disposition, quels sont les éléments que l'on peut mettre à votre disposition pour enrichir cette discussion autour de la création d'une gare à l'est de Marseille puisque c'est encore une fois les objectifs de ces concertations.

Ce qui sous-tend à dire – je ne vais pas aller du tout dans le sens de ce que vous disiez tout à l'heure – finalement il n'y a pas qu'un seul scénario dans les Bouches-du-Rhône, puisqu'on vient de trouver un autre scénario qui est : pourquoi ne pas créer une gare à l'est de Marseille ?

Quand on disait que tout était ouvert, aujourd'hui tout est ouvert en termes de réflexion. S'il y a un besoin fort d'apporter des éléments là-dessus, on apportera des éléments là-dessus, sans problème.

Jean GONELLA - Je pense que si l'on veut avoir des critères de choix, qui sont des choix consultatifs bien sûr, je crois qu'il est bon de ne plus citer les vitesses maximales en ligne, qui d'ailleurs sont variables. Ce sont les vitesses commerciales qui comptent et les temps de parcours entre deux points. Je citerai un cas : Vintimille-Gênes, avec la nouvelle ligne, c'est 200 km/heure sur 50 kilomètres environ. La vitesse commerciale des trains les plus rapides est de 71 km/heure. C'est un leurre, la vitesse maximale.

Deuxièmement, je crois que c'est les temps de parcours qui importent, et le point de basculement, d'un basculement massif vers le rail. Par exemple, Aix-Nice, aujourd'hui c'est 0 %. C'est un car. Et il serait intéressant d'avoir une table où des experts auront calculé même les équidistances, à partir de quand on a un changement net de comportement. Marseille-Nice, pas pour les voyageurs venant de Bruxelles ou de Paris, mais pour les voyageurs en provenance d'autres destinations, c'est 5 %. Qu'est-ce qui ferait basculer à 20, 30, 40, 80 % ? Sur d'autres lignes, on a des calculs.

Ensuite, les LGV dans toute l'Europe, c'est 17 tonnes par essieu. Le matériel marchandise, c'est au moins du 20 tonnes par essieu. Deuxièmement, la magie d'une ligne dédiée pour tous les trains allant à la même vitesse, c'est une maximisation de la possibilité des sillons. Faire circuler des marchandises à 100 ou 120 km/heure et des trains à grande vitesse diminue considérablement le nombre de sillons possibles.

Claude JULLIEN - Je citerai un exemple, celui du train Talgo Paris-Madrid qui arrive à lancer un train de nuit, mais comme c'est une longue distance, il déborde largement sur la soirée et sur la matinée. Il arrive en gare d'Austerlitz presque dans le milieu de la matinée, ce qui commercialement n'est pas très favorable par rapport à l'avion.

Une des idées qui a été émise par les chemins de fer espagnols et français était de dire : puisqu'on a ouvert la LGV Atlantique entre Tours et Paris, est-ce qu'au petit matin on ne pourrait pas faire basculer le Talgo sur la LGV, puisque c'est un matériel qui est apte à rouler à 200 km/heure et le faire arriver en gare de Montparnasse au lieu d'Austerlitz ?

La comparaison entre un train à 200 km/heure et les autres TGV à 300 km/heure, le Talgo dans l'horaire où il parcourrait la ligne entre Tours et Paris fusillerait toute la batterie des TGV du matin, qui est la plus intéressante commercialement. Uniquement avec un train. Le seul fait de faire passer un train à 200 km/heure entre Tours et Paris dans la pointe du matin au milieu des LGV perturberait toute la ligne, c'est quasiment impossible, ils ont été obligés d'abandonner.

Si on veut faire passer du fret traditionnel sur une LGV, il peut y avoir des différentiels de vitesse tels qu'on ne peut pas les marier. Reste la possibilité de les faire passer la nuit, mais je ne sais pas si les riverains apprécieront. Vous avez par exemple sur la ligne entre Marseille et Nice – j'ai assisté à son passage l'autre jour – un train coil. Le coil, ce sont de gros rouleaux de tôles qui sont produits à Fos et qui sont à destination de l'usine Alfa Romeo. Vous pouvez le voir dans la gare de La Blaquarde vers 18 heures 30 le soir, tous les jours. Ce sont des wagons chargés à 22,5 tonnes par essieu. C'est très lourd. Ils sont tellement lourds que ce sont des wagons qui n'ont pas la longueur normale, ils ne font pas 20 mètres, mais une quinzaine de mètres. Ils sont chargés à 90 tonnes.

Si vous faites passer un matériel comme ça sur la LGV, vous fusillez la voie en quelques années, alors qu'elle peut durer largement trente ou quarante ans. Vous voyez que le problème du mariage entre le fret et une LGV est un problème technique quasiment impossible à résoudre. La meilleure preuve est qu'il n'existe aucune LGV en France – en Europe je ne peux pas répondre, je ne sais pas – qui admet du trafic fret. Il y a eu un cas quand même dans la vallée du Rhône de

trains de conteneurs qui ont parcouru la ligne la nuit, et encore il y avait un seul train par nuit, à 200 km/heure.

A la FNAUT, nous avons bien étudié cette question du fret, c'est pour ça qu'on a tenu à faire partie du groupe fret. On a émis un document sur ce sujet, et on est arrivé à la conclusion qu'il était absolument impossible de mettre du fret traditionnel sur une LGV, pour des tas de raisons techniques que je ne vais pas développer ici.

En revanche, on s'est posé une autre question, et on y a répondu par l'affirmative : est-ce qu'il peut exister un modèle de train de fret qui serait compatible avec les caractéristiques techniques qu'on exige d'un train qui peut pénétrer sur une LGV ? Là on a répondu par l'affirmative. Je ne vais pas développer, c'est écrit dans notre document.

Stéphane ROSSO - C'était un aparté très intéressant. Il y a donc un groupe fret pour ceux que ça intéresse. C'est clair que c'est une vraie problématique aujourd'hui, la gestion du fret dans le système ferroviaire, qui n'est pas du tout écartée. C'est un sujet qui est complexe, on le voit. C'est pour ça que ça mérite à lui seul un groupe de travail spécifique.

Christian PRESUTTO - Je voudrais rebondir sur ce qui a été dit, il me semble tout à fait dommageable que dans ce genre de rencontres, on n'ait pas cru bon – je crois comprendre les raisons – d'inviter le monde syndical du ferroviaire. Là on entre dans des choses extrêmement concrètes. Or ce sont des gens qui ont une pratique, qui ont une vision du ferroviaire et de l'aménagement du territoire. Allez sur leur site Internet, et vous comprendrez que ce sont des gens qui ont des choses à dire.

Nous, pauvres citoyens, on nous donne 800 grammes de papier qu'on a du mal à décrypter, on tombe des nues. Peut-être suis-je un cas isolé, mais franchement, l'exercice qui nous est demandé, quel type de concertation ça peut être ? Honnêtement, sur le fond, quand on n'a pas la compétence et qu'on n'a pas la connaissance, soit on joue le muet du Sérail, on fait celui qui sait et qui acquiesce par un silence coupable, soit on dit que l'on ne comprend pas.

Ce qui m'importe est que sur cette vallée de l'Huveaune, il y a près de 200 000 habitants, qui ne sauront jamais pourquoi la LGV va passer ici, notamment en aérien. Je regrette le passage par Aix, c'est terminé pour moi, on est dans une autre phase. Cette autre phase, comment essaie-t-on de protéger les intérêts des entrepreneurs, des résidents ? Quels sont les moyens mécaniques qu'on se donne, en sachant qu'à l'horizon de 2023-2040, où en sera-t-on de l'existence de la SNCF ? Où en sera-t-on du partenariat public-privé dont on voit aujourd'hui dans les informations les dégâts qu'il fait, quand il s'est agi de mettre en place un hôpital ?

Donc, ce sont des questions majeures. Personne ne sait aujourd'hui dans quelles conditions financières ça va se faire. En tout cas, je crains que ça se fasse à partir du plus petit dénominateur commun et qu'on tire par le bas les questions environnementales. En tant qu'élu, ça fait des années qu'on réclame des murs antibruit en bordure d'une autoroute qui draine aujourd'hui 60 000 véhicules par jour. Or, on n'a jamais réussi à l'obtenir. Donc, je ne vois pas au nom de quoi demain nous pourrions en avoir sur une LGV qui va impacter de manière nocive.

Sans parler des questions de sécurité, je ne les aborde même pas. Quand sur un tuyau unique on fait rouler des trains à 250 km/heure dans la vallée de l'Huveaune, qu'est-ce que ça peut donner en termes de sécurité ? Je ne veux pas jouer les Cassandre, mais par rapport au monde syndical, il me semble que tout n'est pas irrémédiablement compromis. Je vous engage à les inviter. Ce sont des gens qui sont éminemment responsables, qui ont un point de vue, notamment en matière de fret.

Stéphane ROSSO - Je vais vous répondre sur le sujet, par rapport à votre problématique de protection acoustique, c'est un sujet sur lequel je ne suis pas du tout compétent. En revanche, ce que je sais, c'est qu'aujourd'hui, malgré tout ce que vous pensez, RFF ne va pas construire ce

projet sans tenir compte des aspects réglementaires qui existent. Il y a un Grenelle II qui a des ambitions très fortes et ce sera dans le cadre de ce Grenelle II que s'inscrira ce projet.

Effectivement, je ne suis pas capable de vous répondre comment elle va passer dans la vallée de l'Huveaune, je ne suis pas capable de vous dire – et je vous l'avais dit – quelle hauteur de mur acoustique on prévoira. Je ne suis pas capable de vous dire à quelle vitesse elle passera dans la vallée de l'Huveaune, certainement pas à 250 km/heure. Mais, on est là encore pour travailler. Ce que je vous avais dit c'est que je comprends la frustration qui est de ne pas avoir de réponse tout de suite, mais ces réponses vont bien venir durant la construction de cette concertation.

Diane JULIEN - Est-ce que vous avez des attentes sur des éléments ?

Christian PRESUTTO - Prenez en compte l'humain. Il y a des gens qui sont déjà accablés dans leur vie quotidienne par rapport à une insécurité sociale, par rapport à une insécurité tout court, par rapport à leur vie propre qui les accable qui les met dans l'impossibilité y compris de réfléchir par rapport à ce qu'on leur demande. C'est d'une complexité effroyable ce qui est mis sur la table. Je veux dire par là qu'il faut être un professionnel.

En tant qu' élu, on se doit d'être à leurs côtés pour essayer de faire avancer en termes d'environnement, je dirais même de simple humanité, et faire que ce dispositif qui se met en place les prenne en compte, tout simplement.

Stéphane ROSSO - Sur ces problématiques, qui sont très importantes, on anticipe un peu sur la présentation dans laquelle on va vous parler de la zone d'études préférentielle et comment le projet s'insère sur ce territoire. Tout à l'heure on va vous expliquer comment a été construite cette zone d'études préférentielle.

René CHAIX - Je voudrais rebondir sur ce qu'a dit Monsieur. Pour moi il est évident que le groupe de travail doit se préoccuper essentiellement des questions environnementales. On s'aperçoit que le scénario est unique en ce qui concerne la vallée de l'Huveaune et le pays d'Aubagne. J'espère que vous trouverez une variante pour essayer d'éviter ou de limiter ou de diminuer les problèmes environnementaux. C'est clair que dans le scénario que vous avez choisi, que vous nous soumettez, le problème environnemental est majeur. Je serais étonné qu'on parle d'autre chose dans nos prochaines réunions que la protection du milieu humain, la protection de nos entreprises, la protection de notre bassin d'emploi.

D'ailleurs, je rappelle, je participais à des groupes de travail pendant les études complémentaires, notamment au groupe thématique « LGV et milieu urbain » et qu'à l'issue de ces réunions, le bruit a été classé comme nuisance n° 1 du projet. C'est dans les fiches d'action de RFF, j'espère qu'on ne va pas les oublier, car il y a eu du travail qui a été fait avant, avec des engagements de RFF qui notamment s'est engagé à attirer l'attention des collectivités locales et des cofinanceurs sur la nécessité d'apporter une protection qui aille au-delà des normes actuelles. Car il est évident que les normes de bruit qui sont applicables, quelles qu'elles soient, même les plus évoluées, ne permettent pas de limiter le bruit à la source et dans des zones comme la vallée de l'Huveaune, la plaine de Gémenos et d'Aubagne et Cuges, avec les massifs montagneux environnants, le bruit se répercute. On avait eu une journée d'étude que RFF avait accepté de mettre en place dans le cadre de ces groupes de travail qui avait démontré clairement que le bruit résonne de paroi en paroi.

Donc, je crois que nous avons un devoir aujourd'hui, lorsqu'il s'agit de réaliser un projet tel que celui-là qui sera valable pour des décennies et des décennies, de ne pas méconnaître la protection nécessaire du milieu humain. D'ailleurs, lorsque le scénario métropole du sud a été choisi, les ministres de l'époque dans leurs déclarations ont demandé à ce que l'enfouissement soit majoritairement privilégié dans toutes les zones sensibles. Or j'entends parler d'un passage aérien, c'est la première fois que j'en entends parler, j'aimerais qu'on m'en dise un peu plus.

Comment se fait-il que ce passage aérien dont parlent certains semble quelque chose d'acquis, de décidé ?

Je dirais que la protection du bruit, aujourd'hui, on doit savoir faire. Il y a les passages souterrains, il y a les tunnels et il y a des protections efficaces, je pense que ça doit résulter de la conclusion des groupes de travail que nous allons avoir.

Jean-Michel LACAUX - Ce qui serait bien, c'est qu'à propos de tout ce que viennent de dire les interlocuteurs, nous ayons à la prochaine réunion, de votre part, communication des principaux éléments de la loi. C'est tout simple. Je pense que vous devez le savoir, la loi sur les nouvelles infrastructures oblige celui qui crée une infrastructure à ce que le bruit en particulier mais les autres nuisances également ne soient pas supérieures, infrastructure construite, à ce qu'elles étaient avant.

Il est normalement impossible, mais j'aimerais bien avoir le texte de la loi ou au moins un résumé, qu'un riverain à 50, 100, 300 mètres d'une nouvelle voie, comme d'une nouvelle autoroute ait plus de bruit après le projet qu'avant. J'aimerais en avoir confirmation, mais je suis presque certain de ce fait.

Bien entendu, le problème de l'autoroute est différent, puisque l'autoroute a été construite en 1969. A cette époque, cette loi n'existait pas, de toute façon il y avait beaucoup moins d'urbanisation dans la vallée de l'Huveaune. Je ne parle même pas de la voie ferrée qui a été construite au XIX^e siècle.

Je pense que c'est nécessaire de dire que quand on parle de projet aérien, ce n'est pas en viaduc, c'est simplement au niveau du sol, c'est-à-dire non souterrain. Il n'est pas question de faire un viaduc au-dessus de Marseille et Aubagne, je ne pense pas, en tout cas ce n'est pas décidé.

Est-ce qu'on peut avoir, à la prochaine réunion, un résumé rapide des principales caractéristiques que la loi nous garantit ?

Stéphane ROSSO - Bien sûr on vous fournira les textes de loi. Même plus que ça, on fera venir un spécialiste de l'environnement qui vous expliquera les différents seuils qui sont inscrits dans ce texte.

Armand EXERJEAN - Vous avez parlé de scénario tout à l'heure. Dans ces scénarios, vous n'avez pas évoqué la vitesse. Ça ne rentre pas dans le cadre d'un scénario.

Stéphane ROSSO - Les scénarios sur lesquels on discute sont des scénarios qui sont encore à un niveau très macro. On va parler de positionnement de gares, de service et de fonctionnalité. Une fois qu'on a défini ça – j'ai bien compris qu'il y aurait plusieurs personnes qui ne donneront pas leur avis sur le scénario –, mais une fois qu'on aura échangé et qu'on sera à un même niveau d'information sur ce scénario, on pourra dire : on sait où se place la gare de Marseille Saint-Charles, on sait quelles doivent être les fonctionnalités et quels doivent être les services entre les métropoles et les dessertes péri-urbaines.

Une fois qu'on sait tout ça, on va regarder dans le détail comment ça s'inscrit sur le territoire au niveau de Marseille, au niveau de la vallée de l'Huveaune et au niveau du pays d'Aubagne Sainte-Baume. Tant qu'on n'a pas fait ça, on n'est pas capable de donner un taux de vitesse.

Ce qu'on est capable de dire, c'est que logiquement ce ne sera jamais 250 dans la vallée de l'Huveaune, mais après, entre 0 et 200, je ne sais pas. C'est exactement la question à laquelle je répondais tout à l'heure : entre un point A et un point B, on a une infinité de possibilités. Le tout est de savoir comment on passe et à quel endroit. C'est uniquement ça.

Alex AMBERTO - Je voulais rassurer Monsieur, vous n'êtes pas le seul à ne pas tout comprendre dans les documents qui nous sont transmis aujourd'hui, il me faudra un certain temps pour les digérer.

Par contre, ce qui est certain, c'est que j'apprends pas mal de choses. J'apprends qu'il y a peut-être des possibilités d'avoir des sillons sur cette ligne à grande vitesse sur lesquels on va pouvoir peser et faire passer du fret. Ces sillons, s'ils existent, sont des sillons de nuit, et la nuit, le bruit, je dirais, est amplifié et on l'entend très bien, croyez-moi.

Effectivement, ce que disait Monsieur sur la réglementation m'intéresse beaucoup. S'il y a des états zéro qui doivent être faits sur le bruit par rapport au tracé notamment sur Cuges ou autre, il serait intéressant d'avoir des états zéro. Je ne suis pas un spécialiste, j'ai juste enregistré qu'il y avait la possibilité d'avoir des sillons, que ces sillons seraient plutôt disponibles la nuit.

J'apprends aussi de la part de Monsieur Chaix qu'il existe une variante. Pour quelle raison est-elle mise de côté jusqu'en 2012, je ne sais pas du tout. A l'occasion, on en discutera.

Le troisième élément, c'était pour répondre à Monsieur Dournayan. Mon propos de tout à l'heure, je me suis peut-être mal exprimé, n'est pas comme je l'ai noté d'opposer les intercommunalités, ce n'est pas ça du tout. Je ne suis pas un élu, je ne saurais pas parfaitement vous dire ce qui différencie une métropole d'un pôle métropolitain d'un autre système. Je crois que si on veut avancer, il faut que nous soyons tous unis.

Ce que je veux dire, c'est que de très nombreux Aubagnais ont fait part de leur grande inquiétude, de leur désarroi face au projet tel qu'il est avancé aujourd'hui. Ces gens sont choqués, parce qu'ils ont du mal à comprendre qu'on trouve dans le comité de pilotage qui dirige cette opération des élus du pays d'Aix qui se sont fortement opposés au passage de la LGV chez eux et qui sont très favorables au passage chez nous. Ce que je veux vous dire par là, c'est qu'ils ont l'impression que Marseille les oublie complètement, se désintéresse d'eux. C'est le message que je veux faire passer. Ils n'ont pas forcément raison, je ne sais pas s'ils ont raison ou tort. Mais c'est le sentiment qu'ils ont aujourd'hui.

Aujourd'hui, ils entendent dire que la traversée de Marseille c'est souterrain et qu'Aubagne, ça va passer dessus. Ils se demandent comment ça peut se faire. Comment peut-on parler d'une liaison tramway Marseille-Aubagne ? Ils ont raison, ils ont tort, c'est vrai, ce n'est pas vrai, je ne sais pas. Mais croyez-moi sincèrement, aujourd'hui un grand nombre d'Aubagnais sont plongés dans le désarroi, ils sont énormément perturbés par tout ce qu'on entend. Ce n'est pas une question d'opposition, bien au contraire. Je pense qu'il faut qu'on arrive à trouver un consensus pour que tout le monde s'en sorte correctement. Mon propos n'était pas de faire des oppositions de métropoles.

Frédéric DOURNAYAN - J'entends bien, et je vous remercie d'avoir précisé votre pensée. Sachez qu'à Marseille on a les mêmes inquiétudes, parce qu'on ne sait pas aujourd'hui où le tunnel va passer et comment il passe. Là-dessus, on s'est déjà entretenu avec RFF et la position du maire de secteur et du premier adjoint de la ville de Marseille est claire. Aujourd'hui, nous souhaitons préserver la vallée de l'Huveaune et notamment les arrondissements qui sont sous notre responsabilité, et plus particulièrement les quartiers que nous avons à charge ; je pense à Saint-Marcel, à La Barrassé. Nous aussi, nous sommes dans une logique.

Je pense qu'après les élus des différentes collectivités pourront s'exprimer, nous souhaitons que cette partie soit également enterrée, nous ne souhaitons pas qu'à ce niveau il y ait des voies aériennes, que les choses soient claires. On connaît la difficulté de la topographie, il y a l'Huveaune, il y a l'autoroute, il y a l'existant. Mais aujourd'hui nos habitants dans cette vallée subissent déjà la réalisation de la troisième voie de chemin de fer entre Marseille et Aubagne. Ça veut dire qu'on va sortir d'un chantier qui est difficile à mener, à organiser, à gérer d'un point de vue de l'humain – j'en reviens à l'humain. Si de suite on leur met la LGV, on va au-devant de grandes difficultés si on n'a pas intégré ce facteur humain.

Peut-être qu'à un moment donné, c'est à nous au travers de ces comités de travail, de définir des solutions idéales. Après les techniciens nous éclairerons sur ce qu'il est possible de faire, ce qu'il

n'est pas possible de faire, quelle enveloppe financière ça représente. Monsieur Chaix tout à l'heure évoquait un projet qui n'est pas inintéressant, je viens de l'apprendre aussi. Mais notre volonté aujourd'hui, je l'affirme clairement et je souhaite que ce soit inscrit au procès-verbal de cette réunion, est que nous souhaitons que toute cette partie qui est sous notre responsabilité soit enterrée.

Jean-Christophe LEYDET - Je suis aussi pour le souci de l'environnement, et il n'y a pas que le bruit. Il y a également le fait de faire des souterrains dans nos massifs, qui n'est peut-être pas aussi évident qu'on pourrait le croire. En dehors du coût, il y a aussi un recel de nappes phréatiques qu'il faut préserver. C'est notre avenir et l'avenir de nos enfants. Je crois que c'est important, je n'ai pas lu tous les documents, mais il ne me semble pas avoir vu une étude assez complète sur ce sujet. Lorsque l'on va penser enterrer la voie, il faut savoir où l'on va passer. Ce n'est pas gratuit du point de vue environnemental.

Stéphane ROSSO - Sur la compréhension des documents, comme je l'ai dit tout à l'heure, mon objectif, notre objectif à tous les quatre à RFF est d'être le plus didactique possible et vous faire comprendre les choses qui sont dans ce document. Encore une fois, s'il faut qu'on reste quelques minutes, quelques dizaines de minutes, ou qu'on passe une heure supplémentaire à la fin de nos échanges pour qu'on vous explique exactement ce qu'il y a dans ce document parce qu'il y a un point que vous n'avez pas compris, ce sera volontiers.

Je vais vous répondre maintenant sur l'aspect karstique et aquifère de la chose. Il est évident que ça ne nous a pas échappé, on le verra après. En même temps, comme je le disais tout à l'heure, les études vont aller dans le détail en fonction de notre détail, de nos réflexions. C'est pris en compte, on ne va pas vous dire que telle source fait ce cheminement parce qu'on est incapable de le faire aujourd'hui, je ne suis pas sûr qu'on sera capable de le faire d'ici 2014, mais en tout cas la problématique a bien été prise en compte.

Gérard RAMPAL - J'ai une question, peut-être l'avez-vous dit en préambule, sur la façon dont va se dérouler la concertation. Différents membres vous ont fait des propositions. Déjà, j'avais peut-être mal compris, mais je pensais que lors de ces rencontres avec un lieu géographique on devait discuter du passage de la LGV sur ce lieu géographique. C'est un fait, si on doit parler à chaque réunion, ce n'est plus la peine de s'inscrire aux différents ateliers si on doit répéter chaque fois la même chose sur l'ensemble de la ligne LGV.

Moi aussi, ça fait plusieurs fois que j'entends la proposition de passer sous le mont Saint-Cyr, je crois que c'était un autre représentant au comité technique de notre association. Je voulais savoir quand vous allez pouvoir nous dire oui ou non pour la quatrième voie. Je sais très bien ce que vous allez dire, mais donnez-nous une réponse. Ça, ça sera peut-être une vraie concertation. Je dis bien « peut-être ». Vous souriez, mais aujourd'hui on fait des propositions, la concertation je crois que c'est passer des après-midi ; personnellement, je ne passerai pas toutes les après-midi que j'ai prévu de passer avec vous. J'irai rencontrer la population, je leur expliquerai ce que la concertation a amené, et on verra ensemble ce qu'on fera.

Stéphane ROSSO - Pour répondre à votre question, effectivement, il y a des gens qui se sont un peu exprimés sur ce qui se passe un peu à l'est et un peu à l'ouest. Je pense que, puisque vous disiez que ce n'est pas une vraie concertation, c'est justement pouvoir laisser les gens s'exprimer sur ce qui se passe un peu à l'est, un peu à l'ouest dans cette phase qui comme je l'ai rappelé au début est une phase d'échange et de prise de connaissance de tout ce qui se passe et de toutes nos réflexions. C'est nécessaire. Après, on va rentrer dans le détail et on va s'attacher effectivement à ce qui se passe sur ce secteur.

Pour répondre encore plus clairement à votre question, comme on vous l'avait expliqué quand on vous avait rencontré à Aubagne, on parle des scénarios, aujourd'hui on a parlé des scénarios de façon globale, on va rentrer dans le détail la semaine prochaine. Vous nous soumettez des sujets sur lesquels vous souhaitez qu'on puisse apporter des éléments de réflexion, on les a notés. Je ne

suis pas non plus un puits de science, j'ai ici deux personnes qui ont une connaissance du ferroviaire très importante, mais l'objectif n'est pas non plus d'avoir un débat de techniciens sur la vis de 12 qu'on pourrait mettre sur la voie, il est aussi de prendre un peu de hauteur.

Ces réflexions, je ne les ai pas préparées. On a fait le tour des élus pour essayer de comprendre ce qui pouvait se passer en termes d'enjeux nouveaux, on n'a pas fait forcément le tour de tout. Il y a des points de réglementation auxquels on va répondre la semaine prochaine, sur les lois nouvelles concernant les infrastructures. J'ai noté qu'il y avait des alternatives sur le plateau de Saint-Cyr, je ne vous garantis pas que dans quinze jours on va venir avec l'étude sous le massif de Saint-Cyr.

Jean-Baptiste DAVID - Je vais vous répondre, parce que c'est souvent la Chambre de commerce qui est évoquée, il n'y a pas eu d'étude qui a été faite. C'est un salarié de la Chambre de commerce, il y a plus de deux mandatures, qui avait émis cette possibilité. Je ne rentre pas sur le choix, mais il n'y a pas eu d'étude de la Chambre de commerce sur ce point. Après, il y a effectivement un souci quand on fait une demande de savoir quand l'étude peut arriver, mais il faut que ce soit clair, cette étude n'existe pas.

Un intervenant - Au sein du Conseil général PACA, ils parlent de ça.

Stéphane ROSSO - Nous n'avons pas ces éléments à disposition. On va regarder quels sont les états de ces réflexions, vous les porter, essayer de les enrichir, mais il y a des choses qu'on n'est pas capable de faire – notamment ça, en quinze jours. Je ne pense pas qu'on arrive à un niveau de réflexion qui soit du même niveau que ce qu'on peut vous présenter.

Les sujets, on va les prendre, on va vous les expliciter la fois d'après, on entrera plus dans les échanges et plus dans le détail au fur et à mesure.

René CHAIX - Cette variante, je pense qu'il faut que vous l'étudiez avant la prochaine réunion. Sinon, nos discussions qui ne tiendraient pas compte de la faisabilité d'une variante ne serviraient pas à grand-chose. Je crois que la concertation se tient sur une période extrêmement longue. Il y a des éléments qui font qu'elle a été accélérée, nous le regrettons, mais il faut veiller à ce que cette concertation, réellement, prenne en compte les observations que nous faisons et les suggestions. Cette suggestion est destinée à essayer d'imaginer peut-être autre chose que le scénario unique que vous nous présentez, qui est certainement destructeur.

Je crois que RFF a les moyens de vérifier si c'est une variante faisable ou pas, sans forcément aller dans le détail. Mais si elle est jugée acceptable, il faudra bien la travailler, et la travailler avant la fin de nos réunions.

Stéphane ROSSO - Je n'ai rien dit d'autre. Depuis tout à l'heure, c'est ce que je dis. Je dis que toutes les conditions, on va les étudier. Je suis exactement en phase avec vous. Seulement, il faut comprendre qu'en quinze jours on n'aura pas le même niveau de détail que ce qu'on peut faire sur une étude d'un mois. C'est exactement ce qu'on se dit.

Jean GONELLA - Est-ce qu'on prendra aussi en compte les désirs des voyageurs ? Je dis que si on me donne un train qui ne passe qu'en tunnel, j'irai en voiture. J'ai envie de voir le paysage, et c'est un désir légitime.

Une pause est observée de 16 heures 35 à 16 heures 50.

Diane JULIEN - Je vous propose pour débiter cette seconde partie de la réunion – il nous reste un petit peu plus d'une heure – avant de regarder les cartes de sensibilités que nous avons prévues de vous montrer, de faire un petit point de synthèse ensemble sur tout ce que nous venons de voir.

Je pense qu'il y a eu un constat partagé sur la saturation actuelle du réseau et sur le fait qu'à Marseille Saint-Charles, l'alternative d'avoir une gare en ligne souterraine permet de fluidifier ce

réseau. Sur le couloir de la vallée de l'Huveaune, nous sommes bien d'accord que, là, se cristallisent les difficultés. Nous serons amenés à y revenir au moment de la discussion sur les fuseaux. Nous avons noté que vous aviez des attendus sur une alternative sous le plateau de Saint-Cyr, qui pourrait être envisageable. Nous l'avons noté. Dès ce soir, nous relaierons cette demande.

Il y a eu également des points sur l'opportunité d'une gare secondaire à l'est. Nous sommes bien d'accord.

René CHAIX - Nous avons parlé de la vallée de l'Huveaune, mais la problématique préoccupe aussi le Pays d'Aubagne.

Diane JULIEN - La vallée de l'Huveaune et son prolongement, ok. Ce sont donc les points à travailler, les points où il va falloir co-construire ensemble.

Pierre MINGAUD - Juste un point, si vous permettez Madame. C'est l'enfouissement de la ligne depuis Marseille jusqu'à Aubagne.

Diane JULIEN - Autre point qui a été évoqué et demandé, même, qui est l'enfouissement de la ligne. Il y a eu des questions hydrogéologiques, des questions sur la réglementation, etc. Nous avons commencé à les lister au fur et à mesure. En conclusion finale, nous récapitulerons. Si jamais il y a des points qui émergent, nous les compléterons. Nous en sommes donc là.

Nous vous proposons aujourd'hui, maintenant, d'aller un petit peu plus finement sur le territoire. Nous allons vous présenter l'insertion du projet... Auparavant, j'ai oublié quelque chose. Sur les quatre scénarios que nous vous avons présentés, sur la partie Marseille Saint-Charles souterrain, vallée de l'Huveaune et Aubagne, ils sont identiques. Il y a un scénario sur lequel je voudrais quand même avoir votre avis, qui est le scénario n°4 et qui est le scénario où il y a une gare à Toulon ouest. Est-ce que vous estimez que ce scénario présente un intérêt localement ? Quels sont vos avis sur ce quatrième scénario et, plus globalement, sur les scénarios, avant que nous rentrions sur les cartes de sensibilités ?

Armand EXERDJIAN - Dans ce quatrième scénario, est-ce qu'il y a beaucoup d'habitations à Toulon ouest ? Est-ce qu'il y a beaucoup de gens qui seraient susceptibles de prendre le train pour qu'il puisse y avoir une gare ? Je ne connais pas Toulon correctement.

Stéphane ROSSO - Pourquoi nous vous avons posé cette question sur Toulon ouest ? C'est que nous avons rencontré des associations et discuté, puis fait le constat issu des études de prospectives territoriales qui dit que... L'objectif n'est pas de remettre en cause ce qui a été dit hier à Toulon. C'est pour vous donner aujourd'hui des éléments de réflexion par rapport à ces scénarios. J'ai bien compris que certains ne les valideront pas ou ne donneront pas d'avis, mais d'autres peuvent donner des avis.

A Toulon, nous avons trois possibilités : Toulon centre, Toulon ouest et Toulon est. Quand nous regardons en termes de prospective territoriale ce qui se passe sur Toulon, nous voyons qu'une gare située à Toulon ouest pourrait drainer, en tout cas concernerait un bassin de population de 425 000 habitants et un bassin d'emploi de 160 000 habitants. Nous ne sommes pas très loin avec Toulon centre puisqu'à Toulon centre, nous avons 395 000 et 152 000. Du coup, se pose la question de savoir si ce n'est pas aussi intéressant. C'est ce que montre le diagramme à l'écran. Pour les gens qui habitent à l'est du département... Nous parlions tout à l'heure d'une réflexion sur une gare à l'est de Marseille, la gare de La Barasse. Est-ce que ce n'est pas aussi intéressant, pour les populations de l'est du département, d'avoir cette possibilité de se rendre sur Toulon ouest ? Voilà. C'est un des sujets sur lesquels nous n'avons pas de position aujourd'hui, mais nous aimerions bien avoir un avis, si cela est possible.

Pierre MINGAUD - Effectivement, cette gare de Toulon ouest pourrait satisfaire notre population de l'est marseillais. Néanmoins, si je me resitue dans le cadre des travaux qui vont être mis en

place, je pense que nous aurons un réseau TER performant, très rapide et fiable. Je pense donc que nos populations, avec un réseau bien développé, pourront utiliser ce réseau TER à partir d'Aubagne pour aller sur Marseille et, ensuite, prendre le TGV.

Stéphane ROSSO - Bonne réponse.

Diane JULIEN - Vous avez bien suivi.

Jean GONELLA - Là-dessus, je n'arrive pas à avoir d'avis. D'ailleurs, je ne suis pas très compétent en chemin de fer. Néanmoins, au regard des débats publics qui se sont tenus dans d'autres pays, je ne comprends toujours pas bien ces discussions en France. J'ai regardé et approfondi le débat de Barcelone, le débat d'Anvers, le débat de Bologne, le débat de Florence. Il y a eu des débats sur une gare en centre-ville et une gare hors centre-ville. A Barcelone, il y a eu une bagarre. Le gouvernement voulait que la gare TGV de Barcelone soit Tarragone, car cela coûtait quelques milliards de moins. Toute la Catalogne et tout Barcelone se sont battus comme un seul homme pour que la gare TGV de Barcelone soit au centre de Barcelone, à Sants, pas loin de la Sagrada Família.

A Anvers, pendant des années, quand on voulait descendre par des trains rapides Paris-Amsterdam, on descendait à Anvers Berchem, à l'est d'Anvers. Les anversois se sont battus comme un seul homme pour qu'il y ait une gare sous la splendide gare d'Anvers centrale. Pareil à Bologne et à Florence.

Je n'ai pas d'opinion. Je me suis demandé pourquoi ces gens-là se sont battus pour une gare en centre-ville. Quelle est la signification profonde, citoyenne, etc. ? En Allemagne, il n'y a que des gares de centre-ville. Cependant, il faut dire que les gares de centre-ville comme Munich ou Stuttgart sont des gares qui sont des gares multimodales avec tous les éléments. Quand je prends Marseille, il n'y a que deux transports qui partent de Marseille. Il y a les deux lignes de métro et l'autobus 52. Quand je vais à Munich, la gare centrale de Munich est une gare terminale de tous les transports (tramway, autobus, etc.). C'est une discussion de l'aménagement environnemental du futur, y compris de nos villes. Que voulons-nous ? Est-ce que nous voulons avoir des villes à la campagne ou est-ce que nous voulons à la fois des villes et de la campagne ? Est-ce que nous voulons pourrir le dehors des villes par des gares ? Vous savez très bien que, quand il y aura des gares extérieures, comme nous l'avons vu avec Aix TGV, Avignon TGV et avec la gare que j'appelle Valence fluxion de poitrine... Comment relier la gare TGV au centre-ville et à tous les TER ? Par car, par taxi, etc. Il y a une réalité en France où on ne veut pas réfléchir sur le réel et les vraies idées ? Je le répète, il n'y a pas une seule gare aujourd'hui qu'on ait fait en dehors des villes, un peu excentrée, qui ne soit pas un ramassis de ferraille puante, polluante et bruyante ? Le bruit des bagnoles, c'est quelque chose. Regardez les toutes ces gares : la gare Meuse, etc.

Stéphane ROSSO - Je pense que nous avons compris. Si vous n'avez pas d'avis, nous pouvons le lire entre les lignes.

René CHAIX - Je voudrais abonder dans ce sens. En ce qui concerne le réseau, nous avons pris clairement position pour des gares en centre-ville. Aujourd'hui, je trouve aberrant de faire des gares en dehors des centres. La question que vous posez avec Toulon ouest, nous disons Toulon centre.

Néanmoins, par rapport à l'étude de la variante dont nous avons parlé, le fait de discuter uniquement de ces deux gares, et non plus de la gare est, renforce la crédibilité de cette variante, car c'est plus court. Si c'est la gare ouest, il faudrait contourner l'agglomération toulonnaise et il faudrait partir de plus haut.

Pour ces deux raisons, nous sommes favorables à la gare centre, bien évidemment.

Pierre CALFAS - Même position très nette de l'URVN. Nous sommes pour les gares en centre-ville.

Claude JULIEN - D'autant plus qu'à Toulon, un collectif qui s'est créé a assez bien étudié cette histoire de gare centrale. Ce n'est pas forcément une gare souterraine. Cela peut être également une gare de surface. Ils ont quand même fait valoir le fameux îlot Montéty, qui est en grande partie acquis par la ville aujourd'hui sur le plan foncier. Il y a des tas de vilains bâtiments qui sont appelés à être démolis un jour. Il faut dire la vérité. Il y a même une église, qui est une horreur architecturale. Franchement, si nous ne l'avons plus, je ne viendrais pas pleurer. Cela peut ne pas être forcément la solution la plus coûteuse, c'est-à-dire de la véritable gare de surface, comme nous l'avons fait dans d'autres villes européennes. Cela pourrait être une solution un peu mixte, à la fois en surface dans la gare elle-même et en souterrain pour les accès, ce que le collectif toulonnais a appelé « la gare de surface optimisée ».

Jean-Michel LACAUX - Je pense que nous pouvons être d'accord sur le fait que les gares en centre-ville sont nécessaires et desservent beaucoup mieux les villes. En ce qui concerne Toulon, nous remarquons que la seule différence de population qui fait que vous ayez plus de population desservie par Toulon ouest est La Ciotat, qui fait 35 000 habitants. Si vous enlevez La Ciotat, vous retombez en-dessous de votre chiffre. Or j'imagine quand même que les habitants de La Ciotat sont et seront toujours, surtout avec la troisième voie et le nombre de TER qu'il y aura entre La Ciotat et Marseille Saint-Charles, plus tournés vers Marseille que vers Toulon, surtout si Toulon ouest n'est pas forcément aussi bien desservie que Marseille Saint-Charles en TER depuis La Ciotat. C'est un premier point.

Par contre, je voulais dire que même si, je suis favorable au fait que la gare de Marseille Saint-Charles soit maintenue comme gare principale de l'agglomération, cela n'empêche pas que j'ai entre-aperçu une diapositive qui, à mon avis, dit tout en elle-même : il faut une gare à l'est, parce que l'endroit le plus inaccessible depuis Marseille Saint-Charles est la vallée de l'Huveaune à partir de Saint-Marcel à peu près, puisqu'il faut 30 minutes en voiture. Bien entendu, l'idée n'est pas d'aller en voiture à Saint-Charles, mais en TER. Enfin, pour tous les habitants qui sont entre le 11^{ème}, le 12^{ème}, La Penne sur Huveaune, Aubagne et toute la communauté de Gémenos et compagnie, via le TER et le tramway, je pense qu'une gare à l'est n'est pas forcément nécessaire, mais c'est une option très intéressante.

Claude JULIEN - Combien de TGV par jour, si gare il y a ?

Jean-Michel LACAUX - Je n'en suis pas là.

Claude JULIEN - Je peux vous dire que cela se limitera à trois ou quatre TGV par jour. Vous croyez que les niçois ont envie de s'arrêter à La Barasse ?

Stéphane ROSSO - Cette réflexion fait partie des éléments dont nous discuterons la semaine prochaine, sur l'idée de cette gare à l'est ou à l'ouest.

Claude JULIEN - Regardez la nouvelle gare d'Allan, qui a fait l'objet d'un rapport de RFF. Combien de TGV par jour ? Quatre. Ils vont demander le déménagement des TGV qui s'arrêtent en centre-ville, où il y a tous les transports, la ville elle-même, etc. Ils veulent la déménager au milieu des champs, dans un endroit qui s'appelle Allan. Ils ont quatre TGV par jour aujourd'hui. A Allan, ils en auront quatre. Ils vont gagner quoi dans l'affaire à part dépenser 250 millions d'euros ? A la limite, qu'ils se battent pour avoir deux TGV de plus à Montélimar. Ce sera plus intelligent et cela coûtera 0 euro.

Stéphane ROSSO - C'est un sujet qui mérite que nous en parlions la fois prochaine, notamment dans le cadre de ce que vous avez remonté tout à l'heure.

Hervé BRUN - Justement, il me semble que ces questions-là risquent d'être stériles dans le cadre de cette concertation. Il me semble que les territoires réalisent des SCOT, qui sont des schémas de cohérence territoriale. De fait, il me semble que ce genre de concertation doit être faite également avec le SCOT et intégrée dans le SCOT pour pouvoir imaginer, par exemple, quand on parle de gare à l'est d'Aubagne, quel peut être l'impact d'une gare par rapport au développement

touristique du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, etc. Nous ne pouvons pas réfléchir demain sans connaître l'autre. Ce sont deux choses intimement liées. C'est donc un peu bizarre de se retrouver là avec des éléments qui manquent ou des personnes responsables de ces autres sujets. Tout est lié.

Stéphane ROSSO - L'objectif aujourd'hui, ce n'est pas de se dire que c'est la bonne idée ou l'idée du siècle. Nous avons amené cette réflexion dans le cadre de Toulon ouest, car il se trouve que la réflexion est plutôt ramenée sur une gare à l'est d'Aubagne. L'objectif n'est pas de dire que nous allons décider, apporter tous les éléments, faire des études ou des enquêtes ménages de déplacement, etc. Il est juste de se dire que nous en sommes à un stade aujourd'hui où nous pouvons intégrer dans la réflexion. Alors, s'il n'y a pas d'intérêt à l'intégrer dans la réflexion, nous ne l'intégrons pas dans la réflexion. S'il y a un intérêt à intégrer dans la réflexion, nous l'intégrons. Après, quand nous affinerons les études, il y aura ce sujet qui sera en clignotant. Nous parlons de scénarios ouverts. Aujourd'hui, un des éléments qui ressort est l'intérêt de réfléchir à ce qui peut se passer à l'est de Marseille en termes de gare. Ce ne sera peut-être pas une gare TGV, mais peut-être une super gare intermodale ou une super gare TER. En tout cas, cette réflexion-là, elle doit être initiée. Comme le disait Monsieur GOURNAYAN, se servir de ce projet-là comme étant un élément catalyseur ou détonateur de réflexions, qui doivent être menées avec le Pays d'Aubagne et de la Sainte-Baume, parce qu'ils ont un SCOT, avec MPM parce qu'ils ont un SCOT, avec les collectivités, avec les aménageurs, etc. En tout cas, si, aujourd'hui, on se dit que ce n'est pas intéressant, il faut se dire que, demain, on se dira qu'on avait dit que ce n'était pas intéressant et qu'on ne s'est pas donné l'opportunité d'étudier. On se dit que c'est peut-être intéressant... Effectivement, nous n'arriverons pas à apporter des éléments qui permettront d'avoir une adhésion à 100 % sur un oui ou non. Néanmoins, se préserver pour l'avenir, ce n'est pas idiot non plus.

Isabelle BALAGUERRE - Je reviens sur la question que vous avez posée. Est-ce qu'une gare à Toulon ouest ou à Toulon centre, ça changerait ? J'aimerais vous retourner la question pour y répondre. Il me semble que nous avons besoin d'éléments. Entre une gare à Toulon ouest et une gare à Toulon centre, est-ce que cela change quelque chose techniquement sur le positionnement et la desserte côté Marseille ? Est-ce que des contraintes que je ne maîtrise pas du tout influent ? Quels sont les éléments de changement par rapport à la vallée de l'Huveaune, puisque nous sommes dans le groupe de travail « Vallée de l'Huveaune » ? Au-delà de l'idée de drainer des voyageurs sur le périmètre Toulon ouest-Marseille. Par exemple, par rapport à la gare est, est-ce que cela peut rentrer dans la balance par rapport au positionnement d'une nouvelle gare à l'est de Marseille ?

Claude JULIEN - Ce que vous appelez Toulon ouest est La Seyne-sur-Mer. C'est là que vous avez un faisceau fret actuellement, qui ne sert plus à rien. Il n'y a plus un seul wagon. Il y a des hectares. Donc, cela vous arrangerait bien de mettre votre gare là.

Stéphane ROSSO - Non, non. Je n'aurais peut-être pas dû ouvrir le débat Toulon ouest. Attendez, laissez-moi finir...

Claude JULIEN - C'est quand même très loin de la vallée de l'Huveaune. Ce n'est pas pareil.

Stéphane ROSSO - Laissez-moi finir et répondre à la question. La réponse est non. Que ce soit Toulon ouest ou Toulon centre, en termes de desserte, cela ne changera rien. Aujourd'hui, c'était juste une réflexion. Est-ce que cela pourrait être intéressant aujourd'hui, pour des gens qui La Ciotat ou Gémenos, d'aller à Toulon ouest plutôt que d'aller à Marseille ? C'était uniquement cela. La réponse qu'a faite Monsieur MINGAUD, qui consistait à dire en gros que la question était un non-sens par rapport à ce que nous disons depuis plus de deux heures, puisqu'il y aura 11 liaisons Aubagne-Marseille, avec cinq ou six omnibus entre Aubagne et Marseille. La personne qui voudra aller à Marseille, elle prendra le TER. Nous ne pouvons pas vous expliquer aujourd'hui qu'il y avait différents scénarios et que, dans ces scénarios-là, il y avait une option Toulon ouest

qui avait un impact sur les populations et les bassins d'emploi. Cela nous a questionnés. Nous portons ce questionnement devant vous.

Jean-Baptiste DAVID - Cela n'a pas d'incidence non plus sur l'idée d'une gare à l'est de Marseille ?

Stéphane ROSSO - Non, il n'y a aucun impact. Dans tous les cas, il est prévu un arrêt à Toulon. La réflexion est de savoir si la gare à l'est de Marseille a un impact sur schéma de desserte et sur le projet. Là, la réponse est *a priori* positive en termes de fonctionnement et d'exploitation.

Sur le positionnement de la gare à Toulon, encore une fois, c'est le problème des toulonnais. Cela remettait un peu en perspective ce qui pouvait se passer et cela permettait aussi de discuter des scénarios, parce que nous n'en avons pas trop discuté. Voilà. C'était plus un questionnement. Il nous semblait intéressant d'avoir votre avis. Maintenant, j'ai compris que tout le monde pensait plutôt que c'était en centre-ville et qu'il était plutôt intéressant qu'il y ait une gare à l'est de Marseille au lieu d'aller à Toulon ouest.

Jean GONELLA - Marseille est, dans le bassin d'Aubagne... Or, là, il y a une histoire du chemin de fer. Il n'y a pas si longtemps, un train de grand parcours s'arrêtait à Aubagne. Il y avait des Paris-Nice qui s'arrêtaient à Aubagne. Aujourd'hui, vous pouvez regarder les horaires : il n'y a aucun train de grand parcours qui s'arrête à Aubagne. Même les TER Marseille-Nice ne s'arrêtent pas à Aubagne. Or nous n'avons eu aucun groupe socio-économique et pratiquement aucun élu, ni les populations n'ont demandé un arrêt à Aubagne de ces trains. Pourtant, les TER Marseille-Nice pourraient s'arrêter à Aubagne. Non. Il n'y a plus d'arrêt à Aubagne que pour les TER de petit parcours.

Stéphane ROSSO - Encore une fois, nous avons noté ces réflexions-là. Il y a un réel vide à l'est de Marseille. Nous en discuterons après. J'aimerais bien qu'on finisse ce point sur Toulon et qu'on discute des ZEP après.

René CHAIX - Juste une précision, je ne serai pas long. Pour répondre à Monsieur qui parlait de la nécessité de concertation avec les SCOT, je précise que le SCOT de Marseille, de MPM, est en cours d'élaboration. Il y a aujourd'hui un document d'orientation générale, qui précise nettement les points de développement de l'agglomération marseillaise. L'un des points qui nous concernent est celui de la Valentine-La Barasse, où la population devrait augmenter, etc. Ils ont prévu dans ce document une gare intermodale à La Barasse. Je crois donc qu'il serait intéressant que RFF, comme cela avait été prévu au départ, prenne en considération les SCOT existants ou en cours de développement. Nous pouvons difficilement imaginer intégrer un projet qui ne tiendrait pas compte d'une évolution décidée par un schéma de cohérence territoriale.

Stéphane ROSSO - Nous sommes d'accord.

Jean GONELLA - On accepte donc l'horreur que sera la zone commerciale étendue de La Valentine.

Stéphane ROSSO - Je veux bien tout assumer mais, là, je ne suis pas capable.

Anne-Marie TABUTAUD - D'autant que cette fameuse gare de La Barasse était prévue dans le cadre de la troisième voie voici de nombreuses années. Je siége justement au comité de ligne Marseille-Aubagne et je me souviens parfaitement bien que cette gare de La Barasse était prévue pour être multimodale et permettre aux gens venant des Camoins, de la Valentine, etc. où c'est complètement saturé de mettre leurs voitures à la gare de La Barasse et de prendre les TER. C'était dans le cadre de la troisième voie. J'ai entendu maintenant qu'il ne s'agirait plus que d'une halte, mais il n'était pas question de la LGV à l'époque. C'était tout à fait autre chose. C'était une gare multimodale, pour permettre justement de désenclaver cette vallée de l'Huveaune où on ne circule plus. Voilà.

De la salle - Une question que je voulais poser avant la pause. J'habite Aubagne. Simplement, quand une LGV passe en surface, il y a deux voies. Quelle est la largeur moyenne requise pour faire cette LGV ? Je n'ai pas eu l'occasion de mesurer, mais j'ai vu que cela prenait pas mal de place dans d'autres zones en France.

Jean GONELLA - La moitié d'une autoroute.

De la salle - Combien cela fait en mètres ?

Stéphane ROSSO - 15 mètres.

Serge MAURIN - 15 mètres de large. Pas plus ? Pourquoi cette question ? Est-ce que vous connaissez le site d'ARKEMA ? Je suis salarié d'ARKEMA. Où allez-vous passer ? Je ne veux pas de réponse maintenant.

Stéphane ROSSO - Merci, c'est gentil. Merci, Monsieur.

Serge MAURIN - Par contre, je suis d'accord pour les gares en centre-ville. Si je fais le parallèle avec l'avion en tant qu'utilisateur, et occasionnellement du train, le train est super quand ça marche bien. Par rapport à l'avion, étant habitant d'Aubagne, il faut que je me déplace à Marignane. C'est vrai que les gares qui sont historiquement en centre-ville sont quand même plus pratiques, en surface.

Stéphane ROSSO - Monsieur, vous n'étiez pas forcément là au début, mais il n'y a pas de problème. Juste pour vous dire que, dans le système que nous prévoyons, nous prévoyons quand même des liaisons directes Aubagne-aéroport de Marignane, deux. Voilà.

Diane JULIEN - Pour conclure, puis nous allons passer à la suite...

Vincent TOUZE - Vincent TOUZE de MPM, un petit moment. Il me semble qu'il y a des choses qui pourraient passer en points d'accord.

D'abord, pour abonder dans votre sens, Madame, sur la gare de La Barasse, qui est effectivement un projet qui dépasse MPM, un projet dans le cadre du projet de troisième voie et de développement à long terme. Je pense que toute réflexion dans le groupe ne devrait pas se limiter à l'idée des TGV, mais aussi au rôle que pourrait jouer le rabattement du système TGV. Il y a déjà des éléments qui ont été votés par le Conseil Régional. Ces éléments devraient être portés à la discussion dans le groupe.

Vous avez enlevé la diapositive à l'écran, mais je reviens sur ce qu'a dit Monsieur RAMPAL sur la quatrième voie. En tout cas, côté MPM, nous attendons aussi des éclaircissements.

En outre, il y a ce qui a été dit aussi par Monsieur, de l'association Alpha, il est clair que ce groupe a aussi besoin d'éléments sur le bruit et les obligations liées à la présence humaine. Voilà.

Diane JULIEN - Pour synthétiser ce qui a été dit sur les scénarios, ce que j'ai entendu et qui ressort du groupe de travail, c'est que, *a priori*, le critère important que le groupe de travail porte sur les différents scénarios est la desserte du centre-ville. Voilà.

Nous passons à la partie suivante.

Stéphane ROSSO - Comme vous m'avez assez entendu parler, je vais passer la parole à Marion.

Marion PICQUET - Après avoir vu ces scénarios, après avoir parlé de desserte, d'objectifs de desserte et de fonctionnalités de gare, je vous propose de commencer à s'approcher du territoire. Nous savons bien que nous avons trois mois devant nous pour s'approcher vraiment du territoire et pour approcher vraiment le fuseau. Néanmoins, dès à présent, nous allons commencer à approcher les sensibilités sur le territoire.

Pour ma part, je représente l'assistance à maîtrise d'ouvrage générale ici, sur le département des Bouches-du-Rhône. En tant qu'assistance à maîtrise d'ouvrage générale, nous assurons la

coordination entre les différents bureaux d'études qui travaillent sur le projet. Donc, toutes les réflexions que nous avons aujourd'hui, j'ai pour mission de les remonter aux bureaux d'études pour avancer et co-construire le projet ensemble.

L'objet de cette présentation est de vous montrer un peu l'état du travail et que vous nous fassiez part de vos réflexions sur ce sujet.

Nous allons voir en deux temps, d'abord la traduction du projet sur le territoire, puis sa spatialisation. La traduction, nous la regardons à la fois sur l'aménagement du réseau existant, mais également sur les lignes nouvelles. Concernant l'aménagement du réseau existant, ce qu'induisent les quatre scénarios que nous avons pu voir et qui sont identiques sur notre secteur, c'est à la fois le doublement complet entre Aix et Marseille, mais également la réouverture de la ligne entre Aix et Rognac, qui passe par Les Milles et l'aqueduc de Roquefavour, pour permettre toutes les dessertes circulaires entre Marseille, Vitrolles, Rognac, Aix, Gardanne et Marseille. En outre, nous avons la création d'une ligne ferroviaire entre Aix centre et Aix TGV et les aménagements en gares d'Aix et de Gardanne.

Plus précisément, ce qui va nous intéresser, puisque nous avons à combiner sur ce territoire la ligne existante et la ligne nouvelle, c'est de savoir comment on met en place cette ligne nouvelle, comment on positionne une gare souterraine, une gare filante, comment on assure cet enjeu d'interconnexion de cette gare souterraine et comment, ensuite, on insère cette ligne nouvelle dans le faisceau de la ligne existante. En effet, l'enjeu des scénarios est bien de relayer Marseille à Toulon, comment on s'insère dans le faisceau existant, comment on rentre à l'entrée nord de Marseille dans le faisceau existant, comment on ressort et comment on relie Toulon. Voilà un peu les grands enjeux.

Un élément dimensionnant que nous verrons dans nos travaux. Nous savons que, sur ce territoire, nous avons un territoire qui est très contraint du point de vue humain, du point de vue paysager, des reliefs, de la géographie, etc. Nous avons une très forte occupation humaine également. Nous allons donc essayer de voir dans quelle mesure on peut imaginer des passages en surface, lorsque c'est possible, pour limiter les coûts et permettre ce couplage et cette interconnexion avec la ligne existante. Si cela n'est pas possible, lorsque la densité urbaine ou les sensibilités sont trop fortes, il faudra regarder les passages en tunnel. Juste pour avoir cela en tête, en surface, une ligne nouvelle, c'est entre 10 et 20 millions d'euros par kilomètre. En viaduc, nous sommes tout de suite de 40 à 50 millions d'euros par kilomètre et, en tunnel, nous passons de 80 à 100 millions d'euros par kilomètre. En termes d'objectif d'économie globale du projet, avoir ces grands ratios en tête peut être intéressant.

Je passe aux enjeux sur le secteur. Là, je vous présente rapidement le travail et la méthodologie qui a été adoptée par le bureau d'études environnementales. Le bureau d'études environnementales a pris en fait l'ensemble de l'aire d'études du scénario des métropoles du sud et s'est penché par thématique sur les différentes sensibilités de ce territoire. Les différentes thématiques sont le milieu physique, donc à la fois les ressources en eau et les risques naturels. La deuxième thématique est celle des milieux naturels, terrestres et aquatiques. La troisième thématique est celle du milieu humain, habitat et activités. La quatrième est celle du milieu agricole. La cinquième est celle du paysage et du patrimoine. Nous vous avons distribué l'atlas des sensibilités. Vous avez déjà cette classification par thématique.

Une fois cette cartographie des thématiques faite, le bureau d'études environnementales a croisé ces thématiques avec une analyse du relief, c'est-à-dire qu'on superpose à ces analyses thématiques le relief. On se projette donc dans l'insertion d'un projet d'infrastructures. Donc, le croisement des deux a permis au bureau d'études environnementales d'élaborer une synthèse des sensibilités et de définir une zone d'étude préférentielle. C'est dans cette zone d'étude préférentielle que nous allons proposer le travail sur les fuseaux et cheminer à travers un système

d'entonnoir vers un fuseau unique. L'atlas que vous avez présente donc ces différentes sensibilités.

Le deuxième atlas présente la zone d'étude préférentielle. Vous avez donc sous les yeux la zone d'étude préférentielle. Vous l'avez aussi dans votre cahier. La difficulté rencontrée sur la vallée de l'Huveaune, nous en avons déjà parlé. C'est effectivement un territoire qui est très contraint, très contraint d'abord avec les massifs qui entourent la vallée au nord, avec le massif du Garlaban, au sud avec le massif de Carpiagne et de Saint-Cyr. Puis, nous avons surtout une densité urbaine de la vallée, qui est une densité très forte. Assez rapidement, nous en sommes arrivés à la difficulté de dire que l'aménagement d'une ligne nouvelle à grande vitesse dans la vallée de l'Huveaune n'est pas envisageable, mais plutôt l'aménagement de la ligne existante, qui paraissait une meilleure solution. Du coup, nous avons réduit la zone d'étude préférentielle à la vallée de l'Huveaune. Nous avons donc à l'écran ce resserrement dans la vallée de l'Huveaune, qui contraint la recherche de solutions à cette portion du territoire. Dans cette portion du territoire, nous avons déjà parlé des contraintes. En fait, nous avons un couloir de lignes existantes qui peut permettre des solutions techniques. Nous pouvons aussi nous pencher sur les solutions techniques que nous pouvons adopter dans ce couloir. Du coup, quel choix d'aménagement faisons-nous ? Monsieur RAMPAL faisait tout à l'heure une proposition et les bureaux d'études travaillent déjà à cette idée, c'est-à-dire quel choix d'aménagement nous faisons pour une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune. Néanmoins, tout ceci pose énormément d'enjeux et nous sommes là pour les soulever aujourd'hui, en débattre et vraiment orienter les bureaux d'études, à la fois techniques, environnement, de prospective, etc. dans leur travail pour prendre en compte à la fois les enjeux d'habitat, les zones inondables, les parcs d'activités, etc. Voilà. C'est un peu cet exercice que nous vous proposons de faire. C'est de dire, si nous partons de ce postulat, qui consiste à passer dans la vallée de l'Huveaune, quels sont les enjeux forts sur ce territoire, auxquels nous devons déjà penser dans le cheminement de notre concertation et orienter les bureaux d'études vers la meilleure solution pour ce territoire. Voilà. Si vous souhaitez intervenir et enrichir cette réflexion sur les enjeux du territoire, je vous en remercie.

Diane JULIEN - Nous vous donnons beaucoup d'informations d'un coup, mais il nous reste du temps. Nous pouvons donc commencer à répondre à des questions. Ce que nous pouvons vous proposer, c'est également de dormir dessus et, au prochain groupe de travail, nous repartirons de là. Voilà.

Pierre CALFAS - Vous avez évoqué un point de sémantique important. Vous avez évoqué le postulat qui consiste à passer dans la vallée de l'Huveaune. Nous venons de voir qu'il y a peut-être une variante, que je n'ai pas étudiée. Ce n'est donc pas un postulat de passer dans la vallée de l'Huveaune, mais une hypothèse.

Marion PICQUET - Tout à fait. C'est une hypothèse posée dans le cadre de la zone d'étude préférentielle. Tout à fait.

Claude JULIEN - Si j'ai bien compris, nous nous acheminons plutôt vers un aménagement le long de la ligne existante, avec quelques rectifications de tracé. C'est ce que nous pouvons appeler, effectivement, l'emprunt de la vallée de l'Huveaune. Mais on emprunte la vallée de l'Huveaune jusqu'où ? Moi, je voudrais lever le plus rapidement possible et, si possible, dès maintenant, la rumeur, en tout cas très répandue chez les habitants d'Aubagne, du passage au-dessus d'Aubagne. Moi, je pense quand même que, raisonnablement, quand on a un peu étudié la question, on voit bien qu'à un moment donné, on va être obligé d'abandonner la ligne existante pour partir dans une direction donnée. A mon avis, plutôt vers la droite. Donc, à la limite, on bifurque bien avant la ville d'Aubagne.

Stéphane ROSSO - La réponse à la question n'est pas connue, tout simplement parce que... Honnêtement, où on se débranche dans la vallée de l'Huveaune, je ne sais pas dire aujourd'hui.

Je ne sais pas si c'est au milieu, à la fin de la vallée, à l'entrée d'Aubagne, à la fin d'Aubagne, etc. Je ne sais pas.

Claude JULIEN - Il y a quand même une obligation technique aujourd'hui. Nous ne pouvons pas aller sur Aubagne en suivant la ligne existante, puisque vous savez que la traversée d'Aubagne se fait sur des rayons de courbe très faibles. La vitesse des trains et la traversée d'Aubagne est très faible. Donc, il faut bien débrancher avant.

Stéphane ROSSO - Nous sommes d'accord. A un moment, il faut bien plonger vers Toulon.

Claude JULIEN - Forcément avant Aubagne.

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas.

Claude JULIEN - Obligatoirement.

Pierre MINGAUD - Vous avez bien prévu un souterrain sous Aubagne, ensuite une voie aérienne... C'est ce que Monsieur CHARRIER nous a présenté. Pour revenir, on sort de La Blancarde au niveau de La Pomme. Là, c'est aérien jusqu'à La Penne-sur-Huveaune. Au niveau des anciens abattoirs, le TGV plonge, sort aux Espillières. Aux Espillières, vous avez ensuite un viaduc qui traverse l'autoroute, puis il est flanc de colline. Ensuite, il va plonger sous le col de l'Ange et il sort sur Cuges. En gros, c'est cela.

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas. Sincèrement, aujourd'hui, je ne sais pas.

René CHAIX - C'est le scénario initial. J'espère que nous allons pouvoir le modifier. Néanmoins, il aurait été souhaitable qu'aujourd'hui, vous puissiez nous donner autre chose que le scénario qui remonte à 2004.

Stéphane ROSSO - Je ne vous ai pas menti depuis le début. Aujourd'hui, je ne vous ai pas fait briller quoi que ce soit. Je ne vous ai pas promis de l'or. Je vous ai juste dit que nous allions parler de scénarios. Le scénario dont vous me parlez, il est peut-être dans le domaine des possibles. Il mérite d'être étudié. Il a fait partie d'études complémentaires. C'était un parmi tant d'autres, le scénario qui a été étudié pour permettre un chiffrage, car il fallait bien des éléments de réflexion pour ce chiffrage. Encore une fois, Monsieur le Maire, je vous assure qu'aujourd'hui, je suis incapable de vous dire où je me débranche dans la vallée de l'Huveaune. C'est sûr, nous n'allons pas faire un viaduc au-dessus d'Aubagne. En tout cas, je l'imagine mal. Sincèrement, ce serait vraiment compliqué. On se débranche avant, on se débranche après, je ne sais pas. Cela va dépendre de plusieurs points. Cela va dépendre de la réalisation éventuelle d'une gare à l'est d'Aubagne. Cela va dépendre de la solution qui a été demandée à étudier. Aujourd'hui, je ne sais pas, sincèrement. Ce qui se passe dans la vallée de l'Huveaune, je ne sais pas.

Ce qui est sûr, ce que nous essayons de vous faire analyser, c'est que nous sommes conscients que, dans cette vallée, il n'y a pas moins d'enjeux dans la zone d'étude préférentielle que nous avons choisie qu'ailleurs. C'est clair. Le constat est clair.

Maintenant, il y a des solutions techniques qui permettent de faire passer cette ligne dans la vallée de l'Huveaune. Il y a aussi nécessité d'avoir ce maillage, cette robustesse envisagée. Voilà. Après, aujourd'hui, la réponse est que je ne sais pas.

Anne-Marie TABUTAUD - Et en amont, à Saint-Marcel, on la fait passer où ?

Stéphane ROSSO - C'est pareil.

Anne-Marie TABUTAUD - Voilà. J'avais déjà posé la question, mais je la repose crûment : cela veut dire qu'il faudra exproprier tout un tas de riverains. Ce n'est pas possible autrement.

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas, Madame. Je ne sais pas où je sors. Donc, à partir de là, je ne sais pas si on exproprie ou si on n'exproprie pas.

Hervé BRUN - C'est très rapide et c'est très terre-à-terre aussi. C'est une question que de nombreux chefs d'entreprises sur le territoire m'ont posée. Dans le cas où, effectivement, il devrait y avoir expropriation sur certaines zones, c'est à quelle échéance qu'il faut les compter ces expropriations ? Est-ce que ce sont des gens qui vont être expropriés en 2015, en 2020, en 2030, etc. ? Juste une date.

Stéphane ROSSO - C'est encore plus dur que la question de savoir où on se débranche à Aubagne. Si je reprends... Au moins, ce ne sera pas avant la DUP. Je fais le schéma de comment cela peut se dérouler. Si c'est un point sur lequel vous n'êtes pas tout à fait satisfaits de ma réponse, je peux faire venir la semaine prochaine une personne qui est spécialisée dans le foncier et elle va vous dire de A à Z de quoi il retourne ou je lui demande de m'expliquer. En gros, la déclaration d'utilité publique est prévue pour 2015. Aujourd'hui, il y a deux façons de faire pour créer une infrastructure : soit on négocie à l'amiable et, auquel cas, il n'y a pas besoin d'expropriation, soit on ne négocie pas à l'amiable et, auquel cas, on a besoin de l'expropriation. Dans les deux cas, cela veut dire qu'il faut se permettre d'avoir cet outil juridique qu'est la DUP pour pouvoir le faire. Ce ne sera donc pas avant 2015.

Après, ce n'est pas parce qu'on a une DUP qu'on a forcément tout de suite les financements pour faire toutes les expropriations. En gros, les travaux sont prévus en 2018. Si on a les financements qui vont bien et si des expropriations doivent avoir lieu, ce qu'on ne souhaite pas aujourd'hui... Si expropriation il y a, encore une fois, il y a bien prise en compte de l'aspect économique et de l'aspect humain dans tout cela. C'est vrai qu'on parle de chiffres mais, derrière, il y a un réel souci de prendre en compte l'aspect humain dans toutes ses composantes. Il y aura et cela se fera vraisemblablement entre 2015 et 2018. Etre plus précis, je ne saurais pas. Voilà.

Il y a la DUP. Derrière la DUP, il y a une enquête parcellaire, qui dure à peu près un an, voire un an et demi. Durant cette enquête parcellaire, on se donne la possibilité de négocier à l'amiable. Si on n'arrive pas à négocier à l'amiable, effectivement, on part derrière sur des expropriations et, là, cela peut durer jusqu'à deux ans de procédure. Voilà. C'est ce laps de temps. On prévoit des travaux en 2018. Est-ce qu'on commencera les travaux par ici ou est-ce que ce sera un peu plus au nord ou un peu plus au sud ? Je ne sais pas, mais ce sera dans cette frange-là. En tout cas, on fera tout pour qu'il y ait le moins d'expropriations possibles, tant sur le bâti que sur l'habitat que sur les activités économiques.

René CHAIX - Je voudrais revenir sur les propos de Monsieur le Maire. Monsieur le Maire a évoqué le scénario initial. En fait, aujourd'hui, nous n'avons pas d'autre scénario en face de nous. Or il s'est passé beaucoup de temps et beaucoup d'études, de groupes de travail, de groupes thématiques, etc. Je ne peux donc pas croire que RFF en soit toujours au scénario initial de 2004-2005, voire celui de 1992, puisque le même projet a été étudié en 1992. Je crois donc qu'il faudrait peut-être éclairer un peu notre groupe car, rester dans le vague comme ça, cela a beaucoup d'inconvénients. Je ne sais pas si vous êtes informés de ce qui se passe dans le secteur, mais il y a un affolement de la population, en particulier celle de La Penne, celle d'Aubagne, celle de Cuges, celle de Gémenos aussi. Nous sommes là pour travailler un peu à des solutions de protection. Il faut entendre qu'une bonne partie de la population pense que les TGV vont traverser Aubagne en surface. C'est quand même un peu aberrant. Je ne peux pas imaginer qu'Aubagne soit traversée en surface. Or, dans les réunions précédentes, notamment dans le débat public, il a été avancé d'autres variantes. Le passage en souterrain d'Aubagne, qui était dans le scénario initial, avec une gare à Aubagne d'ailleurs. Il y avait aussi, notamment, un débranchement avant La Penne pour s'enfoncer dans le massif à la droite d'Aubagne et sortir un peu plus haut. C'était une variante qui permettait d'éviter la traversée d'Aubagne. En tout cas, le tunnel ou cette variante-là, tous les deux étaient en souterrain. Cela permettrait, je pense, de rassurer la plus grande partie de la population qui, aujourd'hui, est quand même affolée. Je crois qu'il faudrait quand même être un peu plus transparent sur ce sujet-là. Je ne peux pas croire que RFF en soit toujours au même point. Ce n'est pas possible.

Stéphane ROSSO - Ecoutez, le sujet... Je vais répondre brièvement, mais ce sujet-là sera abordé dans le cadre du groupe de travail « Aubagne-Sainte-Baume » vendredi. Il ne me semble pas – je n'ai pas tout à fait l'historique – que RFF ait dit qu'on traversait Aubagne en surface ou en aérien. C'est le premier point.

Deuxième point...

René CHAIX - Il faut le dire. On lit des pages entières dans la presse qui parlent d'une traversée d'Aubagne...

Stéphane ROSSO - Je le dis là. Je reprends mon propos. Je vais être assez ferme sur ce point-là, excusez-moi. Je reprends mon liminaire. Nous ne sommes pas là pour parler d'Aubagne. La section dédiée à Aubagne, c'est vendredi. Je vous ai fait une réponse.

Sur le sujet de la traversée de la vallée de l'Huveaune, j'y reviens, car nous sommes quand même dans le groupe « Vallée de l'Huveaune ». Cela va répondre à votre question, je ne sais pas. Sincèrement, je ne sais pas. Il y a une volonté d'étudier quatre voies. Nous allons étudier ces quatre voies. Vous dire où on rentre et où on sort, je ne sais pas. Vous dire quels seront les aménagements, à part vous dire que je vais être conforme à la réglementation et au Grenelle II en termes de nuisances, voilà. Après, le petit plus, ce sera à discuter au cours de nos séances de travail. Voilà.

Fin octobre, nous allons parler des fuseaux. Nous serons déjà sur quelque chose de beaucoup plus précis. Nous pourrions entrer un peu plus dans le détail, mais nous ne parlerons pas du positionnement des différentes têtes de tunnel, parce qu'il y aura trop de questions sur des taux de vitesse sur lesquelles nous n'aurons pas totalement abouti pour parler de cela à cette époque. Sur la vallée de l'Huveaune, 1 000 mètres, cela ne veut pas dire grand-chose. Nous serons un peu plus dans le détail quand nous discuterons du Pays d'Aubagne et de la Sainte-Baume où, là, nous avons une zone d'études qui fait plus de sept kilomètres, donc avec des possibilités de tracé... C'est pour cela que je dis que je ne sais pas où cela va passer là-bas. Les possibilités de tracé peuvent aller – nous le voyons – de l'extrémité nord jusqu'à l'extrémité sud. Je peux donc tout balayer. Donc, à Cuges, je ne sais pas comment je passe. Voilà. Si nous pouvions revenir sur la vallée de l'Huveaune, c'est le sujet de préoccupation.

Jean GONELLA - J'en suis là. Question de méthode précisément, j'ai aussi participé pied à pied sur le terrain en marchant avec les ingénieurs sur des déterminations de lignes électriques avec RTE, qui est le RFF d'EDF. La méthode, je croyais qu'elle était établie... C'est pour cela que j'ai posé la question de savoir s'il y avait des plans derrière les plans. C'est, on parle d'abord des faisceaux, avec leur largeur. Ensuite, une fois qu'on a fait des compromis sur les faisceaux, on étudie les itinéraires dans les faisceaux, plus précis. Si on parle de faisceaux, je ne comprends pas pourquoi sort un tracé de ligne pratiquement déterminé. Là, on est hors méthode. C'était mon premier point.

Le deuxième, c'est parler de la traversée d'Aubagne. Si on a quatre voies, là où il y en a deux, sur le même tracé de Marseille-Aubagne, cela dépend de comment les rails TGV traverseraient la gare d'Aubagne. Pour avoir été dans des gares où passent des rames TGV, comme Valence ville, les TGV font beaucoup moins de bruit que les trains Corail et les TER, quand ils sont dans ces dispositions. Donc, là aussi, on parle de choses sans avoir de précisions. S'il s'agit effectivement de traverser Aubagne par une voie spéciale LGV, je n'ai pas vu pour l'instant de LGV traverser aucune ville, ni bourgade. Cela n'existe pas en France. On parle là de n'importe quoi.

Claude JULIEN - Je connais une autoroute qui passe en viaduc sur une ville, quand on va à Bourgoin...

Pierre MINGAUD - Cela peut être une ligne souterraine aussi. Je pense que cette hypothèse a été levée par RFF puisqu'on stipule bien, sur les différents scénarios, que c'est une ligne nouvelle qui va partir de La Blanche pour aller vers... On voit qu'elle peut être aérienne ou souterraine.

Claude JULIEN - Nous pouvons citer une ville importante qui est traversée par la LGV Atlantique et les habitants n'y voient que du feu, parce qu'ils ne voient rigoureusement rien et n'entendent rigoureusement rien...

Jean GONELLA - Laquelle ?

Claude JULIEN - C'est Massy-Palaiseau. Massy-Palaiseau, on passe entièrement en souterrain. Les gens, c'est fini, ils ne voient pas le TGV. Ils n'en entendent plus jamais parler. Donc, une traversée de TGV en souterrain, ce n'est pas en soi une nuisance.

Stéphane ROSSO - Pour répondre à votre question, aujourd'hui, pour faire passer du trafic, il y a nécessité de créer une nouvelle infrastructure. On nous demande d'étudier une nouvelle infrastructure à quatre voies dans la vallée de l'Huveaune. Nous allons donc étudier cela. Là-dessus, il n'y a pas de problème.

Après, sur le passage d'Aubagne, encore une fois, nous n'avons jamais dit qu'on passait Aubagne en surface ou en viaduc. Que cela fasse l'objet d'articles dans les journaux, j'en conviens. En tout cas, l'information ne vient pas de RFF.

Est-ce qu'il y a d'autres sujets sur les enjeux dans la vallée de l'Huveaune ? On se restreint entre Saint-Marcel et l'entrée ouest d'Aubagne.

Claude JULIEN - Qui donc demande une quatrième voie ?

Stéphane ROSSO - La Mairie d'Aubagne. Il l'a dit tout à l'heure, Monsieur RAMPAL.

Jean GONELLA - Une quatrième voie à côté des deux existantes.

Stéphane ROSSO - Il y en a bientôt trois. La Mairie a demandé d'étudier une quatrième voie. Je ne sais pas où elle peut passer. En tout cas, il y a cette demande qui est faite et elle sera étudiée. Si c'est à côté, à cinq mètres, encore une fois, je ne sais pas. Je n'en sais rien.

Roger FERAUD - L'établissement d'une quatrième voie pèsera sur la situation des gens qui habitent effectivement entre La Penne et La Blanche. S'il y a une quatrième voie, si on va avoir des trains de marchandises, des TGV, des TER, etc. ce sillon va être infernal et les gens qui habitent là vont être obligés de partir.

Claude JULIEN - Si vous étudiez les normes européennes sur le bruit, on fait d'abord un état des lieux. Là, il en ressort un chiffre et vous ne pouvez pas augmenter ce chiffre.

Roger FERAUD - Pour les riverains au bord de la voie ferrée, ils ont dans la situation actuelle énormément de nuisances, en bruit, en poussière, en tout ce que vous voulez.

Claude JULIEN - On ne peut pas vous en mettre davantage.

Roger FERAUD - Si, effectivement, on nous colle encore une quatrième voie, avec tout le trafic qui va être en augmentation... Il y aurait une augmentation des TER. On envisage aussi d'augmenter le trafic marchandises, qui n'est pas très important pour l'instant. La situation va être infernale.

Stéphane ROSSO - Nous expliquerons... C'était une demande. Nous expliquerons la réglementation en termes de construction d'infrastructures, les dispositions que doivent prendre le maître d'ouvrage, etc. pour faire en sorte qu'il n'y ait pas d'aggravation de la situation initiale.

Jean GONELLA - Est-ce que le maître d'ouvrage appliquera les directives européennes ? Est-ce que RFF respectera les directives européennes ?

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, les directives européennes s'imposent à RFF.

Jean GONELLA - Donc, il n'y aura pas plus de nuisances qu'avant. Grenelle II.

Alexandre ERTOT - Je ne l'ai pas tout à fait compris comme vous l'avez compris. Je n'ai peut-être pas bien compris ce que disait Monsieur RAMPAL. J'ai cru comprendre que les élus aubagnais étaient opposés à la LGV. En gros, ils disent qu'ils ne veulent pas de la LGV. Ils disent qu'ils sont pour le développement et la modernisation du réseau secondaire qui apportera tout autant au niveau économique et autre que la création de cette LGV. Ils ne disent pas qu'ils vont comparer une LGV qui passe au nord ou au sud. Ils ne veulent pas de LGV. Vous le ferez confirmer par les élus aubagnais. Moi, c'est ce que j'ai cru comprendre, si vous voulez. Donc, quand ils évoquent une quatrième voie, ils disent qu'ils se sont battus longtemps pour la troisième voie et ils considèrent qu'elle sera un apport important pour Aubagne au niveau de la circulation. Ils évoquent même au-delà une quatrième voie. C'est comme ça que je l'ai compris. Dans mon esprit, ils n'ont pas dit qu'il fallait faire une quatrième voie et qu'ils prendraient la troisième et la quatrième pour faire passer la LGV dessus. Je ne pense pas que ce soit leur conception des choses. Moi, c'est comme ça que je l'ai perçu. Reste à avoir confirmation.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, il y a bien des TGV qui passent... Voilà. Demain, s'il y a une quatrième voie, on ne va pas stopper tous les TGV à Marseille. S'il y a une quatrième voie pour du développement TER, on ne s'interdira pas de faire passer du fret, du TER, des grandes lignes et du TGV dessus. Peut-être que dans la tête des élus aubagnais, c'est juste de dire qu'il faut faire une quatrième voie pour y mettre uniquement du TER dessus, sauf que ce n'est pas l'idée.

Maintenant, à nous de vous expliquer qu'il y a des dispositions qui doivent être prises et qui s'imposent à RFF pour qu'il n'y ait pas de perturbation par rapport à la situation actuelle....

Jean GONELLA - Je croyais que les élus, par définition de 1989 et 1993, concourraient à la formation de l'intérêt général et de la volonté générale, et pas de l'intérêt particulier. On doit discuter aussi de la formation de la volonté générale.

Stéphane ROSSO - Entrer dans un débat de ce type, ce n'est pas mon objectif aujourd'hui. Nous allons déjà essayer de respecter le débat autour de ce pour quoi nous sommes là. Après, je n'ai pas d'intérêt ou quoi que ce soit sur la vision de ce que peut être un intérêt collectif, un intérêt général et un intérêt particulier.

Diane JULIEN - Il est 17 heures 50. Je pense qu'il y a des gens qui ont des contraintes. Je voulais vous proposer de passer en revue ensemble la liste des attendus que nous avons notés au fur et à mesure que vous les avez exprimés, afin que nous soyons bien en phase dessus.

Dans le désordre, pour la prochaine réunion, vous souhaiteriez un éclairage sur la cohérence du projet sur la zone avec les différents SCOT, notamment sur tout ce qui est prévu à La Barasse. Premier point.

Deuxième attendu, ce sont des éléments d'études sur une alternative au passage dans la vallée de l'Huveaune, avec cette fameuse proposition de passer sous le plateau de Saint-Cyr, ainsi que des éléments d'études sur une gare qui serait à l'est de Marseille.

Troisième attendu, vous souhaiteriez des éléments d'études sur les points de bascule, de durée sur, par exemple, un trajet Marseille-Nice ou un trajet Aix-Nice.

Jean GONELLA - Veut-on faire du transfert de la route vers le rail ou pas ?

Diane JULIEN - Ok. Nous allons bien le préciser.

Il y a eu des demandes également de Monsieur BRUN d'être assez clairs, sauf si vous considérez que Stéphane vous a apporté l'explication suffisante, sur les modalités d'expropriation, quand est-ce qu'elles ont lieu, comment elles se passent, etc. Ok.

Egalement, un petit éclairage fret, même si nous sommes bien d'accord qu'il y a un groupe « Fret » qui entre en profondeur sur le sujet. L'idée est que l'on nourrisse le groupe de travail ici avec les conclusions et les synthèses de l'autre groupe.

Jean-Baptiste DAVID - Pour faire écho à ce que vous demandiez tout à l'heure, par rapport à l'évolution de la législation, notamment de la fiscalité environnementale, etc. peut-être que dans l'aspect réglementaire, il peut y avoir quelque chose avec les bureaux d'études en termes de prospective et autres. Voir comment les entreprises seront de plus en plus incitées ou soumises à développer du transport plus propre, on va dire. Cela alimentera le groupe de travail.

Stéphane ROSSO - Sur le fret vous voulez dire. Encore une fois, il y a un groupe de travail « Fret », qui va se saisir pendant quatre heures, et ce quatre fois, de ce sujet.

Diane JULIEN - Peut-être faire des petits flashes pour que tout le monde soit au courant.

Autre attendu que nous avons noté, c'était la quatrième voie Marseille-Aubagne et éléments d'études. Une demande qui a été émise par les élus, mais partagée par tous sur la prise en compte de l'humain tout au long de cette concertation. Nous l'intégrons de toute manière. Nous allons réfléchir à la réponse que nous pouvons amener.

Egalement, un résumé sur tout ce qui est réglementation qui régit les nouvelles infrastructures, sur tout ce qui est bruit, etc. Qu'est-ce que le maître d'ouvrage doit respecter ?

Voilà la liste des attendus que nous avons faits. Est-ce que vous souhaitez ajouter autre chose ?

Jean-Michel LACAUX - A propos de la carte qui est présentée, c'est une carte qui est très, très large et à une échelle qui ne permet pas de voir trop de détails. Est-ce qu'il serait possible de nous faire cette même carte à une échelle quatre fois plus importante, au 1/25 millième, entre La Pomme et Aubagne, qui est notre secteur d'études. Les Arnavaux et Carnoux, cela ne nous intéresse que peu. Par contre, en même temps, cela va dans le sens de l'humain puisque, sur cette carte, il y a les zones d'activités et l'habitat.

Stéphane ROSSO - Je ne garantis pas l'échelle, mais le plus précis que nous puissions faire, nous le ferons. Nous recentrerons et nous zoomerons. Je pense que nous devons pouvoir faire.

Claude TOSTAIN - Je reviens à ce que disait Monsieur à côté et que nous avons effleuré à Marseille. Vu l'étroitesse du faisceau à hauteur de La Millière et l'usine Seveso, quelle est la prise de position étant donné que le Préfet n'a pas encore signé le PPRT sur cette usine ?

Stéphane ROSSO - Un des éléments de réponse que nous vous apporterons est que nous travaillons en collaboration étroite pour l'élaboration de ce PPRT et les incidents sur la voie ferrée.

Jean GONELLA - J'ai l'impression que nous ne sommes pas tous d'accord ici. C'est très bien d'ailleurs. Il n'y a que la dissension qui compte, et pas le consensus. Pourrait-on faire une synthèse des inconvénients et nuisances, du point de vue humain, de la circulation de rames TGV sur la LGV ? Nous voyons très bien que nous n'avons pas le même point de vue les uns et les autres. Je dis bien nuisances et inconvénients pour les populations, avec les distances, de la circulation de rames TGV sur la LGV (bruit, etc.). C'est une question à établir objectivement. Si nous ne sommes pas d'accord, nous verrons. Certains pourront dire que le bruit ne nuit pas beaucoup et d'autres pourront considérer que c'est épouvantable.

Stéphane ROSSO - C'est à la fois simple et compliqué.

Jean GONELLA - C'est simple à dire, mais c'est horriblement compliqué à étudier. Une petite synthèse. Si nous ne sommes pas d'accord, nous ne sommes pas d'accord. Nous prendrons acte du désaccord.

René CHAIX - Vous avez noté cette question du bruit. J'avais signalé qu'un travail avait été fait précédemment dans les études complémentaires, avec des groupes de travail thématiques sur plusieurs sujets. Il y en a eu quatre, dont un sur l'environnement, le milieu humain. Les conclusions de ce groupe de travail sont importantes, car c'était les engagements de RFF. Je considère que c'est un engagement *a minima* qu'il faudrait. Il faudrait, non pas repartir de zéro, mais repartir de ce socle-là.

Stéphane ROSSO - Vous avez raison. C'est un *minima*.

Pierre MINGAUD - Je m'excuse de le répéter mais, dans le cadre de la quatrième voie, qui serait consacrée à la LGV, nous aimerions, mes collègues marseillais et nous-mêmes, que soit étudiée la possibilité d'une ligne souterraine ou alors qu'on nous dise si c'est une hypothèse totalement farfelue.

Diane JULIEN - Je pense que nous avons fait le tour des attendus. Nous continuons sur la synthèse. Les constats et les accords du groupe, je pense, sont sur la saturation du réseau, sur la nécessité d'avoir une gare en ligne Marseille Saint-Charles souterrain. Sur les scénarios, il n'y a pas eu d'avis exprimé sur tel ou tel scénario, si ce n'est un critère qui paraît important au groupe d'une desserte de centre-ville avant tout. Voilà.

Merci beaucoup de votre participation et de cet accueil Monsieur le Maire.

La réunion s'achève à 18 heures 05.

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

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