

SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL.....	6
1.1 ENJEUX.....	6
1.1.1. ENJEUX DE FONCTIONNALITÉ	6
2.1.1. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	7
1.2 CONTRIBUTIONS	7
2. CONCLUSIONS DU COTER.....	8
3. PRÉSENTATION ET SÉLECTION DES FUSEAUX.....	8
1.3. LA MÉTHODE.....	8
2.3. LES FUSEAUX ÉTUDIÉS SUR LE TERRITOIRE.....	8
3.3. LES FUSEAUX EN 3D.....	9
1.3.3. FUSEAU MARSEILLE-AUBAGNE	9
2.3.3. FUSEAU AUBAGNE MÉDIAN	23
3.3.3. FUSEAU AUBAGNE SUD	24
4.3.3. FUSEAU AB1 SUD HUVEAUNE.....	25
4.3. ÉCHANGES SUR LES FUSEAUX	45

Participants :

GUILLERMET Bertrand, bureau d'études SYSTRA

JULIEN Diane, Responsable territoriale, KFH, AMO Communication

PICQUET Marion, Responsable territoriale, Artelia, AMO Générale

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

THEPENIER Pierre, bureau d'études SYSTRA

BARTHELEMY Christiane, association « Contre la LGV »

BEAULIEU Pierre-Yves, carrières BRONZO

BEVANCON Jacques, Confédération générale des comités d'intérêt de quartier de Marseille et des communes environnantes

BOGTCHALIAN Hélène, particulier, collectif « Tout Aubagne contre la LGV »

BUSSIERE Daniel, premier Adjoint au maire de Roquefort-la-Bédoule

CALFAS Pierre, URVN PACA

CANIONI Danièle, particulier

CANIONI Simone, particulier

CHAIX René, association « Vivre à Gémenos », UVDN 13

COHEN Lucie, présidente de l'association du parc d'activités de Gémenos

CORNILLE Frédéric, cave coopérative des vignerons du Garlabian

DAUTRY Benoît, Domaine des Grandes Rouvières, association « La Bedoule contre le TGV »

DAVID Jean-Baptiste, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille

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

DESTROST Bernard, ville de Cuges-les-Pins, association « Sauvergarde Environnement Cugeois »

ESCALIER David, collectif de défense des terres fertiles des Bouches-du-Rhône

FABRIS Joseph, association « Signes Protection Environnement »

FIORENZANO Jean-Louis, particulier, collectif « Tout Aubagne contre la LGV »

FOLLEGOT Jean-Pierre, particulier

HONORAT Gilberte, association « Contre la LGV »

HONORAT Yves, association « Contre la LGV »

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

LACOMBE Pierre, ancien président de l'association des habitants des Rouvières

LENFANT Claire, Le Cactus du camp du Castellet

LEYDIER Sandrine, domaine viticole du Grand Rouvière, représentant les Jeunes Agriculteurs des Bouches-du Rhône

LONG Lionel, particulier

MARTY Julie, collectif « Tout Aubagne contre la LGV »

MASSARD Jacques, particulier, association des habitants du Petit Rouvière
MOIA Jacques, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCIMP)
MONDINI Pascal, association du parc d'activités de Gémenos
OLIVE Pierrette, particulier
ORGEAS Jérôme, Maire de Roquefort-la-Bédoule
PATOILLARD Alain, association « TGV et Développement Var-Nice-Côte d'Azur »
POULAIN Nicole, Direction départementale des Territoires et de la Mer Bouches-du-Rhône
PREA Michelle, particulier
PREA René, particulier
QUINARD Joël, ville de Cuges-les-Pins
RAGUENET Stéphane, syndicat des Paluds
REMUZAT Claude, particulier
REY Roger, particulier
REYNAUD Jean, UDVN Bouches-du-Rhône
RIDEAU Benoît, particulier, association des habitants du Petit Rouvière
ROSSELLO Marie-Pierre, syndicat des Paluds
SASSONIA Nadine, particulier
TARI Soledad, associations des vins de Bandol
TOUZE Vincent, communauté urbaine Marseille Provence Métropole
VARIN Philippe, Conseil général des Bouches-du-Rhône
VERNIOL Richard, association « Ouest Cadière »
VILLENEUVE André, Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône
VINCENT Nicolas, particulier
ZITO Corinne, ville d'Aubagne

La séance est ouverte à 14 heures 10.

Diane JULIEN - Bonjour à tout le monde. Merci de votre participation à ce troisième groupe de travail Pays d'Aubagne Sainte-Baume. Les deux premiers groupes de travail se sont attachés à travailler sur les scénarios. Donc là, on commence à travailler sur les fuseaux. Nous allons vous présenter les différentes alternatives de fuseaux de passage. Ce sera le cœur de notre groupe de travail aujourd'hui.

Il y a beaucoup de monde aujourd'hui, avec des têtes nouvelles. Donc, bienvenue. Je voulais juste rappeler les règles du jeu du groupe de travail. Une personne est là, elle s'appelle Catherine, et elle va enregistrer tous les *verbatim*, tout ce qui sera dit dans ce groupe de travail. Pour lui faciliter le travail, je vous remercie, quand vous posez une question, de vous présenter et de présenter l'organisme que vous représentez, si vous en représentez un. Je suis garante de la bonne distribution de la parole. Donc, j'essaie autant que faire se peut de la distribuer. Faites-moi signe. On essaie de ne pas se couper pour pouvoir s'entendre. Donc, je rappelle que l'on ne sera sûrement pas d'accord sur tout, qu'il y aura des échanges, on est sur des fuseaux de passage, sur des sujets extrêmement sensibles. Mais on peut tout se dire, pour peu que l'on se le dise avec politesse, et en s'écoutant mutuellement.

Je fais juste un petit préambule avant le tour de table et avant de laisser la parole à Stéphane Rosso. A la pause, on organise, pour la concertation - donc je répète que c'est pour la concertation et non pour le projet -, un micro-trottoir au niveau départemental, au niveau de tous les groupes de travail qui sont en train de « plancher » sur tous les différents départements, Alpes-Maritimes, Var et Bouches-du-Rhône. On fait un petit micro-trottoir pour les acteurs qui veulent bien s'exprimer quelques minutes sur la concertation. Un cameraman et un journaliste seront dans la pièce à côté à la pause. Faites-vous connaître et puis exprimez-vous, que ce soit de manière positive, de manière critique, de manière négative, l'idée étant d'illustrer le bilan de la concertation avec des visages. En effet, on trouve qu'un bilan de concertation, c'est quand même plus vivant à partir du moment où on entendra des gens s'exprimer.

Sur le plan, on va commencer en introduction de manière très rapide, une synthèse des groupes de travail. On va vous parler des conclusions du dernier COTER concernant les fuseaux de passage. Le cœur du groupe de travail sera sur la présentation des fuseaux et des outils de sélection qu'on a eus. On s'attachera à vraiment avoir un zoom le plus près possible du terrain sur tout le territoire Pays d'Aubagne Sainte-Baume, et d'échanger là-dessus. Et puis, on pourra revenir aux attendus des précédents groupes de travail, puisque vous nous aviez demandé des éléments d'études notamment, que l'on a à votre disposition.

On va commencer par le tour de table pour que tout le monde se connaisse et pour que la personne responsable des *verbatim* vous identifie quand vous posez une question.

Il est procédé à un tour de table.

Stéphane ROSSO - En préambule au groupe de travail, je voudrais rappeler un principe : pour que le groupe de travail se déroule dans les meilleures conditions, que l'on puisse vraiment échanger et aller jusqu'au bout des réflexions, on a souhaité qu'il y ait une représentativité de la citoyenneté. C'est très bien et c'est essentiel. Par contre, on va commencer à devenir vraiment nombreux. Je suis très conscient que le sujet est important pour tout le monde et qu'il intéresse tout le monde. Cependant, je vous demanderai, pour les prochains groupes de travail, que l'on se garde la possibilité d'avoir un représentant - deux maximum - par association ou par intérêt collectif, s'il vous plaît, afin de toujours conserver la facilité de travail dans ces groupes de travail.

On peut maintenant commencer le groupe de travail.

1. SYNTHÈSE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL

Marion PICQUET - Bonjour à tous. Assez rapidement, je vous propose de faire un retour sur les précédents groupes de travail pour vous relater l'ensemble des conclusions des travaux qui ont été remontées au Comité territorial qui s'est déroulé le 18 octobre dernier.

D'abord, le message général, qui est un peu la synthèse de nos travaux, remonté au Comité territorial, est le suivant : « *la LGV PACA, projet ferroviaire structurant, doit être le catalyseur de développement d'un système de transport global de la région, et doit être pensé en adéquation avec les systèmes de transport urbain de la ville, des agglomérations et du département* ».

Voici déclinés les différents points qui ont été remontés au Comité territorial :

- le milieu humain est à préserver en priorité ;
- un nouveau système ferroviaire global pour se déplacer très facilement et partout sur le territoire, donc un système global performant ;
- le TER doit rester une priorité, en ce sens qu'il ne doit pas être impacté par le projet.

1.1 ENJEUX

Les enjeux qui ont été remontés au Comité territorial sont les suivants :

- d'abord un enjeu de maillage et de fiabilité de ce système global ferroviaire ;
- ensuite un enjeu de desserte des centres villes, soit une desserte du plus grand nombre ;
- et enfin, l'enjeu de développement fort du TER.

Concernant la thématique des gares, il est demandé des gares accessibles, pour lesquelles l'usager de référence est la personne à mobilité réduite, et ensuite des gares interconnectées et intermodales afin d'éviter au maximum les ruptures de charge. Le temps de parcours à prendre en compte est un temps de parcours porte-à-porte et pas uniquement gare-à-gare. Enfin, la demande faite sur le fret est d'intégrer cette problématique dans l'ensemble de la réflexion, sur la LGV PACA.

1.1.1. ENJEUX DE FONCTIONNALITÉ

En termes de fonctionnalité, si on regarde les gares, prenons d'abord la gare de Marseille Saint-Charles... La gare de Marseille Saint-Charles est apparue comme un emplacement, une évidence pour une future gare souterraine. Par contre, en cohérence, il est demandé bien sûr une conception, une étude en cohérence avec le SCoT, mais dont les véritables enjeux sont les suivants :

- des interconnexions facilitées avec les transports en commun ;
- la proximité entre la gare classique et la nouvelle gare souterraine TAGV ;
- une fonctionnalité du point de vue de l'usager à différentes échelles, donc aussi bien à l'échelle du piéton, qu'à l'échelle urbaine et métropolitaine ;
- des éléments d'attention urbaine, des transparences urbaines, pour un véritable ancrage de la gare dans son quartier.

Voilà pour la gare de Marseille Saint-Charles.

Sur la possible gare à l'est de l'agglomération de Marseille, il a été demandé une étude de faisabilité d'une gare TAGV à l'est de Marseille, avec l'exemple de la Barasse.

2.1.1. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

En termes d'enjeux environnementaux, les premiers, dans l'hypothèse de l'emprunt du couloir de la ligne existante, sont les suivants. Quelles sont les évolutions des impacts sonores en fonction des taux de vitesse ? Quels sont les impacts sur le bâti ? Quelles sont les mesures mises en œuvre pour la gestion de la proximité avec les entreprises à risque, de type Seveso ? Et quelles sont les problématiques foncières ?

Un autre enjeu environnemental finalement apparu comme le problème numéro un est le problème des nuisances sonores. Il a été fait un point sur la réglementation concernant les devoirs du maître d'ouvrage sur les nouvelles infrastructures. Il est demandé effectivement des dispositifs contre le bruit, et la prise en compte des nuisances, mais aussi du cumul des nuisances, donc aussi bien dans la cartographie que dans la méthodologie de prise en compte de ces nuisances.

Un autre enjeu environnemental est la gestion des zones inondables, notamment dans la vallée de l'Huveaune, une étude hydrogéologique sur le territoire de Cuges-les-Pins avec la spécificité karstique, la continuité de la trame verte entre le massif des Calanques et la Sainte-Baume, et enfin la préservation de l'agriculture sur le secteur de la plaine d'Aubagne, Gémenos, Cuges-les-Pins et Roquefort-la-Bédoule.

1.2 CONTRIBUTIONS

Voilà pour les enjeux remontés au Comité territorial pour la prise en compte dans le choix des scénarios puis des fuseaux.

Le Comité territorial a été aussi l'occasion de remonter l'ensemble des quatre contributions apportées par les groupes de travail :

- la première contribution est la proposition d'un fuseau des voies maritimes, ou voies de l'Estaque ;
- la deuxième contribution a été de proposer une alternative au passage en surface de la ligne dans la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et Cuges-les-Pins, soit par un passage en tunnel, soit par l'étude d'un fuseau alternatif au passage en surface ;
- la troisième contribution, ou demande d'études complémentaires, est celle de la situation zéro, ou l'étude d'une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune qui permettrait de faire des aménagements sur les réseaux classiques seuls, pour répondre aux enjeux de desserte 2023-2040 ;
- une motion écrite a été élaborée lors du groupe de travail Pays d'Aubagne Sainte-Baume sur les aspects budgétaires, disant : « *Le coût ne devrait pas être opposable et ne doit pas constituer un frein au traitement des enjeux environnementaux et humains définis dans le groupe de travail. Le traitement de ces enjeux constitue une obligation aux résultats pour RFF.* »

Donc, l'ensemble de ces enjeux et contributions a été remonté au Comité territorial.

Je vous présente rapidement les conclusions sur le choix des fuseaux.

2. CONCLUSIONS DU COTER

Marion PICQUET - Le Comité territorial n'a pas retenu le fuseau des voies maritimes pour des raisons de grandes difficultés techniques de mise en œuvre, qui de surcroît sont hors proportion du gain attendu.

Par contre, l'ensemble des autres contributions apportées par les groupes de travail a été retenu par le Comité territorial, y compris le fuseau alternatif, le passage dans la plaine d'Aubagne, Gémenos et Cuges-les-Pins.

Nous allons vous présenter maintenant ces fuseaux pour travailler ensemble à leur sélection.

3. PRESENTATION ET SELECTION DES FUSEAUX

1.3. LA METHODE

Rapidement, pour que l'on se repère un petit peu dans notre calendrier de travail : pendant toute la période où on a fait le choix des scénarios, le maître d'ouvrage et l'ensemble de ses prestataires, à partir de la zone d'études préférentielles, a proposé des fuseaux. Des propositions ont été faites par le bureau d'études environnement et le bureau d'études techniques, SYSTRA ici présent. Sur la base de ces propositions et d'apports d'autres bureaux d'études, des bureaux d'études de la prospective territoriale notamment, d'un bureau d'études capacité exploitation, et des propositions que nous avons faites en groupe de travail, RFF a proposé au Comité territorial du 18 octobre dernier des fuseaux pertinents. Le Comité territorial en a retenu : ce sont ceux que vous avez sur votre table et que l'on doit vous présenter pour être portés à la concertation. Ces fuseaux vous sont présentés aujourd'hui. On va vous apporter des éléments d'analyses multicritères.

L'objet de notre travail aujourd'hui et lors du prochain groupe de travail est bien de sélectionner ces fuseaux sur la base de nos échanges, sur la base des éléments que l'on vous apportera de l'analyse multicritère pour faire ensemble une synthèse que nous remontrons au Comité territorial du 6 décembre prochain.

2.3. LES FUSEAUX ETUDIÉS SUR LE TERRITOIRE

Pour apporter un éclairage sur l'ensemble des documents qui vous ont été remis, vous avez l'atlas des fuseaux, c'est-à-dire l'ensemble des fuseaux de Marseille à l'Italie. C'est le gros dossier.

Les fuseaux, à chaque fois, sont représentés selon leur mode d'insertion. Vous avez trois types d'insertion possible du futur tracé à l'intérieur de ce fuseau : un mode de passage en tunnel en rouge, un mode de passage indéterminé en orange, et un mode de passage en surface en jaune. Et vous avez en bleu les positionnements possibles des sites de gare.

Ensuite, vous avez un ensemble de fiches ou feuilles fuseaux. Ces feuilles représentent des fuseaux sur le territoire. Comment a été faite la subdivision sur le territoire ? Sur le territoire Nord Marseille, vous avez deux types de fiches fuseaux bleues. Sur le territoire Marseille Huveaune, ce sont les fiches A et AB, AB étant le fuseau alternatif apporté par la concertation. Sur le secteur Aubagne Fontblanche, vous avez trois fuseaux (B1, B2, B3) dans les tons de vert, vert foncé. Et sur le secteur de Cuges-les-Pins Fontblanche Toulon, vous avez cinq fuseaux (C1 à C5), sachant que pour Cuges-les-Pins, C1 et C2 sont équivalents, et C3 et C4 également. Donc, voilà l'ensemble des fuseaux que vous avez devant vous et que nous allons regarder attentivement ensemble aujourd'hui.

Diane JULIEN - J'ai juste une petite remarque pour ceux qui auraient été voir les fuseaux sur internet. Il y a eu une inversion sur un des fuseaux, puisqu'un fuseau 3D Alpes-Maritimes a été mis par erreur dans le département 13. Monsieur Rideau ici présent nous l'a remonté. Merci. Cela a été corrigé ou c'est en passe de l'être aujourd'hui.

Benoît RIDEAU - Cela ne l'a pas encore été. Cela n'a pas encore été fait.

Diane JULIEN - D'accord, mais c'est en passe de l'être.

Benoît RIDEAU - Cela démontre quand même un problème dans la concertation. Vous vous appuyez sur les autres fuseaux, alors qu'il y a des fuseaux qui ne sont pas présentés. C'est anormal, totalement anormal. Je souhaiterais qu'il soit porté au compte rendu le fait que dans la concertation, le but du jeu est de présenter l'ensemble des fuseaux à tout le monde, et non pas certains fuseaux. C'est-à-dire que là, j'ai l'impression que l'on oublie volontairement un fuseau.

Diane JULIEN - Ne vous inquiétez pas, on ne l'omet absolument pas puisqu'on transmet bien tout ce qui a été transmis en groupe de travail depuis dix jours, tous ces fuseaux. Un *erratum* sera fait, ne vous inquiétez pas.

Stéphane ROSSO - Je vais réagir par rapport à cela... On a bien pris en compte votre remarque. Il s'agit effectivement d'un défaut dans le téléchargement des différents fuseaux via les présentations vidéo faites sur les différents fuseaux. Donc, cela a été corrigé, c'est une erreur. Cela dit, sur internet également, il avait été présenté toutes les fiches fuseaux qui permettaient à tout le monde de s'y retrouver. Il n'y a pas de problème, il n'y a pas de volonté délibérée de la part de RFF de faire quoi que ce soit pour induire en erreur. Cela arrive parfois qu'il y ait des erreurs de téléchargement. Voilà, c'en est une.

Claude REMUZAT - J'ai juste une question de compréhension. Quand vous dites que les fuseaux sont équivalents, sur la base de quel critère est-ce ?

Marion PICQUET - Quand vous regardez vos cinq fiches, vous verrez que le dessin sur ces fiches est équivalent.

Claude REMUZAT - Est-ce le même dessin ?

Marion PICQUET - C'est le même dessin. Sauf que les sections, en fait, vont de Cuges-les-Pins à Toulon. Donc, pour l'ensemble, elles sont différentes. Mais pour ce qui nous concerne aujourd'hui, elles sont équivalentes. Donc vous en avez trois au lieu de cinq.

3.3. LES FUSEAUX EN 3D

Stéphane ROSSO - L'objectif est de vous présenter comme ce qui a été mis en ligne, grâce à une maquette, un outil qui permet d'avoir une maquette en trois dimensions, l'insertion des fuseaux dans l'environnement. Pour avoir une vue complète de tout ce qu'il se passe, on va commencer par Marseille et se diriger vers Toulon. On va le faire une fois. Et après, on se focalisera plutôt sur la partie qui concerne la vallée de l'Huveaune, le Pays d'Aubagne et la Sainte-Baume.

1.3.3. FUSEAU MARSEILLE-AUBAGNE

Stéphane ROSSO - Là, on est à l'entrée de Marseille. Pour ceux qui reconnaissent, ici, c'est Saint-Henri. D'ici arrive la ligne LGV actuelle qui, une fois qu'elle sort ici, de la tranchée couverte des Pennes-Mirabeau, s'inscrit sur la ligne classique historique Paris-Lyon-Marseille. Donc, les trains qui arrivent de la LGV circulent sur cette ligne comme n'importe quel train, comme un train corail, comme un TER, comme un train de fret. On est à partir de Marseille et on le verra jusqu'à l'entrée d'Aubagne, et même un petit peu plus loin, suivant les options, sur une ligne classique qui peut indifféremment circuler par des TER, par des trains corail, par des TGV qui sont des trains comme les autres, en tout cas sur cette ligne-là.

Ici, on a une rentrée dans Marseille. On le voit ici, tout à l'heure Marion rappelait le code couleur, il y a une étiquette aussi qui apparaît. Quand on est sur du rouge clair, on est sur une zone qui est envisagée en tunnel. Quand on est sur de l'orange, comme cela, on est sur une zone indéterminée. Et lorsque l'on est sur du jaune, on est sur un passage en surface. Là, on va s'insérer dans la ligne Paris-Lyon-Marseille. Puisque nous avons aujourd'hui un emplacement réservé issu déjà de la LGV Méditerranée de plus de dix mètres à côté de cette voie historique Paris-Lyon-Marseille, nous allons continuer en surface. Ici, nous avons un passage en tunnel puisque nous sommes dans le tunnel de Saint-Louis existant, donc nous serons obligés de repasser en tunnel. Après, nous allons cheminer le long de cette infrastructure ferroviaire existante, encore une fois parce que le foncier permet de le faire, et aller jusqu'ici au chemin de Sainte-Marthe. Après, derrière, nous allons regarder quelles sont les possibilités de continuer en surface et de s'inscrire toujours le long de cette voie, et/ou passer en tunnel un moment parce que la gare Saint-Charles, la future gare souterraine, sera une gare qui sera souterraine, donc. Et pour le coup, il faudra bien, à un moment ou à un autre, que l'on plonge et que l'on accède à cette gare selon les axes.

On va définir trois ou quatre axes :

- un axe existant est comme celui-ci, là, totalement parallèle à la grande halle qui vient d'être construite ;
- un autre axe vient en perpendiculaire, comme cela, du faisceau de Doire ;
- un troisième axe vient ici, en parallèle du faisceau de Doire.

Suivant les axes, on va se retrouver à des profondeurs différentes. La gare souterraine va se retrouver à des profondeurs différentes tout simplement parce que lorsque l'on va être comme cela, ici on a déjà une infrastructure (le bâtiment voyageur) et en dessous de cette infrastructure, on a une autre infrastructure, le métro. Donc, il va falloir se situer encore en dessous du métro, donc vraisemblablement sur des profondeurs plus importantes. Ici, on va être sur des profondeurs de l'ordre de 30 mètres, et ici pareil, sur des profondeurs de 30 mètres. Aujourd'hui, ce sont des axes qui doivent être, encore une fois, approfondis. On a bien entendu une contrainte forte : l'arrivée du métro dans cette gare de Saint-Charles. C'est pour cela que l'on est aussi obligé de descendre un petit peu profondément pour pouvoir ressortir de cette gare en ligne qui permettra la décongestion du nœud ferroviaire marseillais. On est obligé de quitter cette gare en ligne et de passer sous le métro en tunnel pour venir ensuite traverser Marseille en tunnel, et venir s'inscrire ici, à la sortie, quelque part au niveau de l'autoroute, dans cette zone-là, une sortie de tunnel afin d'emprunter la vallée de l'Huveaune.

Le passage dans la vallée de l'Huveaune se fait préférentiellement en surface, parce qu'il existe aujourd'hui des solutions techniques permettant d'insérer cette quatrième voie ; on va y venir.

Dans cette sortie-là, on est dans une zone sur laquelle on est capable d'avoir une maîtrise foncière puisqu'il y a déjà pas mal de foncier ferroviaire. On est capable d'avoir une maîtrise foncière pour permettre cette sortie du tunnel et l'insertion de cette quatrième voie le long des deux voies existantes, bientôt trois en 2014.

Ici, c'est la zone de la sortie de tunnel. Et à partir de cette zone-là, une fois que l'on est sorti du tunnel, on va être dans une zone dédiée aux échanges entre les TER, les TGV qui arriveront d'Aubagne ou qui devront passer dans le tunnel filant, ou les TER qui passeront, qui arriveront d'Aubagne, et qui devront également passer dans le tunnel filant sous Marseille Saint-Charles. On aura besoin de créer cette zone d'échanges quelque part ici, en tout cas entre la sortie de Saint-Marcel et la gare, la future halte de La Barasse qui sera mise en place dans le cadre du projet de troisième voie Marseille-Aubagne-Toulon et qui sera développée dans le cadre du projet du système régional performant, la LGV PACA, dans ce quartier-là.

Entre Saint-Marcel et ici, on est dans cette zone d'échanges non utilisée, pour faire des échanges entre ce qu'il va se passer en surface, c'est-à-dire les trains qui iront à la gare de Marseille Saint-Charles en surface telle qu'elle est existante, et ceux qui devront aller en souterrain, soit pour aller desservir Aix-en-Provence - on l'avait dit, des Aubagne-Aix-en-Provence ou des Aubagne-Vitrolles sans changement de train à Marseille Saint-Charles, pour des trains qui devront ou pourront emprunter ce shunt pour arriver plus facilement sur la Côte Bleue ou sur Aix-en-Provence, soit pour aller prendre la ligne à grande vitesse.

Ici, on est toujours, encore, sur l'infrastructure équivalente à l'infrastructure de la troisième voie en construction, c'est-à-dire que la quatrième voie aura des caractéristiques équivalentes. On aura des taux de vitesse à peu près équivalents, 160 kilomètres/heure, 180 kilomètres/heure plus difficilement, puisque l'on est quand même sur une voie qui a des courbes et des contre-courbes avec des éléments pas très longs... Donc, plus vraisemblablement, plutôt entre 130 et 160 kilomètres/heure, 180 kilomètres/heure si on est capable d'y arriver, mais voilà, on reste bien sur du réseau classique avec une possibilité également pour les TER de rouler à ces vitesses-là quand ce sera possible.

On va s'insérer tout le long. Ici, on a du foncier, on sait le faire sans trop de problèmes, également, ici, au passage d'Arkema. Après, il existe des solutions pour avoir un impact minimum sur cette vallée de l'Huveaune lorsque l'on va insérer la quatrième voie. Des solutions existent, elles ont été proposées par diverses associations, à la fois en COTER par la FNAUT, à la fois lors des groupes de travail. Il existe des solutions techniques par exemple le ripage d'une autoroute, c'est-à-dire que l'on voit que l'on a un peu de foncier de l'autre côté, là où on a des arbres. Aujourd'hui, pour insérer la quatrième voie, il ne nous faut pas grand-chose, il faut environ huit mètres. On est capable aujourd'hui d'envisager des solutions qui permettraient cette insertion de cette voie par ripage d'autoroute ou en travaillant en encorbellement. Travailler en encorbellement, c'est venir travailler au-dessus de l'autoroute, notamment peut-être en rectifiant les profils en long ; ou alors, solution un peu moins facile, par ripage des voies existantes.

Donc, on va s'insérer tout le long de cette vallée de l'Huveaune.

La philosophie reste la même tout le long : essayer de rechercher l'équilibre et d'installer cette infrastructure entre l'infrastructure autoroutière existante et l'infrastructure actuelle, en évitant le plus possible les ripages des voies existantes, et les impacts sur le bâti. L'objectif de ce fuseau, on va le voir, c'est de rentrer et d'aller jusque dans la gare d'Aubagne avec cette quatrième voie qui ne sera pas forcément dédiée aux TGV, mais que pourront emprunter à la fois les TER et les trains Intercités. C'est aller jusqu'à cette quatrième voie, jusque dans la gare d'Aubagne. On arrive ici dans cette zone indéterminée. Pourquoi est-ce une zone indéterminée ? Ce n'est pas que l'on ne sait pas faire passer la voie en surface, mais là, il y a des infrastructures autoroutières que l'on va croiser, que l'on va tangenter, c'est un peu plus compliqué. Donc aujourd'hui, on ne sait pas très bien comment on va faire ce passage-là donc on l'a mis en indéterminé.

Encore une fois, des solutions existent, comme se jumeler, se rapprocher le plus possible d'une infrastructure autoroutière. Et là, on va rentrer dans un faisceau sur lequel on mettrait beaucoup plus de choses, puisque l'on est sur le faisceau ferroviaire avec l'entrée du faisceau de la gare d'Aubagne sur lequel, là, après, l'inscription de la quatrième voie ne pose plus trop de problèmes, étant donné la configuration du site de la gare d'Aubagne. En revanche, c'est à partir d'un certain point (où, on ne sait pas...), quand on va arriver à l'entrée de la gare d'Aubagne, qu'on va devoir commencer à descendre les voies, en tout cas en altitude ou en altimétrie, pour permettre de s'insérer dans un tunnel afin de traverser Aubagne. On le voit là en rouge. On va traverser Aubagne, tout en tunnel, sans impact sur le bâti, pour arriver ici, dans la zone des Paluds, dans laquelle on a modifié le code couleur par rapport au fuseau que l'on a diffusé sur internet, modification qui fait suite petit à petit aux prises en compte du groupe notamment agriculture-viticulture du 25 octobre dernier, aux remarques faites dans les différents groupes de travail, et aux remarques prises en compte par les élus et autres organismes.

Ici, on va venir s'insérer, non pas en surface - je « dézoome » et je « rezoomerai » après -, mais on va trouver un mode de passage qui permette de conserver les activités à terme, c'est-à-dire de venir en tranchée couverte, l'objectif étant de s'inscrire le plus proche possible de cette démarcation que l'on voit ici, entre la zone agricole et la zone d'activités, en tranchée couverte. Pourquoi est-ce en tranchée couverte ? Tout simplement parce qu'elle nous permet assez facilement, grâce à des solutions techniques et grâce à la connaissance technique des bureaux d'études et des entreprises, de nous dire qu'aujourd'hui, pour insérer deux voies, il faut à peu près 20-25 mètres de large. On sait travailler sur ces 25 mètres de large. C'est-à-dire que l'on va venir travailler à créer les parois tout de suite sous la terre, et petit à petit, on va venir grignoter. C'est-à-dire que le chantier ne se déroulera pas à l'extérieur de ces 25 mètres. On viendra tout le long creuser, descendre la voie au niveau auquel elle doit être descendue, et puis derrière, venir recouvrir avec une dalle. Et si, au-dessus de la dalle, il y a trois mètres de terre agricole, on reconstituera trois mètres de terre agricole. S'il y a un espace pour faire une zone d'activités, on se permettra de reconstruire la zone d'activités.

Marie-Pierre ROSSELLO - Etes-vous en train de dire que sur la zone des Paluds, vous n'allez pas exproprier d'entreprises ?

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas. Aujourd'hui je ne sais pas. On est dans un fuseau qui coupe à peu près pour une moitié la zone d'entreprises et pour l'autre moitié la zone agricole. Ce qui est sûr, c'est qu'on sait gérer. Ici, il y a quand même du foncier disponible et de la voirie que l'on saurait reconstituer. Aujourd'hui, on n'en sait rien. Il faut que l'on affine nos études. En tout cas, on est capable de reconstituer derrière ce qu'il se passe.

David ESCALIER - Et comment allez-vous faire pour les terres agricoles ?

Pierre THEPENIER - Le principe de passage est un principe de passage en souterrain, sous la commune d'Aubagne et au sud de la commune de Gémenos. La solution retenue sous le bâti, c'est évidemment un passage en tunnel, sans aucune interaction avec la surface ni pendant la durée des travaux, ni jamais. Dans deux cents ans, ce sera toujours souterrain et on ne verra rien. L'avantage de la tranchée couverte est qu'elle est un peu plus facile à réaliser que le tunnel, mais nécessite des destructions localisées en surface. Donc, les destructions sont plutôt en emprunt provisoire de terre en surface. Le but est de creuser sur une largeur la moins grande possible. Quand il s'agit de terre agricole, on arrive à reconstituer les terres et les redonner à l'exploitation très rapidement, dès la fin des travaux. Cela ne pose absolument aucun problème, on peut même reboiser dessus le cas échéant, il n'y a aucune difficulté à cela.

Quand il s'agit de bâti, il est évident que l'on passe sous le bâti. Il y a deux solutions :

- soit on le reprend en sous-œuvre éventuellement, on peut le soutenir par le dessous, c'est possible pour certaines installations, voire pour toutes les installations ;
- soit on le détruit et on le reconstruit derrière, en neuf. Cela pose le problème de la coupure d'activités de l'exploitant du bâti.

Donc, ce que l'on va s'atteler à faire, c'est de rester à la limite entre la zone artisanale et la zone agricole, de manière à ne pas avoir de destruction de bâti.

Marie-Pierre ROSSELLO - Parce que là en plus, on est au nord de la zone, côté Gémenos. Est-ce bien cela, si j'ai bien compris votre plan ? Oui, donc, c'est là où on a les plus grosses sociétés. Il y a Profroid, Stédim...

Pierre THEPENIER - Le but est de maintenir leur activité.

Corinne ZITO - Je voulais juste revenir au tracé Aubagne Nord (tracé B1). J'ai assisté à la dernière réunion du groupe agriculture. Et il me semble - je n'ai toujours pas eu le compte rendu - qu'à la fin de cette réunion, la position générale prise par l'ensemble des participants, c'est que nous ne nous positionnons sur aucun des tracés proposés. Je suis très étonnée de voir aujourd'hui que vous avez étudié le mode de passage sur les zones agricoles en disant qu'on vous l'avait

demandé. Je ne sais pas qui vous a demandé cela, on ne vous a pas demandé cela. J'insiste, nous étions plusieurs à assister à cette réunion. Il a bien été dit, et on a demandé que ce soit noté dans le compte rendu, que nous ne choisissons aucun des quatre fuseaux qui nous étaient proposés. Je ne sais pas qui vous a demandé d'étudier cette partie-là. Je ne comprends pas pourquoi aujourd'hui, on arrive à une étude en tranchée couverte. Cela n'a jamais été demandé par personne et je tiens à ce que cela soit signalé. Nous n'avons jamais demandé que l'on étudie le passage en tranchée couverte. Il est hors de question que, même avec des relocalisations, que ce soit au niveau des terres agricoles ou des entreprises, la décision est toujours la même, nous n'acceptons pas ces fuseaux. Je tiens à le signaler.

Stéphane ROSSO - On avait bien noté cela. Maintenant, on a aussi un libre arbitre. C'est-à-dire que, vu les remarques faites lors du groupe de travail agricole, qui disait qu'il n'y avait aucune perte de terre agricole, on a pris sur nous de se dire que la solution tranchée couverte permettait de reconstituer à terme....

Corinne ZITO - Vous avez pris sur vous.

Stéphane ROSSO - Oui.

Corinne ZITO - Donc, on n'est plus dans la concertation.

Stéphane ROSSO - Si. C'est-à-dire que nous, on propose des choses, vous nous dites « eh bien, non, nous, cela ne nous va pas ». Derrière, on propose d'autres solutions qui permettraient d'avancer sur le sujet. C'est sûr que si vous nous dites « nous, cela ne nous va pas », et puis que l'on s'arrête de réfléchir, on ne va pas avancer. Donc, suite à ces remarques dans lesquelles on a dit qu'il n'est pas envisageable de perdre un mètre carré de terres agricoles, on a avancé et on s'est dit que pour permettre de reconstituer la surface agricole au final telle qu'elle était à l'initiale, c'est bien entendu de passer en mode de tranchée couverte qui permet de reconstituer cette superficie. Comme quoi, des fois, les groupes de travail ont de très bonnes idées, c'est même souvent, et derrière on prend en compte ces idées et puis on réfléchit.

Marie-Pierre ROSSELLO - Je peux vous dire que je m'oppose totalement à cela. Il est hors de question que vous touchiez aux entreprises de la zone des Paluds. Je vous le dis très franchement. Comme cela, vous savez où vous allez.

Stéphane ROSSO - Ce que je vous propose, puisque l'on n'a pas fini le fuseau, et que l'on n'a pas fini, c'est de continuer à décrire le fuseau, et après bien entendu, puisque c'est l'objectif de ce groupe de travail, de recueillir vos avis et les réflexions... *Brouhaha*.

S'il vous plaît, s'il vous plaît... On est nombreux, donc on va se ménager chacun des temps de parole. Je finis la présentation du fuseau. Et après, bien entendu, l'objectif étant d'échanger sur les fuseaux proposés, on verra ce qui est acceptable ou pas.

De la même façon qu'il existe des solutions techniques - Pierre Thepenier l'a dit -, pour ne pas avoir d'impact sur le bâti avec notamment des reprises en sous-œuvre, il existe pour les exploitations agricoles, aujourd'hui, des possibilités que RFF, en recherchant du foncier, puisse mettre à disposition du foncier pendant la période dans laquelle la construction de la tranchée couverte se ferait aux exploitants pour retrouver leur capacité d'exploitation. Ce foncier sera mis temporairement à disposition et pourra éventuellement, une fois le projet terminé, être cédé à des personnes, de nouveaux entrants qui désireraient faire de l'agriculture, en tout cas, dans la région de la plaine d'Aubagne, Gémenos, Cuges-les-Pins et Roquefort-la-Bédoule.

David ESCALIER - Vous le notez cela, par contre, Stéphane, ce que vous êtes en train de dire.

Stéphane ROSSO - Oui, c'est noté dans le *verbatim*.

Diane JULIEN - On note tout. On le notera même dans le compte rendu.

Stéphane ROSSO - L'objectif étant, je le disais, de passer en tranchée couverte, ce qui permettra à terme de restituer l'état initial, en venant s'inscrire le plus possible le long de la démarcation, ici,

entre la zone d'activités et puis les zones agricoles, avec après, la possibilité qu'offre ce fuseau de passer ici... Je finis. L'objectif est de rattraper le col de l'Ange et le passage de Cuges-les-Pins avec soit du passage en indéterminé ici, soit en tunnel, soit des modes de surface ici. Et après, ce que je disais, bien entendu, c'est passer dans le col de l'Ange au niveau de Cuges-les-Pins.

Le passage de Cuges-les-Pins, dans ce fuseau, est un passage plus au nord et donc du coup, sur le versant du massif de Cuges-les-Pins, en contre-haut. On est sur un passage indéterminé parce que ce passage pourrait se faire alternativement en remblai, déblai, tunnel et viaduc sur la section, l'objectif étant de rechercher le plus possible les passages en surface. Donc, pour le passage de Cuges-les-Pins, toujours pareil, on est sur des modes d'insertion en alternance que j'ai cités. Derrière, on arrive à la frontière départementale, avec la descente vers Toulon.

René CHAIX - Pourriez-vous vous arrêter vers Aubagne, s'il vous plaît, pour voir l'endroit de la tranchée couverte où vous allez passer en dessous ?

Stéphane ROSSO - A l'issue de cette tranchée couverte, plusieurs solutions s'offrent à nous. On va le voir tout à l'heure. Je vais le mettre temporairement le temps de discuter de ce passage et puis on le reverra de façon plus précise après. Ici on est sur le fuseau, que l'on appelle fuseau Aubagne médian, Gémenos médian (fuseau B2), sur lequel plusieurs possibilités s'offrent à nous : soit la possibilité de venir s'insérer tout le long du fuseau B1 et après de partir sur les fuseaux C1 et C2 (ce sont les mêmes pour le passage de Cuges-les-Pins), soit la possibilité - on voit ici un point nodal - de venir s'insérer dans le fuseau B2, tout de suite, sans avoir à passer par cette bande d'habitations, et venir ici en sortie de tranchée couverte grâce à un viaduc vraisemblablement, dans la fin du massif de Doire pour revenir dans le fuseau B2. Je finis mon explication.

Ce que je disais tout à l'heure en préambule, c'est que jusqu'en gare d'Aubagne, jusqu'à ce que l'on commence à pénétrer dans le tunnel, on va être sur une ligne qui sera circulée à même vitesse que ce que les trains circulent actuellement. Ce n'est qu'après, lorsque l'on est en tunnel, ici bien évidemment en tranchée couverte, donc à l'abri, que l'on va commencer à faire nos montées en vitesse pour atteindre effectivement, ici, des vitesses qui commencent à se rapprocher plutôt de la grande vitesse, entre 200 et 230 kilomètres/heure, plutôt qu'avant. La future zone de grande vitesse dans ce fuseau-là commencerait à l'entrée dans le tunnel d'Aubagne et se poursuivrait en souterrain jusqu'à la frontière départementale.

Diane JULIEN - Attendez, attendez s'il vous plaît, il y avait une dame qui voulait intervenir depuis un certain temps.

Christiane BARTHELEMY - Je voulais poser une question qui concernait la restitution des terres agricoles. Tout à l'heure, vous parliez de la restitution des terres agricoles. Je ne suis pas agricultrice, mais quand même, je me pose juste une question : A combien d'années cela correspond-il ? Parce qu'on leur emprunte leurs terres, on leur en donne d'autres. Combien de temps cela dure-t-il ?

Je m'appelle Madame Barthélémy, je me représente moi-même et je pose juste des questions que je trouve étonnantes, dont on n'entend pas parler, et pour lesquelles on n'a pas de réponse. On emprunte des terres, c'est bien, cela a l'air généreux. Et au bout de combien de temps les rend-on ? Parce que l'on ne parle pas de temps, là, on est dans le vague. Combien d'années cela va-t-il durer ?

Stéphane ROSSO - La tranchée couverte se fait à l'avancement. Donc pour la réalisation de toute la tranchée, il faudrait compter entre 12 et 18 mois. Après, il faut déterminer plus précisément les modes de construction, mais vraisemblablement sur une période assez courte qui serait en deçà d'un an.

Christiane BARTHELEMY - Alors, vous pensez qu'en l'espace de 6 mois, on peut transplanter tout ce que l'on est en train de produire et 6 mois après, on repose tout, là, comme des arbres

fruitiers, des oliviers, des cerisiers... Cela me paraît complètement aberrant ! Je ne suis pas agricultrice, mais bon...

Stéphane ROSSO - Je ne suis pas agriculteur non plus. Je finis Madame. Je finis Madame. Ce sont les questions que l'on pose. Justement, c'est pour cela que l'on a un groupe de travail agriculture, c'est pour envisager dans ce groupe de travail, les contraintes et les solutions qui s'offrent à nous. Voilà. Après, aux agriculteurs de déterminer ce qui leur semble possible ou pas.

Pierre THEPENIER - Madame, dans le cadre de ces travaux, j'ai fait des travaux analogues récemment. L'agriculteur, ou plutôt l'exploitant, perçoit des indemnités de perte de récolte pendant la durée où sa récolte est impactée par les travaux. Si la pousse des arbres reprend un certain temps, c'est également pris en compte. Pour certains, les allongements de parcours sont également pris en compte pour une certaine durée. D'une manière générale, par rapport au projet d'où je viens (la LGV Rhin-Rhône), je peux dire que le monde paysan n'a pas eu à souffrir de la réalisation de la LGV.

Claire LENFANT - Claire Lenfant, du camp du Castellet. Initialement, je voulais vous demander de développer davantage le détail des tracés quand on arrive au camp, c'est-à-dire quand on arrive à la limite des Bouches-du-Rhône, parce que vous êtes passés très vite. C'est vrai que je suis très « limite », donc évidemment, certaines choses m'intéressent. Et pour rebondir juste un instant sur la question que se posait la dame, il me vient l'idée de vous demander pourquoi vous ne réutilisez pas les zones sous la route des Paluds.

Stéphane ROSSO - Excusez-moi, je ne vous ai pas entendue.

Claire LENFANT - Je disais que pour rebondir sur la question que posait cette personne, concernant notamment les terres agricoles, je me posais la question de savoir, pourquoi, quitte à enterrer, n'enterrez-vous pas sous la route des Paluds ? Mais l'essentiel de ma question était initialement pour le camp, bien entendu.

Stéphane ROSSO - Tout simplement parce qu'il y a une énorme différence de coût entre la tranchée couverte et le tunnel, différence qui va pratiquement du simple au double.

Claire LENFANT - Excusez-moi, peut-être pourriez-vous le faire en tranchée couverte sous la route, non ?

Pierre THEPENIER - La géométrie n'est pas la même.

Marie-Pierre ROSSELLO - Comment accède-t-on aux Paluds s'ils creusent sous la route ?

Stéphane ROSSO - Quelle est votre question exactement ?

Claire LENFANT - Je voulais savoir quand vous arrivez après le col de l'Ange, après Cuges-les-Pins, que faites-vous après ?

Stéphane ROSSO - Ici, c'est du mode de passage dans lequel on va avoir des alternances remblai, déblai, viaduc.

Claire LENFANT - Pour vous, à quel endroit est la limite des Bouches-du-Rhône, s'il vous plaît ?

Stéphane ROSSO - C'est à peu près, mais pas tout à fait, la partie jaune, la transition jaune orange.

Claire LENFANT - D'accord. Et donc, vous envisagez de passer en aérien au Camp du Castellet, j'imagine.

Stéphane ROSSO - En tout cas, là, après, tout dépend de la topologie à l'endroit précis. Mais ici, ce sont des alternances. Oui effectivement, dès que l'on peut passer en surface, on passera en surface.

Claire LENFANT - Il est inutile de vous dire que je ne suis pas favorable.

Stéphane ROSSO - Monsieur Villeneuve, vous souhaitez intervenir.

André VILLENEUVE - Je trouve que l'idée de mettre la tranchée couverte sur la RN8 est à réfléchir parce que vous dites que l'on va reconstituer le sol, mais le sol n'est pas une matière inerte. En agriculture, le sol est une matière vivante. Et pour répondre un peu aux questions qui se posent sur la reconstitution d'un sol, cela ne se reconstitue pas en un an. Un agriculteur, quand il constitue un sol, il met de nombreuses années pour faire en sorte qu'il y ait un équilibre qui se crée, qu'il y ait une biodiversité. On parle beaucoup de biodiversité dans les airs ou sur le sol. Mais on ne parle pas beaucoup de la biodiversité dans le sol. Or il faut savoir que dans le sol - quelqu'un pourra compléter -, la biodiversité est aussi importante que sur le sol. Donc il ne faut pas oublier cet élément-là, parce que l'on « zappe » ici un truc « hyper » important.

Stéphane ROSSO - Toutes les spécificités du sol seront prises en compte d'autant plus que, comme vous le savez, plus on prend ces choses en amont, mieux on est capable de les anticiper.

André VILLENEUVE - Personne n'est capable de reconstituer un sol en 6 mois. Un sol, cela se reconstitue naturellement, vous comprenez ce que je veux dire. Même RFF, quand vous dites « on est capable en 6 mois, en un an ». Non, non, personne n'est capable.

Stéphane ROSSO - Attendez, Monsieur Villeneuve, je ne vous ai pas dit que l'on était capable en 6 mois, je n'ai pas donné de date. Je finis. Ce que je vous dis, c'est qu'à partir du moment où on a un fuseau déterminé, le législateur a mis des outils en place pour que RFF puisse justement prendre en compte cette problématique de délai à la fois de pousse des arbres, de reconstitution des sols, des choses très techniques qui aujourd'hui sont hors de mes compétences. C'est bien pour cela que l'on fait un groupe de travail agriculture. C'est pour partager ces sujets, et savoir encore une fois, comment on peut s'y prendre. A partir du moment où on a une position sur un fuseau, on est capable très rapidement de mettre en place ces outils, c'est-à-dire à l'horizon 2012-2014. Donc, on va être capable de mettre en place ces outils. Et si pour créer et reconstituer ce sol, cela veut dire qu'il faut stocker des terres quelque part, en attendant, et puis que l'on fasse un traitement spécifique, je n'en sais rien, on le fera. Derrière, quand on viendra faire nos travaux, bien entendu on démobilisera le sol. Mais on aura préparé à l'avance le cubage de terre nécessaire avec la bonne composition pour venir se remettre.

Je veux pour preuve une expérience qui a eu lieu sur la LGV Rhin-Rhône : ceux de la LGV Est Européenne sont passés dans des cultures de vignes qui font du champagne, et sur préconisation de l'INAO, du Comité champenois, etc., on a pris strate par strate les terres, on les a stockées avec des recommandations qui allaient bien, on les a remises dans l'ordre inverse dans lequel elles ont été enlevées, et l'INAO a réattribué l'AOC aux champenois.

Diane Julien - Il y a une question de Cuges-les-Pins.

Joël QUINARD - Ce n'est pas une question spécifique Cuges-les-Pins, je pense. C'est une question. Je ne suis pas un as en communication. Mais je dirais que la manière dont vous nous présentez la chose amène effectivement le genre de question très précise que les gens vous posent en ce moment, alors que j'ai l'impression que votre carte superpose l'ensemble des fuseaux proposés à l'heure actuelle. Mais je crois que cela va être intéressant que l'on ait une vision de cet ensemble où vous nous présentiez un peu les 4 ou 5 fuseaux envisagés. Et puis ensuite, on rentre effectivement dans les détails un peu, dans les problématiques de surface, tunnel et autres, de chacun des fuseaux. Mais là, on attaque directement dans le détail, sur un des fuseaux qui n'est pas forcément celui qui satisfait la majorité de gens. Personnellement, j'attends de voir ce qu'il va se passer sur le dernier fuseau. C'est plutôt cela qui m'intéresse.

Stéphane ROSSO - Très bien. Après, l'objectif est de présenter tous les fuseaux. Si je présente la carte... Je finis. Si je présente la carte et que l'on me dit « non, nous, on ne veut pas discuter des autres »...

Joël QUINARD - On voit qu'il y a des fuseaux, mais...

Stéphane ROSSO - Je la montrerai à la fin. L'objectif aujourd'hui, c'est bien que l'on puisse recevoir les avis de chacun, sur chaque fuseau. Donc, autant le faire fuseau par fuseau, l'essentiel étant qu'à la fin, ou au début, mais je préfère à la fin, vous ayez la vision complète et que l'on discute également aussi sur la vision complète des fuseaux, et sur les différents modes de connexion entre chaque fuseau.

Claude REMUZAT - Vous excuserez une question de quelqu'un qui « prend le train en marche », si je puis m'exprimer ainsi. Là, vous présentez différentes alternatives. Ma question étant à l'amont, la décision est-elle prise ou qu'est-ce qui doit entraîner la décision ? Est-ce qu'il y a un fond de dossier, je dirais, économique, même sommaire avec les rapports coûts/avantages, le taux de rentabilité interne du projet ? Je sais bien que tant que le tracé n'est pas fixé, vous ne pouvez pas calculer le coût exact. J'imagine qu'il y a eu des études préalables. Merci.

Benoît RIDEAU (hors micro) - On a dit à la dernière réunion que le coût ne rentrait pas du tout dans tout ce qui est prise de position.

Stéphane ROSSO - Diane, pense à bien donner le micro aux personnes qui interviennent...

Diane JULIEN - Oui, oui, et pensez à se présenter.

Stéphane ROSSO - Présentez-vous avant vos interventions.

La réponse est dans votre question. C'est qu'effectivement, vu que l'on a quatre fuseaux possibles, sur une surface couverte importante, les TRI ne seront pas calculés tout de suite. C'est clair, ce sera calculé pendant les études d'ABS, en 2012. Maintenant, on a des idées de coût et vous les avez sur les fuseaux, sur les fiches fuseaux par secteur. On a des idées sur le coût d'un passage dans chaque secteur qui vous est donné.

Pour compléter peut-être ce que disait Marion tout à l'heure, là, on va s'attacher à passer en revue les fuseaux, à présenter la philosophie de chaque fuseau et à recueillir vos remarques. On va aussi également mettre à votre disposition un tableau d'analyses multicritères qui prendra en compte les enjeux environnementaux, humains, économiques, qui permettra aussi de se faire une idée plus qualitative de chaque fuseau.

Jean REYNAUD - Excusez-moi, mais il est déjà 15 heures 15, et nous n'en sommes qu'au premier fuseau.

Stéphane ROSSO - Monsieur, s'il vous plaît ! Monsieur, s'il vous plaît !

Jean REYNAUD - Si vous demandez rapidement à la salle, sur les différents fuseaux, qui est plutôt favorable et qui est plutôt défavorable, on ira travailler plus vite sur le fuseau où il y aura le plus de monde favorable, et on gagnera du temps.

David ESCALIER - On n'en veut pas, du TGV. C'est clair et net. On n'en a pas besoin. Économiquement parlant, et environnementalement parlant, on n'en a pas besoin. Et là, ce n'est pas le débat.

Diane JULIEN - S'il vous plaît !

Jean REYNAUD - Au-delà de ceux qui ne veulent pas du tout de fuseau, bien entendu.

Stéphane ROSSO - Monsieur, Monsieur, je vais vous répondre simplement. Aujourd'hui, je conçois que vous soyez un petit peu impatients. Mais on va d'abord discuter de tous les fuseaux. Et après, on échangera de façon plus générale.

Soledad TARI - Juste un instant. Soledad Tari, de l'association des Vins de Bandol. En fait, je suis juste de l'autre secteur. C'est vrai que je viens à cette réunion, déjà parce qu'on est tous dans le même train, on est tous dans la même situation, même si on essaie de nous diviser à travers ces réunions, ces groupes de travail géographiques. Et on essaie de masquer un peu le vent de contestation qui, à vrai dire, s'est soulevé contre ce projet quand même très important de la LGV. Et les membres de l'association des Vins de Bandol en tout cas, puisque je parle en leur nom, sont

contre tous les tracés, qui vont tous nous porter atteinte. Et à vrai dire, ces tracés ne peuvent que soulever une opposition générale de la population parce que justement, on est en train de s'attaquer. On a choisi le tracé sud, enfin « on a choisi », l'Etat et RFF ont choisi le tracé sud, suite à un faux débat public alors que c'est la zone où il y avait les enjeux environnementaux, agricoles et financiers les plus importants. Donc, c'est évident qu'il va y avoir une contestation.

Concernant l'agriculture, je crois que vous parlez de différentes zones, de différentes régions. Et c'est mal connaître, en fait, la situation gravissime dans laquelle se trouve l'agriculture, c'est-à-dire son extrême fragilité, ici, dans le sud. Je ne parle pas au niveau rentabilité, je parle au niveau pression foncière, immobilière, qui fait que là, il y a quelques « irréductibles Gaulois » qui ont continué à préserver la terre, à cultiver, comme nous dans l'appellation Bandol. Et malgré cela, une grande partie des terres agricoles a été perdue. Nous, par exemple dans l'appellation Bandol, malgré le dynamisme, on a dû perdre plus de 50 % en 30 ans. Et là, à vrai dire, ce tracé LGV, c'est vraiment lui porter le coup de grâce, quoi !

Après, concernant le fait de reconstituer les terres, c'est mal connaître aussi, c'est ce que l'on disait, les oliviers. On va replanter des oliviers tout petits ? Pour la vigne, je vois par exemple pour l'appellation Bandol, il faut attendre 8 ans pour commencer à faire du rouge. C'est complètement décalé. Je vous souhaite beaucoup de courage pour trouver des agriculteurs qui seront prêts à cultiver ces terres. Moi je crois qu'il y en aura plutôt certains qui, dépités, prendront leur chèque et qui iront se consacrer ailleurs. Et cela m'étonnerait que leurs enfants reprennent leurs activités, cela me paraît même inconcevable. Voilà. Ce serait surtout à ce niveau-là. Je vous remercie bien.

Stéphane ROSSO - Y a-t-il d'autres questions ?

Nadine SASSONIA - S'il vous plaît. Nadine Sassonia. J'aimerais s'il vous plaît, que vous reveniez sur le tracé sur Aubagne plus en détail, que l'on revoie un petit peu ce qui est proposé. Parce que là, moi, personnellement, je ne vois pas. Pourriez-vous nous donner des explications sur Aubagne ?

Stéphane ROSSO - Sur Aubagne, comme je le disais tout à l'heure, je reviens d'un peu plus loin. On va venir insérer la quatrième voie avec des solutions techniques qui existent, notamment ripage d'autoroute, travail au-dessus de l'autoroute, ou ripage de la voie existante, donc une voie qui sera une voie classique que l'on va venir prolonger le plus loin possible dans nos emprises, pour permettre à la fois de préserver le développement futur d'une gare à Aubagne, et puis derrière, d'insérer la ligne à la nouvelle infrastructure dans le tunnel et traverser tout Aubagne en tunnel jusqu'à la sortie.

Nadine SASSONIA - Justement, de où à où ? Par où passez-vous ?

Stéphane ROSSO - Je vais zoomer. Ici, on est dans la gare. Donc, à partir de là, vous voyez le trait qui délimite, enfin, cela peut être là où cela peut être ici, 100 mètres avant ou 100 mètres après. Mais en tout cas, dans cette zone de gare, on va commencer à rentrer en tunnel et partir en tunnel sous Aubagne.

Nadine SASSONIA - D'accord, mais sous Aubagne, où est-ce ?

Stéphane ROSSO - Je vous l'ai dit. Sous Aubagne, dans le fuseau rouge.

Nadine SASSONIA - Oui, cela, on le voit, le fuseau rouge. Mais où est-ce ?

Stéphane ROSSO - Comment cela où est-ce ?

Nadine SASSONIA - A quoi cela correspond ? Quelle rue est-ce ?

Stéphane ROSSO - Cela, je ne sais pas vous dire. On est à l'échelle d'un fuseau, Madame. Je n'ai pas le tracé. Ça, c'est un fuseau, Madame. C'est un fuseau qui fait plusieurs centaines de mètres de large. Donc, il n'y a pas de tracé aujourd'hui. On discute...

Nadine SASSONIA - Cela correspond bien à quelque chose, là.

Stéphane ROSSO - Oui. Cela correspond à un fuseau qui fait plusieurs centaines de mètres de large, dans lequel on va venir inscrire le tunnel, dessous, voilà, et pour ressortir quelque part par ici.

Jean-Baptiste DAVID - J'avais une question. On a évoqué la dernière fois La Penne-sur-Huveaune, le cas de la carrière Bronzo... La personne est à côté de moi, peut-être que l'on l'évoquera, mais justement, du coup, vu l'oubli qu'il y avait eu par rapport à cela....

Stéphane ROSSO - Excusez-moi, je n'ai pas entendu.

Jean-Baptiste DAVID - Je « rementionnais », mais peut-être que le représentant de la société Bronzo en reparlera, le cas de Bronzo où il y avait eu apparemment un « bug », on va dire, au niveau d'une extension de la période d'exploitation qui avait été oubliée, on va dire, dans les études. Je voulais voir au niveau de la zone des Paluds. Là où l'on passe, il y a eu une récente modification du PLU d'Aubagne, une extension notamment de la zone des Paluds vers le nord. Comment cette extension a-t-elle été prise en compte dans vos travaux, notamment dans le chiffrage éventuellement de cette section ? Et également quand Monsieur de Systra évoquait le fait de pouvoir éventuellement faire du soutènement par en dessous au niveau du bâti. Parce que là, dans les fiches comme vous le disiez tout à l'heure, elles n'ont pas été actualisées au niveau du passage, là, en surface par rapport à de la tranchée couverte. Est-ce que l'on pourrait avoir une idée du coût avec des solutions techniques éventuelles de soutènement ?

Un intervenant - On s'en moque du coût.

Jean-Baptiste DAVID - Certains s'en moquent, mais c'est pour avoir l'info éventuellement. Alors, si vous pouvez me le donner personnellement, vous avez mon email, ce serait super. Globalement, c'était plus sur l'idée de cette zone des Paluds, par exemple, avec l'extension au nord, notamment dans les réflexions...

Marie-Pierre ROSSELLO - Je voulais vous demander un zoom très précis... Pourrait-on avoir un zoom très précis sur la zone des Paluds que vous m'enverriez, pour voir exactement où est prévue cette tranchée ? D'abord pour voir quelles sont les entreprises qui pourraient être touchées, et parce que moi, il me semble aussi que vous passez sur la future extension.

Jean-Baptiste DAVID - En quoi est-ce que cela a été bien pris en compte dans vos études ?

Stéphane ROSSO - Je vais être clair. Si on me dit qu'il faut préserver tous les mètres carrés de zone agricole et que la future extension se fait ici, je ne comprends plus rien.

Corinne ZITO - Vous ne comprenez plus rien à quoi ? On ne vous a rien demandé ! On ne vous a rien demandé ! C'est incroyable !

Marie-Pierre ROSSELLO - Pourriez-vous zoomer, sur ma droite à moi ? De l'autre côté, de l'autre côté. Voilà. C'est ce gros carré blanc qui m'intéresse.

Stéphane ROSSO - Là ?

Marie-Pierre ROSSELLO - Oui.

Stéphane ROSSO - C'est du bâti, ça.

Marie-Pierre ROSSELLO - C'est Profroid, on est d'accord.

Stéphane ROSSO - C'est déjà bâti, oui.

Marie-Pierre ROSSELLO - Donc, l'extension est derrière Profroid, elle est derrière ce bâtiment.

Stéphane ROSSO - Ici ? Voilà, encore une fois, cela va au contraire de ce que l'on me dit, puisque moi... Je finis, Madame Zito. J'ai bien entendu. On me dit qu'il faut préserver chaque mètre carré de surface agricole. Et là, on va détruire de la surface agricole. Après, je n'ai pas d'état d'âme. Je suis d'accord sur ce que l'on me dit.

Frédéric CORNILLE - Etes-vous en train de nous dire que vous n'êtes même pas au courant qu'il y a une extension de zone industrielle ?

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas ce que je vous ai dit, Monsieur.

Frédéric CORNILLE - Si. Puisque vous argumentez, vous opposez l'agriculture d'un côté et l'industrie de l'autre. Il y a un problème ! Là, il y a un gros problème. RFF n'est-il même pas au courant dans le plan de son étude des futures et possibles extensions ? Attendez, il y a un souci, là. Vous avez un souci, là, Monsieur !

Claude JULLIEN - Il faudrait que l'on m'explique cette histoire d'extension.

Marie-Pierre ROSSELLO - Oui, parce que l'extension est derrière Profroid et Stédim, là. Donc, vous n'êtes pas en terrain agricole, là. Vous êtes en future zone industrielle. C'est encore pire.

Claude JULLIEN - Alors c'est pire. On a le droit de « bouffer » les terres pour une extension, mais pas pour la LGV. Je ne comprends pas.

Brouhaha.

Stéphane ROSSO - Que voulez-vous, Madame ? Excusez-moi, je reviens.

Diane JULIEN - Attendez, attendez juste le micro.

Marie-Pierre ROSSELLO - Je voudrais juste un zoom de ce couloir-là, de cette tranchée couverte pour identifier les sociétés concernées.

Stéphane ROSSO - D'accord, si vous voulez. De ce niveau-là ?

Marie-Pierre ROSSELLO - Oui, de toute la bande de la zone des Paluds qui est en jaune.

Stéphane ROSSO - Sachant, encore une fois, que l'on ne sait pas, on ne connaît pas encore les impacts, aujourd'hui, clairement.

Marie-Pierre ROSSELLO - Oui, oui. Mais je veux pouvoir identifier quelles sont les sociétés qui pourraient dans un futur projet, être concernées. Parce que là, rien que de *visu*, vous touchez les deux plus grosses sociétés de la zone des Paluds.

Brouhaha.

Corinne ZITO - Je suis désolée, je vais être obligée de revenir sur ce que j'ai dit tout à l'heure. Excusez-moi. Par rapport au tracé nord, j'ai bien peur que l'on y passe la nuit parce que l'on est toujours sur un tracé Aubagne Nord. Simplement, j'insiste, Monsieur Rosso, je suis désolée, j'insiste. Nous n'avons pas demandé d'études sur ce tracé-là. Il y a effectivement eu des projets qui sont connus de tout le monde. C'est la nouvelle zone des Gargues qui va voir le jour dans quelques années, c'est un des projets de la Ville d'Aubagne, ce n'est pas un secret. Vous êtes les seuls à ne pas le savoir.

Je voudrais rajouter une chose pour que cela soit bien clair pour tout le monde. Sur le fuseau Aubagne Nord, il a été indiqué sur la fiche technique « avec une possibilité de gare à l'est d'Aubagne ». Je rappelle qu'aucun élu de la ville d'Aubagne n'a demandé une gare à l'est d'Aubagne. Je voudrais que cela soit répété, inscrit, que cela soit clair pour tout le monde. Nous n'avons pas demandé à ce que ce tracé soit étudié en particulier. C'est le plus catastrophique. Vous commencez par le plus mauvais. C'est le plus catastrophique. Il est tellement catastrophique que j'ai du mal à croire que vous nous le proposiez. Sincèrement, j'ai du mal à le croire !

J'avais une autre question à vous poser. Cela, c'est un petit peu plus technique, mais peut-être, je ne suis pas de la partie. Vous êtes en train, ici, de faire des groupes de travail géographiques, vous faites la même chose dans le Var. D'accord ? Chacun doit se positionner, chaque groupe doit se positionner sur le choix d'un fuseau. Est-ce qu'on est d'accord ? Est-ce que c'est ça ? Imaginons que sur notre secteur, nous nous positionnons sur le fameux Aubagne Nord. C'est du délire ce que je vous dis. Que l'on soit bien d'accord, c'est dans le pire des cauchemars, on se

positionne sur Aubagne Nord. Tous les groupes de travail inscrits aujourd'hui et qui travaillent sur les tracés du Var choisissent un fuseau qui lui, est au sud. Comment faites-vous pour relier les deux ? Expliquez-moi. Là, j'ai vraiment du mal à comprendre. Expliquez-moi comment vous faites pour relier les fuseaux qui sont censés être choisis, le fuseau qui est censé être choisi dans les Bouches-du-Rhône, avec celui qui sera censé être choisi dans le Var, qui n'est peut-être pas du tout, du tout, le même. Comment allez-vous faire ?

Frédéric CORNILLE - Les points de jonction en quantité géographique sont toujours au même endroit. La réponse est là. La sortie d'Aubagne se fera au col de l'Ange, sur une emprise qui fait moins de 150 mètres aujourd'hui. La voilà, la réponse. Donc, après vous pouvez prendre... Je n'ai pas besoin du micro. Vous pouvez prendre le tracé que vous voulez, il passera au bon endroit.

Diane JULIEN - Pour l'enregistrement, c'est mieux.

Frédéric CORNILLE - Je pense que l'on m'entend suffisamment sans le micro. Voilà, la réponse est là.

Stéphane ROSSO - On finit là-dessus. Pour répondre à Madame Zito, du point de vue technique, on le verra après. Il y a de multiples points de connexion entre chaque fuseau qui font que chaque fuseau permet de rejoindre l'un ou l'autre, soit dans sa partie initiale, au début, soit dans sa partie médiane, soit dans sa partie terminale.

Joseph FABRIS - Cela ne peut pas être satisfaisant comme réponse, ça.

Stéphane ROSSO - Si. On me demande comment on fait. Aujourd'hui, les solutions et les fuseaux, à la fois dans le Var et dans les Bouches-du-Rhône, se raccordent à de multiples endroits qui font que le passage d'un fuseau sur un autre fuseau est possible.

Vincent TOUZE - Je voudrais souligner des choses très factuelles concernant la traversée de Gémenos. Il me semble qu'il n'y a pas de représentants de la ville de Gémenos. Si, peut-être... D'abord, et de façon factuelle, on prend acte de votre précision concernant le code couleur, parce que le passage en surface paraissait totalement irréaliste. Vous nous l'avez « confirmé », puisqu'il est clair que la diffusion de ces plans avait causé de l'émotion compréhensible à Gémenos, et donc aussi à Marseille Provence Métropole.

Sur le deuxième point, je souhaite souligner une chose. Le projet dans cette option, c'est d'être entre l'urbanisation, les zones agricoles et le parc d'activités. Voyez un peu plus loin, après votre souris, que là, justement il y a une zone qui n'est pas longitudinale. Et là, dans cette zone, il y a quand même un gros maraîcher, une maison de retraite, un lycée privé, et le gros équipement sportif de la ville de Gémenos qui est en projet. C'est l'endroit où vous êtes, à cet endroit-là. Et par ailleurs, vous avez souligné tout à l'heure la présence de la zone des Coulines. Vous avez donc les deux options : soit on rentre dans le relief, soit on se trouve dans une zone... Avant, effectivement, il y a votre option. Comment vous faites pour passer la RN8 ? Dans cette zone-là, vous avez un point de sortie. Donc, les points sensibles sont ces trois points, pour être très clair.

Stéphane ROSSO - Pour répondre à votre question sur la COGEM qui est ici et la maison de retraite ici. Ce que je disais au début, c'est que l'objectif est d'inscrire au plus proche de la lisière entre la zone d'activités et les terres agricoles, l'infrastructure qui fera une largeur de 20 mètres. Ici, on est sur plusieurs centaines de mètres de large, et on a la possibilité aujourd'hui d'épargner le bâti.

Je reviens sur la sortie. Sur la sortie du fuseau, on a, je l'avais indiqué tout à l'heure, une sortie quand on rentre ici dans la tête de Doire avec un viaduc au-dessus de la RN8.

Diane JULIEN - On prend encore deux remarques.

Vincent TOUZE - Même si j'entends ce que vous dites sur les conceptions avec les parois subverticales et la limite de l'emprise, ce sera quand même difficile à inscrire. On voit très bien sur votre zoom, la construction. Là, c'est la maison de retraite, et le lycée est juste au-dessus. On voit

que la zone est quand même très contrainte au niveau urbanisation. Donc, l'inscription de votre zone même restreinte serait un enjeu compliqué.

Stéphane ROSSO - Oui, cela fait partie des enjeux. Chaque fuseau a des enjeux. Dans ce fuseau-là, cela en fait partie.

Diane JULIEN - On prend encore deux remarques là et là, et puis on avance parce qu'autrement, à 20 heures, on y est encore.

René CHAIX - Je ne voulais pas intervenir, mais je vois que le débat se prolonge et que nous n'allons pas finalement avoir le temps de débattre entre nous. Or la concertation, c'est avant tout un échange pour essayer de trouver une solution ou un accord le plus large possible, en tout cas à la large majorité, sur un fuseau. C'est l'objectif qui est assigné...

David ESCALIER - On n'a rien demandé. Clair et net. Les salades, où va-t-on les faire pousser ? En Argentine ? Va-t-on les faire venir ici en camion ? C'est n'importe quoi !

René CHAIX - Monsieur, ne m'interpelez pas comme ça, s'il vous plaît !

Je voulais simplement dire que nous travaillons depuis longtemps. Et le problème, c'est que dans ce groupe de travail, il est ouvert. Il devait être ouvert, mais il est ouvert à des nouveaux qui refont le débat chaque fois. Et le débat des opposants, ils ont raison de s'opposer. Il n'y a pas de désaccord sur le sujet. Il dure depuis des années. Or ce débat est ouvert depuis 2005 ; 2005, cela fait sept ans. Aujourd'hui, on est devant un projet qui a été arrêté. On n'en est pas responsable, tous autour de cette table. On n'y est pour rien. Il s'impose à nous. Il se fera ou il ne se fera pas, que les opposants se manifestent ou non. Mais dans un groupe de concertation, il faut que nous, ici, on essaie de faire en sorte de protéger la population, nos territoires et notre environnement, et que l'on essaie de se mettre d'accord. Sinon, que va-t-il se passer ? C'est RFF qui va décider seul avec les cofinanceurs, j'imagine, et l'Etat, du choix du tracé. Or ce serait quand même aberrant que nous étant réunis ici, ayant beaucoup travaillé, nous n'arrivions pas à nous mettre d'accord sur une solution la moins destructrice.

Je voudrais aussi répondre, par exemple, des anomalies. On cite la Chambre d'agriculture qui, à juste titre, essaie de défendre les derniers agriculteurs. Mais parallèlement, sur le même secteur dont il a été question tout à l'heure, on sait que la ville d'Aubagne, elle, a proposé une extension de sa zone industrielle. Nous, « Vire à Gémenos », nous nous sommes opposés à ce projet d'extension de 54 hectares de la zone industrielle en limite de Gémenos. Au total, à la suite de l'enquête publique, le projet a été ramené à 17 hectares. Mais la menace est toujours là. Et tout à l'heure, la Présidente de la zone des Paluds a dit que c'était pour permettre une extension de cet immense carré blanc, là, qu'est la société Profroid, etc.

Donc, chacun a de bonnes raisons de défendre son pré carré, mais le consensus n'est pas facile à atteindre. Et je crois que nous devons tous prendre conscience que l'on va essayer d'être attentif pour trouver une solution. Je n'interviendrai plus tant que nous n'aurons pas fini la présentation des quatre fuseaux.

Applaudissements.

Stéphane ROSSO - Merci. Je vous propose de passer sur le fuseau.... Oui, tu avais dit deux, excuse-moi.

Claire LENFANT - Je reviens sur l'histoire du camp du Castellet. Là, on parle beaucoup de conserver des emplois et des terres agricoles, c'est très bien. Et je comprends très bien la préoccupation de chacun.

Concernant le secteur où je demeure et auquel vous arrivez également, je trouve qu'avec l'aérien, il y a un irrespect complet en ce qui concerne les paysages. Vous allez passer sur des ZNIEFF. N'oubliez pas non plus que vous allez passer dans le futur Parc naturel régional Sainte-Baume. Vous allez également arriver au camp du Castellet, dans un secteur qui, s'il paraît comme cela

anodin, contient quand même 2 500 habitants. Je parle bien du camp. Je ne parle pas de la commune. Je parle bien du secteur du camp qui est limitrophe du 13. C'est pour cela que je suis là. Donc, je veux dire, c'est bien. Les entreprises, parfait ! Je suis tout à fait d'accord avec les interventions d'un grand nombre des personnes présentes. Mais pensez également à l'environnement et au bien-être des habitants. Il est hors de question, Monsieur, que le TGV passe devant chez moi, au milieu de 2 500 habitants. C'est hors de question, bien entendu, en aérien. Ou alors, prévoyez de l'enterrer.

Stéphane ROSSO - Je vous propose de passer au fuseau numéro 2.

2.3.3. FUSEAU AUBAGNE MEDIAN

Stéphane ROSSO - En ce qui concerne le fuseau numéro 2, dans la vallée de l'Huveaune, l'inscription est identique à celle du fuseau B1. La différence se fait à l'entrée ouest d'Aubagne, puisque tout à l'heure, nous cherchions à accéder ici, juste dans la gare, avec cette quatrième voie. On aura toujours aujourd'hui, ou demain, l'ambition d'insérer cette quatrième voie avec les solutions techniques que j'ai envisagées tout à l'heure, la quatrième voie, qui je le rappelle est une voie normale et derrière, dans ce secteur ici, insérer cette ligne nouvelle en tunnel. Encore une fois, on va traverser Aubagne avec une sortie de tête de tunnel qui arriverait dans cette zone-là, avec un passage dans lequel nous devons regarder les conditions d'insertion, soit en tunnel, soit en aérien, à travers ce nœud dur (nœud d'infrastructure autoroutière).

Marie-Pierre ROSSELLO - Et au milieu, vous avez la zone des Paluds.

Stéphane ROSSO - Non. La zone des Paluds est là, pour l'instant, Madame. Ici, on est au triangle autoroutier. Ça, c'est l'autoroute qui descend vers Toulon. Celle-ci, c'est la voie qui se débranche pour aller rejoindre la sortie sud de la zone des Paluds, effectivement. Et celle-ci, c'est l'autoroute qui monte vers Auriol. Voilà. Donc ici, on doit regarder plus dans le détail les modes d'insertion.

Julie MARTY - Là, vous passez déjà pas mal. Parce qu'il y a déjà une partie qui longe l'autoroute. Vous passez quand même déjà en zone indéterminée qui longe l'autoroute. Donc, je sais que par rapport à Madame du camp du Castellet, je rappelle qu'en fait, il y a des critères qui déterminent si c'est urbanisé ou pas. Là, par exemple, il faut savoir que cette zone - Les Fenestrelles, Les Espiguières, etc., je dis cela pour ceux qui viennent de là - n'est pas considérée comme étant urbanisée.

Claude JULLIEN - C'est de l'habitat diffus.

Julie MARTY - C'est de l'habitat diffus. Voilà. Donc, c'est-à-dire que l'on mérite moins de protection quand on est en habitat diffus.

Claude JULLIEN - On est en tunnel.

Julie MARTY - Excusez-moi, Monsieur, le long de l'autoroute, il n'y a pas de tunnel.

Claude JULLIEN - Vu la dénivellation, cela m'étonnerait qu'ils arrivent à passer en surface. Ils auraient trop à grimper. On serait obligatoirement en tunnel.

Julie MARTY - J'aimerais que l'on revienne déjà, à la sortie potentielle d'un tunnel en zone indéterminée longeant l'autoroute.

Stéphane ROSSO - Comme vous l'avez dit très justement, c'est en zone indéterminée, ici, dans cette zone-là parce que l'on se laisse l'opportunité de longer l'autoroute, et donc de ne pas venir se coller au bâti, mais bien de longer cette autoroute.

Julie MARTY - Le bâti est déjà collé à l'autoroute.

Stéphane ROSSO - Là, vraisemblablement, cela demande à être regardé. Mais voilà. L'objectif de cette partie-là, c'est bien d'insérer et de jumeler avec l'autoroute.

Ici, on a encore une fois l'orange. Soit on est sur du mode de passage en surface, soit on est sur du tunnel, soit on est sur de la tranchée couverte ou quelque chose comme cela. Il faut que l'on regarde plus précisément comment cela peut se faire ici.

Jean REYNAUD - Et avez-vous regardé le TGV sur l'autoroute, là ?

Stéphane ROSSO - On ne l'a pas encore regardé.

Jean REYNAUD - Regardez-le aussi.

Stéphane ROSSO - Oui. Il y a plusieurs contraintes du fait de mettre le TGV sur l'autoroute. Je ne suis pas contre, au contraire. La principale contrainte est que l'autoroute admet des courbes, des contre-courbes, des profils en long qui ne sont pas du tout réalistes pour faire passer un train, qu'il soit à grande vitesse, TER, fret, Intercités, peu importe. Une voiture tourne très bien. Un train cela commence à tourner moins bien. Il faut des rayons de courbure plus importants.

Après ce passage qui est en indéterminé, on a deux options possibles : soit continuer à venir s'insérer le long de la RN8, toujours à regarder sur des alternances de tunnel. Dans cette zone-là, on sera en tunnel. Donc, passée cette zone-là, une fois que cette zone-là est passée en tunnel, venir ici dans le bas, et se réserver la possibilité de longer l'infrastructure routière qui est la RN8, soit de venir ici, rester un peu plus haut dans le massif pour faire des passages en alternance en viaduc, remblais, ou minitunnel quand la topographie nous l'impose.

Ici, toujours, suivre la RN8 ou monter, derrière, on arrive là dans le raccord que l'on avait tout à l'heure, avec le fuseau Aubagne Nord, Gémenos Nord (B1) et le passage de ce massif ici en tunnel, pour de nouveau, ensuite, suivre la même logique pour rejoindre le col de l'Ange, avec ici des passages en indéterminé. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire principalement rechercher des solutions pour être en surface avec du remblai, déblai, de la tranchée, des viaducs, et, petit à petit, rejoindre ce plateau ici, voilà, sur lequel on est sur de la surface. Là, encore une fois on est sur des alternances - viaduc, remblai, déblai - pour traverser cette zone ici qui reste sur des altimétries à peu près équivalentes à celles-ci, et donc avoir ici un passage en surface le plus long possible et venir derrière, ici. Donc là, on est sur la fin des barres de Castillon. Il s'agit de venir traverser les barres de Castillon en tunnel. Voilà, on a passé la frontière, pour redescendre vers Toulon.

Ici, on a un passage pour Cuges-les-Pins qui se fait plus au sud que le passage tout à l'heure sur le versant. Donc, tout à l'heure sur le versant, il y avait un enjeu qui était hydrogéologique, paysager, et acoustique. Aujourd'hui, on est sur un passage qui permet de réduire, voire d'annuler tous ces enjeux-là. Voilà pour le fuseau Aubagne Médian.

Je présente les deux autres fuseaux, puis on prendra les remarques.

3.3.3. FUSEAU AUBAGNE SUD

Stéphane ROSSO - Donc, là, on était sur Aubagne Médian, on va passer sur un fuseau qui est Aubagne Sud.

Je rappelle :

- avec le premier fuseau, on allait avec la quatrième voie classique, jusqu'en gare d'Aubagne et après, on insérait, en tunnel ;
- avec le fuseau médian, on se débranchait plutôt dans ce côté-là, toujours avec la quatrième voie classique ;
- ici, on va porter la quatrième voie classique jusque dans cette zone-là et puis derrière, on va se débrancher en tunnel pour traverser Aubagne, avec le quartier du Charrel, et venir derrière, ici, s'inscrire dans la plaine de la Fenestrelle, principalement sur des

aménagements de surface, à déterminer, viaduc, remblais, traverser cette plaine et venir derrière s'inscrire dans ce massif-là en tunnel.

Alors, on a également une autre solution qui est de prolonger le tunnel le plus loin possible, le long ici, pour sortir par ici et après, soit venir franchir l'autoroute ici, soit rentrer dans le massif ici en tunnel. Ici, on est sur des zones indéterminées, vraisemblablement en viaduc. Ici, on est sur le franchissement de l'autoroute et donc en face de la carrière, on va venir dans cette zone-là, s'insérer dans l'autre partie du fuseau découpé par cette autoroute, avec un viaduc, soit avec un passage au nord de la carrière, en tunnel, soit sur des passages au sud de la carrière, soit sur les passages de la carrière. En tout cas, ce sont des modes de passage difficiles et très difficilement envisageables en tout cas.

Je finis le fuseau et après, je vous donne la parole.

Donc, derrière, on est sur une topographie qui ne nous permet pas de rejoindre la surface et de faire des aménagements en surface. Donc, on sera sur une traversée totalement en tunnel. Par rapport à cela, après on s'inscrit soit dans le domaine de Rouvière, soit derrière le domaine de Rouvière. De la même façon que l'on a bien pris en compte tout à l'heure, les discussions que l'on avait eues dans le groupe de travail agriculture, on prendra également en compte ici, les discussions que l'on aura, et que l'on a eues déjà dans le domaine de l'agriculture. On rectifiera aujourd'hui, en tout cas on proposera au Comité technique de rectifier ce fuseau, en enlevant le passage effectivement dans le domaine de Rouvière, passage qui permettra d'avoir ici, soit une insertion en tunnel, et puis derrière le domaine de Rouvière d'avoir des possibilités d'insertion en indéterminé : surface, remblai, viaduc, tranchée ouverte et des choses comme celles-là.

Une fois que l'on a passé cette zone-là, comme tout à l'heure dans le fuseau Aubagne Médian et Aubagne Nord (B1), on va chercher à s'insérer le plus possible sur de la surface, notamment en cherchant les plateaux. C'est ce que l'on avait trouvé tout à l'heure. C'est ce que l'on va rechercher ici, pour traverser cette zone-là, avec bien entendu la prise en compte d'un monument historique, le château Julhans, encore une fois donc, je l'avais dit, des exploitations agricoles du domaine de Rouvière, et puis le passage du col de l'Ange ici le plus au sud possible. Donc là, on est au-delà de l'intersection entre la RD1 et la RD3. Et un passage de Cuges-les-Pins encore plus au sud que tout à l'heure. Ici, on vient chatouiller les barres de Castillon et longer ces barres de Castillon avec plusieurs possibilités, soit de les traverser tout de suite en tunnel, soit d'aller les rechercher à la surface le plus longtemps possible, pour venir s'insérer après dans le fuseau qui redescend vers Toulon, avec ici des passages, si l'on a réussi à traverser : un passage ici en surface libre, et ici à déterminer, en fonction de la topographie du site.

Voilà pour le fuseau Aubagne Sud.

4.3.3. FUSEAU AB1 SUD HUVEAUNE

Stéphane ROSSO - Je vais présenter l'alternative AB1 qui a été proposée et issue du travail collaboratif avec les groupes de travail. Ce fuseau-là se différencie principalement par son entrée dans la vallée de l'Huveaune, la fin étant la fin à partir de la carrière, c'est-à-dire la traversée de l'autoroute, soit le fuseau B3 Aubagne Sud.

Tout à l'heure, on était ici sur une traversée en tunnel, sous Le Charrel. Ici, on va se débrancher plus tôt encore dans la vallée de l'Huveaune, puisque la philosophie était d'éviter un passage dans la vallée de l'Huveaune, dans la plaine d'Aubagne, de Gémenos, et éviter un passage dans Cuges-les-Pins. Donc, ce fuseau-là présente une sortie ici, une entrée dans le fuseau entre, ici je reviens, on était tout à l'heure ici, à la halte de La Barasse ou la future gare de La Barasse.

Donc, une fois que l'on aura pu réaliser les échanges, il faut que l'on détermine aujourd'hui, comment on peut s'insérer dans ce fuseau-là, avec des conditions optimales (et notamment la

présence du site Arkema), vis-à-vis à la fois du bâti résidentiel, de l'usine Arkema et de l'insertion paysagère. On vient s'insérer là dans ce fuseau. Ici, on va dans ce fuseau, et du fait de la topologie, avoir une zone en tunnel, pour après venir rechercher quelque part par ici une zone qui vraisemblablement sera sur des passages en viaduc ou en remblai, en fonction de comment on va rentrer dans le tunnel et de la hauteur à laquelle on pourra en ressortir, pour de nouveau avoir ici, dans le sud du fuseau, un passage en tunnel et puis un passage en surface possible, et où ici, de nouveau un passage en tunnel avec ici un passage en surface possible, à voir comment, puisque l'on croise une autre infrastructure ferroviaire, la ligne existante, ici.

A partir de là, on va devoir toujours rattraper ici, au niveau de l'autoroute, le fuseau B3, donc vraisemblablement avec des passages en tunnel dans cette partie du fuseau là, pour ressortir quelque part dans cet arc-là et s'insérer dans le fuseau B3 avec les problématiques rencontrées tout à l'heure, ici le viaduc et le franchissement de cette carrière.

René CHAIX - Ou au sud de la carrière.

Stéphane ROSSO - Au nord, au sud, tout dépend. Non, je ne sais pas.

Benoît RIDEAU (*hors micro*) - Cette précision a toute son importance. Vous ne savez pas, vous ne les avez jamais identifiés. Premièrement, c'est un report dans le futur Parc national des Calanques. Deuxièmement, on a une fleur, la Sabine de Provence, qui pousse au sud de la carrière.

Stéphane ROSSO - Je finis.

Diane JULIEN - S'il vous plaît, Monsieur Rideau, on finit juste, on n'en a plus pour longtemps.

Stéphane ROSSO - Venir ici après, dans le fuseau B3, dans lequel on gardera les mêmes caractéristiques que tout à l'heure, c'est-à-dire prendre en compte le fait que l'on ne passera pas dans Rouvière et que l'on s'inscrira au nord de Rouvière pour revenir ensuite sur les différents plateaux.

Donc, là, le fuseau B3 étant le passage le plus au sud de Cuges-les-Pins, on viendra ensuite s'insérer dans les fuseaux qui permettent de redescendre vers Toulon.

Voilà les présentations des quatre fuseaux, pour répondre aux questions de tout le monde sur les compatibilités entre chaque fuseau.

Diane JULIEN - Là, vous allez avoir une vision hélicoptère.

Stéphane ROSSO - A partir de la vallée de l'Huveaune, ici on a un premier point nodal qui se situe dans ce quartier qui est l'entrée de la Penne-sur-Huveaune Saint-Menet, dans lequel on a une possibilité soit de rester dans le fuseau qui conduit aux fuseaux B1, B2, B3, soit de sortir de ce fuseau et de passer dans le fuseau AB. Ceci constitue le premier point nodal.

Ici, nous avons à l'entrée ouest d'Aubagne, un deuxième point nodal. Théoriquement, il doit permettre le passage, si on le souhaite, d'un fuseau B1 à un fuseau B3 et d'un fuseau B2 à un fuseau B3 et vice versa.

On a ici, la jonction du fuseau B1 avec le fuseau B3, bien entendu. Et ici, un troisième point nodal qui fait que, quel que soit le fuseau envisagé une fois que l'on a franchi la plaine de Gémenos, on est capable de se réorienter vers un des trois fuseaux qui franchissent Cuges-les-Pins.

Et ici le quatrième point nodal, c'est-à-dire une fois le passage de Cuges-les-Pins fait, on est capable de venir s'orienter soit sur le fuseau le plus au nord, soit sur le fuseau médian, soit sur le fuseau le plus au sud.

Cela répond aux questions de tout à l'heure concernant la connexion entre les différents fuseaux et la compatibilité des différents fuseaux.

Pierre-Yves BEAULIEU - Vous venez de présenter les deux derniers fuseaux (B3 et AB1). Je voudrais quand même préciser d'abord au groupe de travail que l'on vient tout juste de s'inscrire dans le groupe de travail. On n'était pas au courant que le TGV passait par chez nous. On vient de découvrir qu'il traversait quasiment l'ensemble du gisement et de l'exploitation.

La première question avant de développer est la suivante : avez-vous déjà fait des prévisions - puisque vous parliez d'indéterminé au niveau de la carrière - si cela passait en souterrain, si cela passait en aérien ?

Stéphane ROSSO - Je laisserai après le Bureau d'études techniques répondre plus précisément.

Vraisemblablement, la jonction entre les deux massifs, elle, se fera en aérien. Après, le franchissement est principalement en souterrain au nord et au sud. Et si on passe dans la carrière, je ne sais pas si vous souhaitez fermer la carrière, mais en tout cas, si on passe dans la carrière, cela sera en aérien le plus tard possible et puis après en souterrain. Après, tout dépend des contraintes de l'exploitant, des choses comme cela.

Pierre-Yves BEAULIEU - La première chose que je voudrais signaler, c'est que la carrière est autorisée pour 30 ans, sur une exploitation de plus de 100 hectares, pour alimenter l'ensemble de la région en matériaux de construction. Il faut savoir que cette carrière alimente l'ensemble de l'industrie du béton. Donc toutes les constructions publiques comme privées sont faites essentiellement avec nos produits.

Deuxièmement, nous sommes sur un gisement de roche massive, c'est ce qui fait un peu la particularité d'une carrière par rapport à un autre type d'industrie, c'est que l'on n'est pas délocalisable. Puisque par définition, on exploite un gisement, ce gisement est sous le terrain, et on ne peut pas aller l'exploiter ailleurs. Ce qui peut parfois être effectivement des problèmes. Mais là, actuellement, on a cette autorisation pour 30 ans.

Sachant que c'est une carrière en ciment conséquente, c'est 1,6 million de tonnes/an, et on alimente tout l'est des Bouches-du-Rhône, ce qui veut dire que vous passez au milieu pour rayer la carrière de l'exploitation, et donc l'ensemble de l'approvisionnement en matériau de la région.

Jean REYNAUD - Ce n'est pas bien grave parce que Bronzo nous « bousille » le paysage. Il n'a jamais fait de travaux de réhabilitation et si vous creusez en souterrain, la pierre qui sera prise, il pourra la récupérer au niveau de la carrière. Alors, ne nous inquiétons pas pour Bronzo.

Applaudissements.

Pierre-Yves BEAULIEU - Je voudrais juste finir. Au niveau de l'exploitation, c'est une roche facile, donc on exploite cela à l'explosif. Ce qui veut dire que derrière une exploitation de carrière à l'explosif, on traîne des contraintes d'exploitation éventuelle d'une ligne de TGV qui fait d'ailleurs qu'une des carrières à proximité de la LGV Méditerranée en direction de Montpellier est à une distance de 500 mètres de la ligne TGV. Il n'y a pas de rapprochement possible entre une carrière et une ligne TGV. Ce qui veut dire que malheureusement, il n'y a pas de coactivité entre la LGV et la carrière.

Dernière chose. Vous parliez dans votre carte, d'une possibilité au nord de la carrière, en tout cas de la tache blanche que vous avez, identifiée par votre carte aérienne, mais il faut savoir que c'est justement là que doit se dérouler l'exploitation dans les 30 prochaines années. Donc, on était en plus identifié dans votre analyse des enjeux dans le fuseau B3, comme site important à identifier. On était identifié dans l'atlas des sensibilités comme très difficilement envisageable.

Donc, comment est-il possible que l'on se retrouve maintenant dans deux fuseaux sur quatre ?

Stéphane ROSSO - Un fuseau. C'est toujours le même finalement.

Pierre-Yves BEAULIEU - En sachant que le fuseau AB1 est une synthèse toute récente entre un fuseau B3, un fuseau B2 et une solution alternative pour pouvoir éviter toute la zone d'Aubagne...

Stéphane ROSSO - En travaillant en collaboration la réponse à la question.

Pierre THEPENIER - Le Bureau d'études techniques ayant évidemment vu les contraintes techniques liées à la carrière, il est vrai que l'on cherche au maximum à s'éloigner de votre infrastructure. Le relief veut que d'une manière naturelle, on passe en souterrain puisque l'on a quand même des rehaussements assez importants des massifs hormis la carrière. Mais c'est la section que vous avez excavée. Sinon, d'une manière générale, pour que les personnes puissent se représenter, dès que l'on a des élévations de terrain importantes et que l'on arrive de face ou légèrement de biais, le tunnel est quasiment automatique parce que l'on n'arrive pas à monter des rampes, même très faibles. Donc, dès que vous avez des pentes assez importantes, avec un tracé qui vient plutôt perpendiculairement ou dans un angle assez faible, le tunnel s'imposera de lui-même.

René CHAIX - Je comprends les soucis de la carrière Bronzo. Mais cette carrière existe depuis très longtemps. Elle est en train de dévorer notre paysage. Et là, l'exploitation est répartie pour 30 ans, c'est-à-dire que sauf erreur, c'est jusqu'en 2039. Le projet total de LGV PACA, c'est 2040. Je dirais que l'on est dans les délais, mais elle ne va pas pouvoir continuer indéfiniment. Et je crois - j'ai le maire de Roquefort-la-Bédoule en face de moi - que Roquefort-la-Bédoule, je ne veux pas le mettre mal à l'aise, s'est opposée à l'extension de la carrière dans le dernier renouvellement qui a été fait. Ce qui veut dire que tout au sud, Bronzo ne pourra pas s'étendre. En ce qui concerne le nord, je pense que nous veillerons, à Gémenos, mais aussi à Aubagne, à ce que la carrière ne morde pas davantage sur les paysages.

Si ce passage est au sud, en souterrain, voire au nord dans des conditions à réétudier de la caserne, je pense que la carrière sera évitée, les problèmes concernant la carrière seront évités, et que Bronzo pourra continuer à alimenter en matériau toute notre région.

Joël QUINARD - Suite à l'intervention de Bronzo, il a évoqué une distance minimale entre l'exploitation de carrière et le passage TGV. A-t-on des renseignements techniques là-dessus ? A quelle distance d'une carrière peut-on mettre un tunnel TGV pour que le tunnel ne s'écroule pas à chaque explosion ?

Pierre THEPENIER - En fait, cela donnera lieu à des études plus précises pour valider toutes nos hypothèses. Mais c'est en fonction de la nature des sols puisque les transmissions des vibrations vont se faire différemment selon la nature des sols. Par contre, la distance et la profondeur du tunnel par rapport à ce que l'on appelle le terrain naturel seront importantes. Mais, ce qui est aussi important que la distance, c'est la nature de la roche. C'est tout aussi important, sinon plus, parce que dans certains cas, les couloirs de vibrations se transmettent très loin. Dans des cas de continuité de massif, elles peuvent être transférées à un kilomètre. Je dis un exemple qui n'a que valeur d'exemple. Dans un autre cas, à 300 mètres, vous pouvez ne plus rien ressentir. Donc, c'est vraiment une étude géotechnique, géologique qui nous donnera les distances et les paramètres exacts. Par contre, un écroulement de tunnel, là, jamais, je ne pense pas.

Joël QUINARD - Ce que je veux dire par là, c'est que la bande que vous proposez à l'heure actuelle autour de la carrière, peut-elle devoir s'étendre d'un kilomètre ou deux au sud, parce qu'au nord cela pourrait coïncider ?

Pierre THEPENIER - Non, je ne pense pas un kilomètre ou deux. Par contre, on serait toujours en souterrain. Et compte tenu de la longueur des tunnels, je ne veux pas parier, mais je peux presque parier que ce serait des constructions en tunnelier. Donc il n'y a aucun accès en aérien, c'est-à-dire que l'on va du début du tunnel à la fin du tunnel en souterrain sans aucune interaction avec la surface. C'est zéro interaction, c'est-à-dire que quelqu'un qui ne sait pas qu'il y a un tunnel en dessous, ne pourra jamais le deviner ou l'imaginer.

Joël QUINARD - De toute façon, c'est de la roche...

Corinne ZITO - Pas de puits ?

Pierre THEPENIER - Non, il n'y a pas de puits. En fait, juste un petit cours. Les réglementations européennes nous imposent soit un tunnel monotube, soit un tunnel bitube. On peut faire un seul tube, mais pour des problèmes d'évacuation de personnel en cas d'incendie, de problème, on est limité dans la longueur. Ce sont des longueurs relativement courtes. Dans ce cas précis, sous toute réserve parce qu'il faut encore valider par les tunneliers, les gens qui fabriquent les tunnels, on part avec deux tubes, comme le tunnel sous la Manche, exactement pareil. Vous avez deux tubes reliés tous les 500 mètres par un rameau.

Donc, à partir du moment où on s'enterre, on peut aller sur 30 ou 40 kilomètres. Le tunnel sous la Manche, il n'y a pas de limite, ils sont descendus d'un côté, ils sont remontés de l'autre.

Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit ! Mais techniquement, c'est faisable. Avec ces grandes distances, il faut peut-être quand même renouveler l'air à un moment. Il faudrait quand même respirer de temps en temps. Mais quand vous voyez le tunnel sous la Manche, cela vous montre que l'on peut avoir des distances très longues sans avoir aucun accès aérien.

Aujourd'hui, si je prends cela ou la traversée sous Aubagne, personne ne voit rien. Vous avez une photo aérienne, vous voyez l'entrée, après personne ne peut dire où il est. Les tunnels aujourd'hui qui existent sous le massif, on est vraiment obligé de s'orienter pour savoir où ils sont. Si vous vous baladez sur le terrain, si vous vous promenez en tant que piéton, vous êtes incapables de déterminer où est le tunnel. Personne ne peut le dire. Personne ne voit rien, personne n'entend rien.

Donc, avec les techniques que l'on a aujourd'hui, on est capable d'être transparent, complètement.

Stéphane ROSSO - Je complète, excusez-moi, après je vous passe la parole.

Ici, on est dans le tunnel existant, qui commence ici ; j'ai mis le tracé de la ligne existante pour que l'on voie. Voilà. Le tunnel commence ici. Si on n'avait pas le tracé, on ne saurait pas où passe le tunnel. C'est bien parce que j'ai mis le tracé de la voie ferrée, ici, que l'on sait que le tunnel va ressortir ici. Sinon, là, sous Carnot, on est incapable de savoir si le tunnel est parti par là ou s'il est parti par là. Là, on est sur du monotube. Sur du bitube, il n'y aurait pas de cheminée d'évacuation.

Pierre THEPENIER - Ces tunnels ont été réalisés à l'époque où les trains étaient en traction vapeur. Donc, ils étaient obligés d'aller aérer de temps en temps. Aujourd'hui, on peut franchir ces longueurs sans aucun accès à l'extérieur, même en théorie, en cas de monotube.

Pierre CALFAS - Pour revenir à l'essentiel, je voudrais préciser très officiellement et très solennellement la position de l'URVN PACA qui est hostile à tous les tracés au nord qui impactent les zones agricoles, les zones industrielles et les habitations.

Stéphane ROSSO - Quand vous dites au nord, de quels tracés parlez-vous ?

Pierre CALFAS - Les trois d'en haut.

Stéphane ROSSO - Attendez. Lesquels ?

Marion PICQUET - Les trois tracés.

Stéphane ROSSO - Tous en fait.

Pierre CALFAS - Aubagne Nord, Aubagne Sud et Aubagne Médian. Et par contre, nous sommes tout à fait favorables - d'ailleurs, pour les raisons qui viennent d'être évoquées sur les tunnels - au fuseau dit intermédiaire, c'est-à-dire celui-là, parce qu'il évite effectivement les zones agricoles, il passe en tunnel dans les secteurs un peu sensibles, et il évite surtout toutes les zones urbanisées, les plaines d'Aubagne et de Gémenos.

Stéphane ROSSO - Puis-je me permettre de préciser votre propos, si cela ne vous dérange pas, puisque c'est une position intéressante ?

Je vais reprendre. Les fuseaux B1 et B2 sont inacceptables, et l'entrée du fuseau B3 n'est pas acceptable. C'est l'entrée par le fuseau AB1 qui est acceptable et ensuite la prolongation, *modulo* cette modification que l'on fera sur le domaine de Rouvière pour le fuseau B3. C'est ce que vous avez dit...

Pierre CALFAS - Tout à fait. Quitte à se débrancher de l'Huveaune d'ailleurs un tout petit peu plus tôt pour gêner le moins de population possible.

Stéphane ROSSO - Alors, se débrancher de l'Huveaune, je l'ai expliqué tout à l'heure, on n'est pas capable de se débrancher plus tôt pour deux raisons principales. La première c'est le maillage, on est obligé de se faire un point de raccordement avec notamment cette gare de La Barasse et puis de réaliser ces échanges sur lesquels il nous faut un linéaire de trois kilomètres, pour réaliser ces échanges. Quand on sort d'ici, trois kilomètres, on arrive à peu près ici, gare de la Barasse, après avoir plongé. On est incapable de sortir plus tôt.

Pierre CALFAS - Je suis d'accord avec le fuseau que vous avez prévu à la sortie de Saint-Charles, en se rapprochant du cimetière Saint-Pierre, et à la limite en passant sous le cimetière Saint-Pierre.

Stéphane ROSSO - Non, non.

Pierre CALFAS - Attendez une seconde, si vous me permettez. En passant sous le cimetière Saint-Pierre, puisque l'on admet volontiers de passer sous des immeubles vétustes qui de toute façon bougeront quand on fera des tunnels dessous. On pourrait à ce moment-là, se déporter plus à l'ouest pour le débranchement sous Carpiane. Enfin, ceci est une idée. Au point où on en est, on ne l'a pas regardée de très près.

Stéphane ROSSO - On ne passe pas sous les cimetières pas plus que l'on ne les enjambe ou pas plus que l'on ne les déplace.

Pierre CALFAS - J'ai été maître d'ouvrage de L2, à la sortie de Marseille. Il se trouve que l'on passait « pile » sur le carré des musulmans et sur la fausse commune du cimetière de Saint-Pierre, et cela a été déplacé. Donc, il n'y a pas de règle.

Stéphane ROSSO - Vous, vous n'avez pas de règle.

Pierre CALFAS - Objectivement, passer sous un cimetière, effectivement cela peut paraître bizarre. Mais entre gêner des populations existantes et passer sous Saint-Pierre, il faut au moins se poser la question.

Stéphane ROSSO - Je vous énonce pour l'instant la règle que l'on s'est fixée. Je vais laisser la parole à Pierre pour vous expliquer qu'en fait, quand on fait un tunnel, contrairement à ce que vous dites, il n'y a pas d'interaction avec le bâtiment.

Pierre THEPENIER - Actuellement, c'est de l'intérêt du maître d'ouvrage et des populations que les tunnels aient un impact zéro en surface.

Alors, il y a différents types de tunnels. Il y a les tunnels de métro qui nécessitent des accès très réguliers, très fréquents en surface. Donc, ces gens-là, quand ils font un métro, ils vont rester plus haut pour des raisons pratiques, pour que vous n'ayez pas trop à descendre dans le métro. Nous, on n'a aucun intérêt à rester en altitude, donc on plonge assez profondément, à des profondeurs supérieures à 20 mètres, de manière à rentrer dans les massifs rocheux, les massifs les plus intéressants, de manière à ne pas déstabiliser le sol. Par ailleurs, la construction des tunnels ou tunneliers permet d'éviter ce que l'on appelle le déconfinement, c'est-à-dire des baisses de pression quand on attaque, et les risques d'affaissement de terrain en surface. Donc, contrairement aux transports publics des villes, des communautés, on se permet de descendre très profondément, avec un impact zéro en surface. Les personnes en surface sont incapables de dire ou de ressentir si on creuse 50 mètres à droite en dessous d'eux, ou 50 mètres à gauche.

L'impact en surface est nul et en exploitation également. En exploitation, vous ne pouvez pas entendre un train qui est profondément enterré.

Quant au choix de la variante et du contournement du tunnel, je pense que dans la mesure où c'est sur des profondeurs très fortes, c'est plus du choix du maître d'ouvrage puisque vous avez zéro impact en surface. Vous ne sentez rien, vous ne voyez rien, vous n'avez pas de cheminée, vous n'avez rien du tout. Vous verrez une ouverture peut-être en gare de Marseille pour creuser la gare, et vraisemblablement une deuxième ouverture à la sortie. Entre, vous ne saurez pas. Si vous ne savez pas le degré d'avancement du chantier, vous ne pourrez pas dire que l'on est en train de creuser à tel endroit ou à tel endroit.

Benoît RIDEAU - Je vais intervenir pour l'association des habitants du Petit et Grand Rouvière pour lesquels nous sommes concernés pour les deux derniers fuseaux que l'on a vus.

Premièrement, la commune de Roquefort-la-Bédoule se situe dans le futur Parc national des Calanques.

Deuxièmement, au sud de la carrière, il y a - et j'insiste bien - la Sabine de Provence qui est une plante qui pousse sur ce site-là, uniquement dans des pierriers, dans des éboulis, c'est-à-dire que c'est unique au monde. Donc, il est hors de question de passer au sud.

Il faut savoir que lorsqu'il y a eu le dépôt d'extension qui a été fait par la carrière, c'est une des raisons aussi pour laquelle le commissaire-enquêteur a donné un avis défavorable à l'extension.

Troisièmement, on est dans des vallons habités, avec un vignoble AOC. Donc, je ne comprends pas la position de l'URVN qui dit « on n'accepte pas » de pousser des terres au niveau de la zone industrielle de la Palud, des terres agricoles. Pourquoi le ferait-on dans le domaine du Grand Rouvière ? C'est ma question.

Donc, la position de l'association est de se dire qu'au niveau des trois fuseaux, nous sommes totalement opposés. On va vous « proposer » un fuseau sur lequel on a travaillé, qui nous paraît acceptable pour tout le monde, c'est-à-dire qu'il évite Aubagne, Cuges-les-Pins, également le domaine du Grand Rouvière tout en passant au nord de la carrière. Pourquoi le nord ? Parce qu'en fait, c'est une zone, sauf si je me trompe, qui est en ce moment où l'exploitation a cessé. Au nord-ouest.

Diane JULIEN - Levez-vous, non ?

Stéphane ROSSO - S'il vous plaît, Monsieur Rideau, si vous pouviez venir nous montrer au tableau. Avant de vous déplacer, je réexplique ce que j'avais déjà dit tout à l'heure. Monsieur Rideau, je réponds à votre question. De la même façon que l'on a pris en compte les remarques pour Gémenos, on les a pris aussi pour Rouvière.

Benoît RIDEAU - Par contre, ce dont on ne parle jamais, c'est la durée des travaux et les engins qui viennent pour faire les trous. Cela passe sur les bocages et autre, les roues sont plus grandes que moi, cela provoque des dégâts importants, surtout dans les vignobles.

Stéphane ROSSO - Je vais redire, et ce sera la quinze millième fois, ce que je disais tout à l'heure, c'est que nous avons entendu toutes les remarques qui sont portées à nous, et qu'aujourd'hui, on explique que le domaine de Rouvière ne sera pas touché.

Pourriez-vous venir nous montrer au tableau votre idée ?

Monsieur Rideau se déplace au tableau pour expliquer son idée de fuseau.

Diane JULIEN - Il y a deux questions. Les prend-on pendant que Monsieur Rideau s'installe ?

Stéphane ROSSO - Oui.

Diane JULIEN - On prend encore deux questions pendant que Monsieur Rideau s'installe.

Claude REMUZAT - Juste une question très technique. Pour rester à grande vitesse, quelle pente et quelle courbure la ligne accepte-t-elle ?

Pierre THEPENIER - Pour la grande vitesse, je dirais la grande vitesse pure. Ah oui, selon vous, qu'appellez-vous « grande vitesse » ? Au-dessus de 200, de 300 kilomètres/heure ?

Claude REMUZAT - Ce que vous visez.

Pierre THEPENIER - Ce que l'on vise tout simplement, pour être clair – pour le tracé jusqu'à Aubagne gare, s'il y avait un arrêt à Aubagne -, c'est un réseau conventionnel, donc c'est quatre voies pour l'ensemble des trains circulant à la vitesse actuelle ou un peu plus vite que la vitesse actuelle. Donc, ce serait entre 130 et 160 kilomètres/heure ; 160 kilomètres/heure c'est la limite. Ce que le 130 kilomètres/heure est à l'autoroute, le 160 kilomètres/heure l'est à la SNCF, voilà, en gros.

Claude JULLIEN - Elle n'est pas à 130 kilomètres/heure, actuellement.

Pierre THEPENIER - Si, si, elle est à 135 kilomètres/heure maximum à cet endroit, il y a des zones à 110, d'autres à 125, et d'autres à 135 kilomètres/heure. Donc, je résume en gros, à peu près 130 kilomètres/heure.

Claude JULLIEN - A l'entrée d'Aubagne, les deux courbes sont à 110 kilomètres/heure.

Pierre THEPENIER - Oui, voilà. Disons que c'est une moyenne. Je parle plutôt en moyenne. On va essayer d'avoir un petit gain de performance de vitesse pour peu qu'il ne soit pas trop consommateur de foncier. C'est « sous réserve ».

Ensuite, en gare d'Aubagne, ou sur les tracés, ce que l'on avait prévu, à partir du moment où on échappe au réseau conventionnel, on va monter par palier et on va avoir un premier palier vers 220-230 kilomètres/heure qui se situerait environ, selon les scénarios, jusqu'au col de l'Ange. Donc, une phase d'accélération où l'on reste entre le domaine ligne classique et le domaine ligne nouvelle. 230 kilomètres/heure, c'est un palier qui permet déjà d'avoir des gains temps importants. Ensuite, on va passer à 270 kilomètres/heure avant le col de l'Ange et jusqu'à la sortie des Bouches-du-Rhône. C'est l'idée générale aujourd'hui. Ces vitesses, en fonction des fuseaux, ne sont pas forcément les mêmes. Si vous prenez la perpendiculaire, ce n'est pas forcément les mêmes vitesses. On a abandonné l'idée de rouler en TGV pur, à 320 kilomètres/heure, parce que c'est beaucoup trop contraignant ici, c'est quasiment impossible à faire. Donc, on a privilégié des solutions mixtes.

Et entre la gare d'Aubagne, en gros, ou le décrochement, je vais voir si je peux le montrer... En gros, quand on sort ici, si on sort là ou si on sort là, le long de la vallée de l'Huveaune et jusqu'à Aubagne, ce sont des trains du quotidien, le TGV c'est un train comme les autres. Vous pouvez d'ailleurs aujourd'hui prendre un TGV de Toulon à Marseille, vous roulez à la même vitesse que les autres trains, il est exactement comme les autres. Donc, cela, c'est comme aujourd'hui. Et là, on profite après des travaux neufs, soit à ce débranchement ici, soit ici, pour progressivement augmenter la vitesse. Par contre, quand je dis que l'on augmente la vitesse, cela veut dire que si on se débranche ici, là le train va arriver à 130 ou 160 kilomètres/heure, donc il va être déjà en décélération depuis le jaune ici, voire avant. Donc, il a vraiment les caractéristiques d'un train conventionnel quand il aborde le réseau classique.

Joël QUINARD - La question était sur la pente et la courbure.

Pierre THEPENIER - La pente maximum est de 3,5 %. Ce sont les normes. Ce sont même les normes européennes. C'est lié en fait aux capacités de motorisation des trains.

Joël QUINARD - Et la courbure ?

Pierre THEPENIER - Le rayon de courbure est entre 4 000 et 6 000 mètres après.

Mais ce qui nous contraint le plus ici, c'est la pente, parce que l'on est limité en vitesse en fonction des longueurs de pente, à cause du freinage.

Stéphane ROSSO - Il y a Monsieur Rideau qui reste derrière.

Benoît RIDEAU - En fait, l'objectif au niveau de l'association est d'associer deux tracés. Premièrement, on a pris la partie du fuseau AB1, celui que l'on retrouve jusqu'au débranchement sur La Penne-sur-Huveaune, on remonte sur Carnoux et en fait, on a un point nodal au niveau de l'autoroute, au niveau de l'Hermitage, de façon à passer après au sud, c'est-à-dire au nord de la carrière, mais au sud de La Bourbonne et longer systématiquement en fait, la RD8 en contre bas, de façon à être au maximum en tunnel. Et c'est en arrivant sur place que l'on se rend compte qu'il y a uniquement un ou deux passages en mini viaducs, sur des longueurs de 30 ou 40 mètres. On va montrer les photos après.

Là, l'objectif serait - ce n'est pas un objectif, mais une proposition - une entrée en tunnel, au niveau de l'autoroute. Donc passer sous la carrière, et en fait, là ce serait un des passages qui serait à mon avis, à faire en viaduc le plus bas possible de façon à ne pas avoir d'impact visuel pour les populations qui sont sur le haut, et en passant derrière, en longeant en fait la zone industrielle, à ce niveau-là par exemple.

Marie-Pierre ROSSELLO - Passeriez-vous dans la colline ?

Benoît RIDEAU - Vraiment dans la colline. C'est-à-dire derrière la zone industrielle. On ne touche pas du tout la zone industrielle. On est vraiment dans la colline. On se met soit en tunnel... Et il y a deux passages que l'on voit de haut où on passe vraiment en viaduc, c'est à ce niveau-là (là, à mon avis, il y a forcément une insertion paysagère à faire au niveau de ce vallon ici)...

Julie MARTY - Et avant ? Je n'ai pas compris le « avant », parce qu'au niveau de l'Hermitage, je ne sais pas quoi...

Benoît RIDEAU - L'Hermitage, c'est un tunnel, c'est exactement le même principe. On ne touche absolument à rien. C'est la même entrée...

Julie MARTY - C'est quoi la même entrée ?

Benoît RIDEAU - C'est-à-dire qu'ici, ce serait en tunnel. A ce niveau ici, ce serait en tunnel.

Julie MARTY - Là, c'est en surface.

Corinne ZITO - Non, là, c'est en surface là.

Benoît RIDEAU - De toute façon, pour franchir au niveau de l'échangeur, soit on passe en tunnel sous l'échangeur, soit vous passez en viaduc. Le viaduc est là. On peut passer directement sur la colline. Si vous montez le viaduc, on arrive directement dans la colline.

Julie MARTY - Non, mais avant. Avant l'échangeur, vous êtes en aérien là.

Benoît RIDEAU - Je laisse exactement le même tracé.

Julie MARTY - Il y a un cimetière.

Benoît RIDEAU - Je laisse exactement le même tracé.

Julie MARTY - Oui, mais ce que disait le monsieur tout à l'heure, c'est qu'il ne passait pas sur les cimetières.

Brouhaha.

Benoît RIDEAU - On ne touche pas, je n'y touche pas.

Diane JULIEN - On va aller jusqu'au bout, si vous voulez bien, de la présentation de Monsieur Rideau.

Benoît RIDEAU - On reprend. Donc, là c'est l'entrée. Donc on arriverait soit en viaduc, viaduc ici, entrée du tunnel, donc entre La Bourbonne et le nord de la carrière. Vas-y. Là, après, on longe systématiquement en fait la colline, au niveau du piémont de la zone industrielle, systématiquement, et on se rend compte que l'on ne peut pas être tout le temps en tunnel ; il y a forcément un passage ou deux à faire en viaduc, dont celui-ci.

Lucie COHEN - Il y a une zone verte et il y a des habitations.

Benoît RIDEAU - Il n'y a pas d'habitation à ce niveau-là. C'est une zone industrielle.

Lucie COHEN - Voulez-vous que je vous donne mon adresse ?

Benoît RIDEAU - Après, là, donc c'était simplement pour vous montrer que là, vous avez la RD8 à ce niveau-ci, le tracé peut très bien s'insérer directement dans cette colline-là. On est en pied de colline.

Et là, après, c'est à l'extrémité de la zone industrielle, on va remonter vers Cuges-les-Pins, on se rend compte qu'il y a un dernier vallon à passer, ici, il y a un petit vallon à passer, là, et après on peut passer tout droit en tunnel jusqu'au bout.

Simplement, pour revenir à la carte où l'on a mis des tracés en noir... C'était simplement pour montrer qu'entre guillemets, quels que soient le fuseau et l'arrivée par ici, on peut rejoindre systématiquement le même tracé, sans impacter Aubagne, sans impacter du tout le Grand Rouvière, et en ayant un impact quasiment neutre ici. Il n'y a plus que deux zones sur lesquelles il faut travailler au niveau acoustique, ici et ici.

René CHAIX - En impactant fortement Gémenos.

Benoît RIDEAU - Pour quelle raison ? Non. On n'impacte pas Gémenos !

René CHAIX - On a déjà fait des études acoustiques, en tranchée couverte, ou en fuseau, sur les massifs montagneux, le bruit se répercute. Il y a déjà eu du travail de fait par RFF sur le sujet, avec une journée d'études acoustiques. Donc, ce tracé, il est évident qu'il est absolument refusé par la ville de Gémenos et toute la population. Il a déjà été étudié. Vous proposez une demi-mesure, partie en tunnel, partie en viaduc. Nous, nous ne voulons ni le voir, ni l'entendre, même en viaduc. Je crois que l'on en est aujourd'hui à essayer tous ensemble de trouver une solution qui permette un consensus.

Corinne ZITO - Il n'y en a pas. Il n'y en a pas.

René CHAIX - Je m'excuse, Madame, s'il n'y en a pas. Je voudrais quand même que la concertation se fasse entre ceux qui sont disposés à se concerter ensemble. Si ce n'est que pour faire preuve d'opposition, vous n'êtes pas dans la concertation. Je respecte votre position, c'est clair. Poursuivez-la. Essayez de faire en sorte que ce projet ne nous impacte pas. Mais si vous n'y réussissez pas, laissez-nous au sein de la concertation, essayer de trouver des solutions qui préservent toutes nos communes, y compris les petites fleurs. Si on passe en tunnel dans le tracé alternatif, cela épargne le maximum de gens, le maximum et la quasi-totalité de l'environnement.

Benoît RIDEAU - Pas le Grand Rouvière, je suis désolé.

René CHAIX - Mais si. Monsieur Rosso tout à l'heure vous a expliqué que cela épargnait le Grand Rouvière parce que cela passait en tunnel derrière.

Stéphane ROSSO - Pas au niveau acoustique.

René CHAIX - Discutons-en, plutôt que de proposer un autre tracé destructeur.

Sandrine LEYDIER - Non, là, je ne suis pas d'accord. Je m'excuse...

Diane JULIEN - On laisse les gens réagir, s'il vous plaît. Il y a Madame Marty qui attendait depuis longtemps.

Sandrine LEYDIER - Vous m'attaquez personnellement. Je suis désolée. Vous avez proposé un fuseau alternatif. Pourquoi ne proposerait-on pas un fuseau alternatif ? Je suis désolée !

Brouhaha.

Diane JULIEN - Madame Marty, allez-y.

Julie MARTY - Julie Marty, de « Tout Aubagne contre la LGV ». Je voudrais m'adresser à Monsieur Chaix en partie, mais à tout le monde aussi, c'est que tout le collectif effectivement est contre le projet. J'aimerais vous rappeler quand même que votre maire, me semble-t-il, est contre les quatre tracés... Tous les élus. Donc, il y a effectivement le maire de Gémenos, de Cuges-les-Pins, de La Penne-sur-Huveaune, de Carnoux-en-Provence, de Roquefort-la-Bédoule, de Sanary-sur-Mer, de Six-Fours-les-Plages, du Castellet, Monsieur Deflesselles qui est député des Bouches-du-Rhône, qui est aussi contre ces quatre fuseaux.

Claire LENFANT - Vous pouvez ajouter Madame Pons et tous les élus du Var.

Julie MARTY - Oui, le maire d'Aubagne, évidemment, qui fait partie du collectif.

Joseph FABRIS - S'il vous plaît, il faudrait parler...

Claire LENFANT - Et ensuite...

Joseph FABRIS - Il faudrait, Madame, s'il vous plaît... Vous en oubliez trop, Madame, je suis obligé de vous reprendre. Vous en oubliez trop. Ce sont tous les élus de la communauté de commune Sud Sainte-Baume qui sont opposés à tous les trajets.

Julie MARTY - J'allais y venir.

Joseph FABRIS - Ils sont en réunion dans quelques heures, dans une heure...

Julie MARTY - Je pense qu'effectivement, il y a énormément d'oppositions qui sont en train de se créer face à ce tracé. Effectivement, je n'ai pas pu citer tout le monde. Il y a aussi les collectifs du Beausset, de La Cadière d'Azur, et toutes ces personnes sont est en train de s'unir pour aller dans la lignée de ce que l'on a essayé un petit peu de mettre en place au niveau d'Aubagne. On a assisté à la réunion de Sanary-sur-Mer où il y avait quand même quasi 2 000 personnes qui sont venues.

Un intervenant - Ce qui est dommage, c'est que pendant le débat public, il n'y ait pas eu autant de monde.

Julie MARTY - Voilà. Et donc, je souhaitais quand même préciser à Monsieur Chaix que quand je suis d'accord avec le Monsieur qui propose là... Enfin je ne suis pas d'accord avec son nouveau tracé puisque je suis contre les tracés, mais je suis forcée de constater qu'effectivement, quand vous dites on n'impacte plus personne, c'est faux. Quand on voit le Grand Rouvière ou la vallée de la Fenestrelle, ils sont quand même impactés. Après, on peut ensuite débattre et essayer de renvoyer toujours les nuisances un peu plus loin en disant « ah oui, mais moi, cela ne me concerne pas ». Je pense qu'ici, c'est ce qu'il est en train de se passer et je pense que c'est ce qui est cherché.

Maintenant, si vous voulez discuter, on est prêt à le faire. Le problème, c'est que ce tracé, j'en ai discuté avec Monsieur Rosso, on l'a découvert en même temps que les trois autres. Donc, quand vous dites « oui, je veux discuter au sein de mon groupe de travail en zone géographique, concertons-nous ». Mais, est-ce que vous nous avez concertés avant de le proposer ?

Stéphane ROSSO - Monsieur Chaix ne le connaissait pas non plus.

Julie MARTY - Oui. Enfin, il avait quand même des études préalables. Vous nous aviez signifié l'autre fois que vous vous étiez vus. Il nous explique qu'il est dans le projet depuis 2005...

Stéphane ROSSO - Madame Marty, je vous réponds. Attendez, je réponds, Monsieur Chaix, sur le procédé qui a été proposé.

Julie MARTY - Tout cela pour dire que nous sommes contre celui-là aussi.

Stéphane ROSSO - On a bien compris.

Sur le procédé qui avait été adopté, Monsieur Chaix avait fourni un tracé qui était en pointillé, beaucoup plus au sud que cela, qui ne nous semblait pas du tout intéressant. Derrière, suite au groupe de travail qui avait eu lieu ici dans lequel on avait dit, effectivement, on avait présenté à Monsieur Chaix les résultats liés à son tracé qui impactait de la même façon les autres communes, Ceyreste, La Ciotat, Cassis, Roquefort-la-Bédoule, Carnoux-en-Provence, on a dit que ce n'était pas non plus possible. Donc, il nous a dit et il l'a redit ici lors du groupe de travail Pays d'Aubagne Sainte-Baume numéro 2 : « débrouillez-vous comme vous voulez, c'est vous les sachants ». La philosophie de ce fuseau, c'est bien d'éviter la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos, Cuges-les-Pins et Roquefort-la-Bédoule.

On a aujourd'hui, je pense, puisque l'on a fait part de notre position concernant le domaine de Rouvière. Je finis. Au final et pour vous répondre, Monsieur Chaix, comme aucun autre, et cela nous l'a déjà été reproché maintes et maintes fois, y compris par tous les élus, Monsieur Chaix, comme aucun élu pareil, n'avait vu ces tracés avant qu'ils ne soient présentés au Comité territorial et validés par le Comité territorial.

Julie MARTY - Oui, sauf que les élus ne vous ont pas proposé de fuseau. Monsieur Chaix vous en a proposé un, en faisant partie de notre groupe de travail.

Stéphane ROSSO - Oui, mais c'est le groupe de travail qui a unanimement, c'est le groupe de travail...

Julie MARTY - C'est le groupe de travail qui a proposé.

Stéphane ROSSO - Moi, je n'ai vu personne sauter sur la table en disant : « non, non, c'est une connerie ».

Julie MARTY - On ne l'avait pas vu. On ne l'avait pas vu ! Vous nous avez dit que Monsieur Chaix ne le connaissait pas.

Stéphane ROSSO - On est d'accord, on est d'accord. Je finis. Après, Monsieur Chaix n'en a pas vu plus. Ils sont issus des optimisations. Et je finirai de me justifier là-dessus puisque cela permet aujourd'hui de répondre quand même, il me semble, à la philosophie qui avait été annoncée lors du groupe de travail, sur laquelle personne n'avait été opposé.

Lionel LONG - Je représente un collectif de propriétaires qui se situe au sud de la carrière Bronzo, qui s'allie au tracé qui ne toucherait pas le Grand Rouvière. Donc, je voulais apporter des arguments tangibles et environnementalistes, sur les trois tracés que l'on voit, essentiellement tous les tracés qui sont au sud, ainsi que le tracé le plus au nord...

Stéphane ROSSO - Allez les montrer. Comme cela, ce sera plus simple.

Lionel LONG - Non, mais bon, rapidement, juste pour recadrer. Au niveau du domaine du Grand Rouvière, on a une présence d'oiseaux, on ne va pas rentrer dans les détails au niveau floristique, mais au niveau des oiseaux, on a une dizaine d'oiseaux qui figurent dans l'arrêté ministériel du 29 octobre 2009, et pour cette cause-là, qui nécessitent des précautions particulières.

Un intervenant - Est-ce que la chasse est interdite ?

Lionel LONG - Oui, entre autres. Ce sont des oiseaux qui sont classés et qui ne sont pas considérés comme gibier, bien sûr. Donc, les oiseaux que l'on peut citer, ce sont le Circaète Jean-le-blanc, l'aigle de Bonelli, le hibou grand-duc, le rollet d'Europe, donc tous ces oiseaux-là sont des oiseaux qui viennent, pour des raisons sédentaires ou migratrices, dans le vallon du Grand Rouvière et de Rouvière en général. Donc, de tous les tracés que l'on voit, ce serait la seule zone impactée pour ces oiseaux-là. D'autant plus que pour ces oiseaux-là, on peut citer d'autres textes. Il y a une directive européenne qui s'appelle « la directive Oiseaux » qui classe aussi ces oiseaux.

Donc, de tous les tracés que l'on peut voir, le tracé qui éventuellement impacterait Roquefort-la-Bédoule et le secteur du Grand Rouvière, serait un des tracés qui met le plus à mal ces espèces-là reconnues au niveau européen, voire mondial.

Donc, c'est un élément que l'on souhaiterait ajouter au débat, puisque sur cette zone-là, c'est le seul véritable enjeu environnemental que l'on peut avoir sur les oiseaux de ces espèces-là. Je vous remercie.

Diane JULIEN - Attendez, il y a pas mal de gens. Il y a Madame Cohen qui attend depuis très longtemps également.

Vincent TOUZE - J'ai une simple question pour le fonctionnement des groupes, et je m'adresse à Monsieur Rosso. Pour ce que vous nous précisez sur le Rouvière, je ne sais pas très bien comment vous le passez, mais les documents qui devraient être modifiés ou les précisions, est-ce que ce serait quelque chose que l'on aura entre maintenant et la prochaine séance ?

Stéphane ROSSO - Ou pas. A voir les modalités que le COTER me demandera de suivre.

Vincent TOUZE - D'accord. Parce que si on s'en tient à ce que vous avez diffusé, contrairement à ce qui a été dit, ce qui touche le plus l'agriculture des fuseaux que vous avez présentés, c'est celui qui « tape » dans le Grand Rouvière, c'est clair. Si on s'en tient au dessin du fuseau.

David ESCALIER - Non, carrément pas.

Vincent TOUZE - Cela a été signalé d'ailleurs. Mais là, on est dans une zone de maraîchers. En termes de surface, si je me fie uniquement au dessin, là, on a presque l'intégralité d'un domaine viticole de 50 hectares sur ce dessin. J'entends très bien ce que me dit Monsieur Rosso. Simplement, pour la bonne mécanique du fonctionnement des groupes, les précisions qu'il nous donne vont-elles être intégrées dans de nouveaux documents ou quelque chose d'ici la prochaine séance ?

Marion PICQUET - Si je peux juste répondre.

Vincent TOUZE - Après, j'aurai une question.

Marion PICQUET - Alors, je réponds.

Vous allez recevoir l'ensemble des éléments qui vont nous permettre de conduire cette analyse multicritères sur les fuseaux et notamment sur le volet agriculture, biodiversité, donc des linéaires à impacter vous seront adressés dans la grille d'analyses multicritères.

Vincent TOUZE - D'accord. Enfin, bon...

Stéphane ROSSO - Je reviens sur la forme. Aujourd'hui, le COPIL, à travers le COTER, s'est exprimé sur des fuseaux. Je vous fais part aujourd'hui des remontées que j'ai des différents groupes de travail et des réflexions sur lesquelles on avance, afin de savoir si ce sont des réflexions qui sont acceptables pour tous les groupes de travail. Il ne m'appartient pas et je n'ai pas ce pouvoir de dire on va modifier tel ou tel fuseau et de telle façon. Ce sont des propositions qui sont fortes et qu'en gros, on proposera au COTER. Je vous rappelle qu'il y a une commission consultative également des élus qui se tiendra entre nos deux groupes de travail le 18 novembre prochain, élus qui se détermineront dans la négation du projet.

Vincent TOUZE - D'accord. C'est la position du maître d'ouvrage que vous nous faites connaître aujourd'hui et que vous présenterez dans le cadre de bilans de concertation présentés au COTER de décembre prochain.

Stéphane ROSSO - Du 6 décembre prochain, tout à fait. Je reviens sur la commission consultative. Qui pourront être en tout cas remontés à cette commission consultative dans laquelle Monsieur le Secrétaire général de la préfecture, en l'occurrence, est un siège et préside, afin de voir s'il convient ou s'il peut acter quelque chose, même en dehors du COTER, vis-à-vis de ces fuseaux-là.

Vincent TOUZE - D'accord. J'ai des questions concernant le fuseau AB1. Pour le moment, à ma connaissance, les caractéristiques générales du fuseau et son coût ne sont toujours pas mentionnés. C'est quand même un point assez majeur pour pouvoir donner un avis.

Stéphane ROSSO - Je vais préciser. La fiche sera mise à jour d'ici les prochaines réunions. Juste pour préciser le coût. C'est un coût qui est d'environ 1 milliard d'euros. Pour être plus clair, plus précis, la petite virgule qui se situe d'ici à ici, c'est un surcoût de 400 à 500 millions d'euros par rapport en gros au fuseau B1, B2 ou B3.

Vincent TOUZE - Je suppose qu'il en sera question lors du dernier groupe Huveaune. Cela concerne la Ville de Marseille. Je vous ai déjà posé des questions à l'issue de la dernière réunion, mais je le refais ici, sachant que cela sera certainement discuté lors du dernier groupe Huveaune. Première question : comment passe-t-on en tunnel dans la zone que vous avez identifiée pour rejoindre le fuseau plus au sud dans une zone que vous avez décrite comme compliquée ? Et par ailleurs, quelles conséquences sur la gestion des interconnexions qui se feraient donc uniquement dans la zone de La Barasse Saint-Marcel ? C'est une question que j'ai posée à Monsieur Thepenier. Si on gère uniquement ces interconnexions dans cette zone-là, est-ce que cela a des conséquences sur les emprises nécessaires dans cette zone, sachant que l'analyse qui a toujours été faite par MPM et la Ville de Marseille, est qu'il y a la place, mais que l'on est vraiment à la limite. D'où mon inquiétude.

On aimerait que vous nous clarifiiez ces deux points. Ça, c'est pour le fuseau AB1.

Et sur le fuseau Aubagne Médian, j'ai une question qui concerne la zone des entreprises. Pouvez-vous nous en dire plus sur la façon dont vous abordez cette zone où il doit y avoir une dizaine d'entreprises ? Quelles sont les parties ? Quelle est la façon dont vous envisagez de passer par là ? Avez-vous plusieurs hypothèses ou pas ? Quelles seraient les compensations vis-à-vis de l'entreprise, etc. ?

Stéphane ROSSO - Pour répondre à vos deux questions, vous les aviez posées dans le groupe Vallée de l'Huveaune parce qu'elles concernaient le groupe Vallée de l'Huveaune. On n'a pas encore regardé les réponses et on les donnera dans le groupe Vallée de l'Huveaune. Bien entendu, c'est plutôt au groupe Vallée de l'Huveaune de s'intéresser à ces questions. Mais on les portera aussi à la connaissance ici pour que tout le monde ait la parfaite information.

S'agissant des entreprises qui sont dans le fuseau Médian, c'est exactement le même raisonnement que pour le fuseau Aubagne Nord, à savoir que s'il devait y avoir des impacts auprès des entreprises, on rechercherait dans tous les cas et le plus tôt possible du foncier pour relocaliser ces entreprises, et le foncier que l'on préempterait pour la réalisation des travaux serait rendu en superficie entreprise après les travaux. C'est-à-dire qu'une fois que l'on a inséré ici une surface de deux voies qui font à peu près 20 mètres de largeur, s'il nous reste du foncier et que l'on a pris du foncier pour réaliser ces travaux, on rendra ce foncier pour les entreprises.

Donc, les mesures sont : relocalisation quand les directeurs d'entreprise sont intéressés pour être relocalisés, compensation à la perte du chiffre d'exploitation, et derrière, sur le foncier pris pendant la phase travaux et que l'on est capable de rendre, rendre le foncier pour permettre aux entreprises de se relocaliser.

Vincent TOUZE - Juste une dernière précision par rapport à ce que vous venez de dire. Donc, là, c'est dans l'hypothèse où vous passez, soit dans la zone, soit en frange, avez-vous envisagé une hypothèse en viaduc, ou ai-je rêvé ?

Stéphane ROSSO - Là ?

Vincent TOUZE - Oui.

Stéphane ROSSO - Là, c'est en gros l'explication de Monsieur Rideau tout à l'heure. C'est-à-dire qu'ici, on voit mal comme cela, mais si je le tourne, ici, on ne voit guère mieux. Mais là, on le voit

un petit peu mieux. Ici, il y a un petit vallon. Le passage de ce vallon se ferait en viaduc. C'est pour cela que j'ai dit « viaduc ». J'ai dit « alternance remblai, déblai, viaduc, mini-tunnels ».

Vincent TOUZE - Donc, vous avez deux hypothèses dans cette option-là.

Vincent TOUZE - Ici, il y a une hypothèse basse dans laquelle on est le long de la RN8. Et il y a une hypothèse où on est un peu plus haut, ici, à flanc de colline.

Lucie COHEN - Je voulais tout simplement intervenir au nom des entreprises de Gémenos. Comme ma collègue des Paluds, pour nous, il n'est absolument pas envisageable de faire des tranchées couvertes, même si on prévoit de délocaliser des entreprises, de leur trouver du foncier ailleurs et de les réinstaller après. Déjà, ce sera économiquement très difficile surtout vu le contexte actuel. Mais au-delà de cela, l'assiette au sol, je serais très curieuse de savoir comment je pourrais rassurer un chef d'entreprise en lui disant que l'on va lui reconstruire, enfin lui refaire, lui restituer ses locaux sur une dalle ferroviaire d'une part, et puis sur le foncier, une assiette au sol qu'il ne maîtrisera nécessairement pas. Puisque dessous il y aura un domaine public. Il y aura une perte dans tous les cas de la valeur du bien, et dans tous les cas, insécurité sur l'avenir de cette entreprise du fait de sa situation à cet endroit-là.

Donc, pour nous, dans tous les cas, on ne va pas avoir une préférence particulière. Et en raisonnant plutôt par élimination, les scénarios 1, 2 et 3 ne sont pas possibles. Il n'y aurait que le scénario 4 qui pourrait, *a priori*, mieux convenir à nos attentes, bien sûr, tout en restant conscient qu'il faut aussi ne pas négliger les attentes des autres associations. C'est pour cela que l'on raisonne plutôt par élimination. Merci.

Stéphane ROSSO - Une petite précision par rapport à cette règle foncière. Quand on reconstitue un bâtiment sur un ouvrage, on définit jusqu'à une certaine profondeur notamment, la surface du sol couverte par la dalle, la propriété de tréfonds. Au-delà de cette limite, il n'y a plus de propriété de tréfonds. Ce qui ne fait, *grosso modo*, pas du tout baisser la valeur foncière du bâtiment, puisque cela reste du foncier. Le propriétaire a une superficie foncière, y compris une certaine partie du volume foncier qui va jusqu'à (*inaudible*).

Lucie COHEN - En cas de vibration, en cas d'intervention, s'il y avait toutefois des interventions souterraines à faire, cela pourrait mettre quand même en danger l'entreprise.

Pierre THEPENIER - Concernant les entreprises, on aurait beaucoup à dire parce que je viens d'un chantier où l'on a déplacé une zone d'activités de 100 mètres à peu près, sur la LGV Rhin-Rhône, vous pouvez vérifier, sur la commune de Trévenans, dans le Territoire de Belfort. On a refait une zone d'activité, une petite zone, à neuf. Le maire a redemandé un rond-point. On a créé un rond-point parce que l'on avait aussi besoin de faire passer nos camions. On a déplacé le SAV d'un Conforama - je ne devrais pas le citer -, ainsi qu'un installateur sanitaire et un garage. Ces gens-là, en fait, se sont fait payer par RFF des bâtiments neufs, sur la même zone d'activités. Ils n'ont vraiment pas été perdants.

Concernant le passage en souterrain, on peut passer plus ou moins profond. Si on avait des contraintes fortes, on peut décider à nouveau de s'enfoncer plus et de faire un passage en tunnel, et de passer en sous-œuvre en tunnel, avec des métaux constructifs que l'on maîtrise. On peut passer plus haut en travaux en sous-œuvre, effectivement, également. Ou alors on peut faire la tranchée couverte, où on permet à l'entreprise, soit de revenir sur le site initial, soit de l'installer à côté de la trace. Après, ce sont des négociations qui viennent dans les phases en amont. Aujourd'hui, ce qui est un peu trompeur, c'est que l'on a une bande très large, alors qu'en fait, on va se retrouver avec une installation qui ne va pas être plus large qu'une route. Donc, aujourd'hui, c'est très trompeur, ça a l'air de massacrer des surfaces très grandes. Mais si vous projetez une bande de 20 mètres là-dessus, vous verrez qu'elle est beaucoup moins impactante.

Par rapport aux activités en souterrain, en cas d'incendie, toutes les installations sont prévues pour résister à n'importe quel incident en souterrain. C'est régi par des règles spéciales et il n'y a aucun impact en surface.

Diane JULIEN - On prend encore deux ou trois questions. Donc, il y a Monsieur Calfas et Monsieur Destrost par là. On fait la pause, et après on continue. D'accord ?

Lucie COHEN - Je veux quand même préciser que nous sommes totalement opposés aux tranchées couvertes, mais en même temps, si vous pouviez nous faire un écrit sur les conséquences juridiques d'impacts pour avoir, juridiquement par rapport à une tranchée couverte, les droits, les possibilités des entreprises, ce serait intéressant pour nous. Merci.

Stéphane ROSSO - Je ne vous garantis pas cela, mais d'ici une semaine dix jours, je vais demander à nos juristes de vous faire cela.

Pierre CALFAS - Je reviens un petit peu en arrière. Les représentants du Grand Rouvière disent que l'URVN se préoccupait de tout sauf du Grand Rouvière. Je rappelle que dans notre proposition, le Grand Rouvière est épargné, on passe en tunnel. Or, il nous a été dit avec force et démonstrations que le tunnel, ça ne se voyait pas, ça ne s'entendait pas et cela ne se sentait pas. Donc, l'impact, c'est zéro. Donc, il est hors de question pour nous de taper dans le Grand Rouvière. Attendez, si vous me le permettez de terminer... Quant aux espèces rares, etc., en tant qu'URVN, je peux vous envoyer un bottin de 200 pages sur lequel il y a toutes les espèces rares. Bien entendu, on en a tenu compte, sauf dans les zones où on est en tunnel parce que les aigles de Bonelli ne nichent pas à - 30 mètres par rapport au terrain du sol.

Ce que je voudrais dire aussi à l'ensemble des participants, c'est qu'avoir une position de dire « nous, on n'est pas d'accord, on refuse tous les fuseaux » est parfaitement respectable, et c'est ce que j'ai entendu dire à plusieurs reprises. Le seul risque, ce n'est pas que la LGV ne se fasse pas, c'est qu'à ce moment-là, le maître d'ouvrage, c'est-à-dire l'Etat, fera ce qu'il voudra. Et après, il sera trop tard.

Diane JULIEN - On prend deux ou trois commentaires et après, on fait la pause, et on reprend.

Bernard DESTROT - Je vous remercie. Ce que je voudrais dire, c'est qu'à Cuges-les-Pins, on réaffirme notre position qui était celle depuis le début de réentendre tout le monde. Et notamment, tout à l'heure, le monsieur parlait de vitesse. Je crois que l'on est en train de réaliser une ligne à grande vitesse, mais en fin de compte qui va être pratiquement entre Marseille et Toulon, à une vitesse normale. Donc, je réaffirme une nouvelle fois notre opposition à ce tracé des métropoles, et par contre, réaffirme notre volonté à ce que cela se fasse plutôt sur la gare de l'Arbois.

Je crois que le débat est clos. Il y a eu un débat public pour cela. Je suis quand même au regret de constater que dans cette salle, on n'est que 4 ou 5 à avoir assisté à tout le débat public, et que certains « prennent le train en marche ». C'est bien dommage. Enfin bon, peu importe. Ce que je voudrais dire, puisque l'on n'a pas trop d'alternatives, c'est qu'à défaut on opterait pour la solution qui passe le plus au sud, en tenant compte des observations notamment des gens de Roquefort-la-Bédoule, du Grand Rouvière, et également essayez de passer le plus au sud de Cuges-les-Pins pour impacter le moins la population cugeoise, tout en tenant compte aussi, parce que la LGV ne s'arrêtera pas que dans le département 13, des gens du département 83 qui sont aussi concernés. Et donc, je crois que là aussi, il faudra peut-être les voir de plus près.

Moi, ce que je voudrais dire, et pour revenir sur le fuseau sur lequel on serait le moins contre, je voudrais que vous obteniez de la part de la SNCF une estimation du nombre de retards qu'ont provoqué tous les incidents sur les voies communes, c'est-à-dire entre Marseille et Aubagne, suite à des incidents tels que suicides ou des « trucs » comme cela, pour pouvoir juger un petit peu de l'opportunité de faire une voie en site propre. C'est ce que je demande.

Stéphane ROSSO - On regarde. C'est une demande que vous avez déjà faite. C'est plutôt compliqué d'avoir toutes ces informations. On n'a pas oublié la demande. Après, je ne suis pas le chef de la SNCF non plus. Je suis d'accord avec vous.

Joël QUINARD - Je vais rebondir sur l'intervention de mon collègue de Cuges-les-Pins pour d'abord rappeler que quand on dit que les maires de la communauté d'agglomération s'opposent aux quatre tracés, vous dénaturez un peu leurs propos. Ils rappellent qu'ils étaient plutôt favorables à un passage par le nord, et qu'une fois que le tracé des métropoles est acté, à ce moment-là, on demande effectivement à discuter ces tracés. On n'est pas contre la LGV, je parle pour Cuges-les-Pins, je ne parle pas pour tout le monde, je suis d'accord, mais comme vous avez cité le maire de Cuges-les-Pins, en tant que représentant de la Mairie de Cuges-les-Pins, je me dois de préciser qu'il y a quelques nuances par rapport aux propos que vous tenez. Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point, c'est que je confirme que c'est effectivement dans ce groupe géographique que l'on a demandé à RFF de faire l'étude d'un quatrième tracé, noté AB aujourd'hui, qui nous semblait être une proposition intéressante, tracé qui nous a été présenté pour la première fois aujourd'hui, qui a certainement des inconvénients, je pense aux gens de Rouvière, mais peut-être aussi par rapport à la directive Oiseaux. Mais vous savez, si vous venez sur Cuges-les-Pins, j'ai aussi 400 oiseaux à protéger là-bas. Ce ne sont pas tout à fait les mêmes, mais il y en a qui sont très rares également, la pie-grièche en particulier.

Le problème, c'est qu'effectivement, on a ces tracés aujourd'hui, il y en a qui ne nous plaisent vraiment pas, il y en a qui nous paraissent très bien, on parle du quatrième tracé. Ce quatrième tracé a des inconvénients. C'est la première fois qu'il est présenté. J'espère que RFF va pouvoir affiner un peu son étude de ces tracés pour minimiser encore les nuisances. Mais il faut reconnaître que ce quatrième tracé, c'est celui qui préserve le plus largement possible les zones habitées, qui les évite au maximum. Je ne dis pas que cela a un impact nul sur le Parc naturel des Calanques, mais enfin pour l'instant, il semble quand même bien réduire ces nuisances. Donc, on espère que le COTER continuera à demander une étude affinée de ces tracés qui nous permettront à terme, à nous, de choisir effectivement une des options, et celle qui minimisera à la fois tous les défauts.

Il y a quelque chose qui a été dit, on a parlé de tranchée couverte, je ne sais pas si c'est en bruit équivalent à un tunnel, mais j'ai beaucoup entendu parler de zone avec des remblais. Or à mon avis, les viaducs, déjà ce n'est pas évident, mais les zones avec remblai sont des zones qui vous surélèvent la source de bruit par rapport au niveau du sol. Donc, on est sûr que cela va avoir un rayonnement acoustique phénoménal. Vous avez toujours dit : « On essaye de passer en surface pour minimiser les tunnels ». Je ne suis pas sûr que ce soit vraiment ce que nous, on espère dans la mesure où je crains énormément ces zones en viaduc et en remblai.

Stéphane ROSSO - Pour répondre à votre crainte sur le bruit, cela répondra aussi à une remarque de Monsieur Chaix. Aujourd'hui, on a associé à ces aménagements-là, des aménagements acoustiques qui devront prendre en compte les qualités sonores et l'environnement pour ne pas avoir d'impact de ce projet sur l'environnement sonore, en tout cas sur la qualité de l'environnement, qu'il soit proche ou éloigné, y compris des modélisations de répercussion dont acoustiques, sur les différents massifs, notamment dans le cas d'un passage dans le fuseau B2, si c'est ce mode de passage-là qui est en jeu. Sachant qu'encore une fois, il y a des aménagements acoustiques qu'ils ont prévus et dont on doit discuter, dont on discutera lors de la concertation qui se passera tout au long du projet. Cela fait partie des mesures d'accompagnement qui viennent. Vous avez retenu viaduc, remblai. Je vous signale aussi qu'il y avait des passages dans lesquels on était en tranchée couverte et donc, du coup, une proposition de rectification des impacts sonores.

David ESCALIER - Bonjour à tous, David Escalier, du collectif de défense des terres fertiles. Aujourd'hui, cela fait deux mois que je redemande toujours les mêmes choses, je vais les

redemander dans quelques jours. Je vous demande la cartographie de toutes les zones Natura 2000, de toutes les ZNIEFF ; pour les terres agricoles, je vais l'avoir d'ici peu, ça, j'en suis persuadé. Donc c'est encore la même demande, cela fait quand même deux mois. Par contre, je remercie, je vois qu'il y a « France Nature Environnement » ici. Vous les avez demandés, vous les znieffs, tout ça ? Avez-vous tout cela sur tout le tracé ?

Pierre CALFAS - Naturellement oui, bien sûr, on les a.

David ESCALIER - D'accord. On pourrait peut-être se les partager.

Pierre CALFAS - Ce sont des documents publics, d'ailleurs.

Diane JULIEN - Il y a le monsieur et il y a Monsieur Chaix qui voudrait intervenir et un complément, et on arrête. Et on fait la pause.

Richard VERNIOL - Merci. Monsieur Verniol, de l'association Ouest Cadière. On a parlé plusieurs fois de ce qu'il se passe, au-delà de la limite du 13, et je parle sous le contrôle de Monsieur. J'aimerais simplement vous dire la manière dont moi je le ressens, sur ce qu'il se passe à l'ouest du Var.

Il y a une mobilisation qui est en train de se faire, avec du retard, mais d'autant plus forte qu'il y a du retard. Nous étions en réunion le 11 novembre dernier, avec les associations, les élus. Il semble aujourd'hui que la quasi-totalité des élus va se mobiliser contre tout tracé de la LGV dans cette partie de l'Ouest Var. Je participe également au groupe de travail, comme Monsieur. Lors du dernier groupe de travail, nous avons refusé de discuter les différentes propositions, les différents fuseaux, en disant que ce n'est pas une manière d'essayer de nous faire réagir, de diviser pour régner, de choisir la solution la moins mauvaise pour chacun de nous pour renvoyer la nuisance chez un autre. La seule solution que nous préconisons, c'est d'avoir une attitude unanime, le fameux « tous ensemble » pour refuser la totalité des projets qui nous sont présentés actuellement en insistant sur le fait que l'on en parle depuis au moins 2005, donc depuis six ans. On nous sort, « à la va-vite », 4 ou 5 projets en ce qui nous concerne. Il faut se décider en deux mois, alors que toute une série d'études, des études acoustiques, des études hydrologiques, ne sont pas encore faites. Donc aujourd'hui, Monsieur confirmera, dans l'ouest du Var, la position à 95 % est de refuser tous ensemble la totalité des cinq tracés qui nous sont proposés.

Benoît RIDEAU - Pour commencer, simplement pour dire que l'association des habitants du Petit et du Grand Rouvière est contre l'ensemble des tracés. Elle maintient son opposition d'une manière générale au tracé LGV. C'est la première chose.

La question, quand même que l'on a, est que c'est contradictoire. Le passage au niveau du Grand Rouvière, se fait-il en tunnel ou en tranchée couverte ? Ce qui n'est pas pareil. Non ? Sur ce dessin, c'est aérien pour l'instant. Pour l'instant, c'est aérien donc, pour moi, aérien, c'est en surface.

Stéphane ROSSO - Ici, là ?

Benoît RIDEAU - Le domaine du Grand Rouvière, c'est tout ce qui est jaune, donc c'est là.

Diane JULIEN - Il faut répéter, Stéphane. Répète.

Stéphane ROSSO - Ce que je disais tout à l'heure, c'est que le domaine, ce domaine-là, la position qui a été portée par les groupes de travail, les différentes personnes qui nous sont revenues, y compris le maire ici présent, était qu'il ne fallait en aucun cas passer dans ce domaine. Donc, la proposition qui a été faite ce jour était de dire que l'on évitera le passage dans ce domaine. Après, ici, toute la partie jaune on proposera qu'elle ne soit pas touchée par le problème, et on ne s'interdit pas par contre de passer en surface dans cette partie orange et dans cette partie jaune.

Benoît RIDEAU - Ce qui veut dire qu'il y aura des nuisances sonores très importantes.

Stéphane ROSSO - Je vous fais la même remarque qu'à Monsieur le représentant de Cuges-les-Pins et à Monsieur Chaix. Aujourd'hui, il y a des aménagements paysagers et acoustiques qui peuvent être faits sur les infrastructures.

René CHAIX - Je m'excuse de reprendre la parole, mais j'ai été cité plusieurs fois et permettez-moi de préciser, ou de rappeler ma position.

D'abord, j'interviens au nom de l'association « Vivre à Gémenos », association agréée de protection de l'environnement créée en 1993, et au nom de l'UDVN, à laquelle nous adhérons et au réseau URVN FNE. Donc, à ce titre, je me suis exprimé plusieurs fois et depuis 2005, notamment avec des présentations dans les débats publics. A Aubagne, il y en a une à la tribune, avec un exposé et des diapositives, et avec un cahier d'acteur dans lequel vous pourrez retrouver nos premières prises de position. Cette prise de position initiale était que dans toutes ces zones sensibles de notre secteur, le futur tracé devait passer soit en tranchée couverte, soit en tunnel. Notamment, nous nous référons à l'époque à une étude précédente de 1992, qui avait conclu après débat dans un collège d'acteurs, au rapport dit « Ferrier », avec la traversée de cette zone par un tunnel qui s'insérerait dans le massif du Doire, pour sortir après les gorges de la petite Sainte-Baume. Donc, ce n'est pas nouveau. Ce projet dans le tunnel du Doire date de 1992, et nous l'avons rappelé incessamment, sans relâche, depuis 2005, au cours des débats publics. Donc, aujourd'hui, je suis surpris que nombre d'entre vous le découvre, et notamment les habitants du Grand Rouvière. Or dans notre prise de position, nous avons toujours dit que nous voulions défendre l'environnement et la population. C'est notre seule raison d'être, de notre association et du réseau URVN-UDVN.

Ensuite, la deuxième proposition que nous avons faite d'un scénario alternatif, c'est pour faciliter le débat entre nous et permettre d'avoir le choix, plutôt que de raisonner uniquement sur les deux scénarios, sur le scénario initial proposé par RFF. Je crois qu'il faut tous faire preuve de bonne volonté pour que nous trouvions ensemble la solution qui protège au maximum l'environnement et la population.

Diane JULIEN - On va laisser la parole à Monsieur et Madame Préa avant la pause.

Michelle PREA - Je voulais dire que j'étais tout à fait d'accord avec mon voisin, à savoir que l'on en train de se diviser. J'ai entendu dire que le tracé Aubagne Sud était le meilleur. Pour moi, c'est le plus mauvais. Le meilleur serait Aubagne Nord. Donc, il faut se dire que l'on est tous contre la LGV, et non pas pour dire que ce tracé est mieux qu'un autre.

Diane JULIEN - Sur ces paroles, je vous propose de prendre un quart d'heure de pause. Et on se retrouve après pour lister vos demandes, vos attendus, faire la synthèse de ce groupe de travail pour préparer celui qui aura lieu dans 10 jours. Merci.

La séance est suspendue de 17 heures 05 à 17 heures 30.

Diane JULIEN - Nous allons reprendre. Quelle heure est-il ? Il est 17 heures 30. On a une demi-heure pour poursuivre. Je vais donner la parole à Monsieur Orgéas qui souhaitait s'exprimer sur cette première partie. Après, nous allons essayer de faire une synthèse de ce premier groupe de travail. On a préparé la liste de tous les attendus que vous nous avez demandés au cours de la première partie, donc on va la parcourir ensemble et la compléter éventuellement. Et on va vous faire vous exprimer sur les scénarios (par exemple, le scénario B1 est-il un scénario rejeté, etc. ?) pour commencer à préparer le quatrième groupe de travail.

Monsieur Orgéas, je vous laisse la parole.

Jérôme ORGEAS - Merci beaucoup. Je faisais et je fais toujours partie des quelques maires et députés qui ont organisé une conférence de presse pour exprimer leur ressenti sur le projet de la LGV dans notre secteur. Nous avons, à la suite de plusieurs réunions entre nous, décidé d'avoir une position commune, justement pour ne pas commencer à nous diviser et que l'un « refille la patate chaude » à l'autre, ce qui n'était pas le but, sachant que les élus ont une certaine légitimité

auprès de la population. Donc, la position commune adoptée était la suivante : « *Écoutez, il y a eu des malentendus pour certains, des choses qui ont été mal dites, des choses qui nous tiennent à cœur, qui nous inquiètent et qui inquiètent nos populations* ». Donc, l'idée était de dire : « *Nous refusons unanimement les tracés qui nous sont proposés* ». Et immédiatement après, on dit : « *On aimerait que l'on discute avec nous, que les financeurs, parce que c'est important aussi les financeurs, les autres élus, RFF, etc., discutent avec les élus de solutions qui pourraient être envisagées pour la protection de nos populations, de notre environnement* ». C'est une première chose.

Bien évidemment, je souhaiterais aussi rebondir sur ce que vous avez dit, Monsieur Chaix. Je suis là en tant que maire. Donc, je fais abstraction de ma fibre d'habitant de Roquefort-la-Bédoule, pour dire un petit peu, quand même, à la décharge de tous les gens qui sont là, qui m'entourent, qui sont de Roquefort-la-Bédoule, qui se sont mobilisés, au même titre que les Gémenosiens se sont mobilisés, que les Aubagniens, etc., qu'ils ont parfaitement le droit de le faire. Parce que nous, en toute honnêteté, en toute sincérité, nous prenons le train en marche. Et ce n'est pas le fait de ne pas s'être intéressés aux tracés. Vous disiez que cela a été depuis 1992. Je suis désolé, cela fait six semaines que je suis au courant en tant que maire. Je trouve que c'est un petit peu inacceptable. Les scénarios plus anciens qui étaient dans les cartons, vraisemblablement, pendant plusieurs années, ne concernaient pas le territoire de Roquefort-la-Bédoule. Et un scénario sorti comme ça, sur proposition, j'ai demandé à mes collègues qui, comme moi, l'ont découvert. Nous, on l'a entendu par la rumeur, c'est encore pire, et d'autres par la presse, etc. Donc, on ne peut pas reprocher aux habitants de Roquefort-la-Bédoule de se mobiliser tardivement, parce qu'ils n'en ont été informés que tardivement. En tous les cas, c'est cela.

La dernière chose que je voudrais préciser est la suivante : quand on regarde et qu'on écoute un petit peu tous les intervenants d'aujourd'hui, on sait très bien que nous avons des intérêts contradictoires. Madame ne le veut pas chez elle, nous ne le voulons pas chez nous. Enfin, personne ne veut ce TGV, parce qu'on a tous peur des nuisances, etc. Donc, il faut bien se dire qu'à mon avis, on n'arrête pas le TGV : c'est un projet d'intérêt national, voire européen, l'arc euro-méditerranéen. On n'arrête pas le TGV. Donc, il faudra bien que l'on se mette dans une démarche de consensus. Ce qui veut dire que tout le monde ne pourra tout avoir. Alors, c'est difficile à dire, mais malheureusement, c'est ce qui doit se passer quand il y a un projet de cette ampleur. Alors, si on est dans une démarche de consensus, cela veut dire que ce ne sont pas les mêmes qui vont avoir toutes les nuisances, et ce ne sont pas les mêmes qui vont n'en avoir aucune. C'est un petit peu le partage de la nuisance, de l'impact, etc.

Cela m'est un peu difficile d'appeler cela un « truc » de concertation ou de consensus quand j'ai entendu en réunion que telle ville ne veut ni le voir ni l'entendre. Ce n'est pas une démarche de consensus parce que si on fait tous pareil, à ce moment-là, le TGV, on l'enterre à 300 mètres et puis il va directement jusqu'à Toulon.

Donc voilà, c'était pour assouplir un petit peu les choses, travailler pour des impacts réduits pour le maximum de personnes. Voilà. En tout cas, je ne peux pas blâmer ma population de se mobiliser, même tardivement, Monsieur Chaix, pour défendre ses intérêts. C'est tout à fait logique, comme les Gémenosiens l'ont fait bien avant nous, quand ils ont été consultés. Sur le quatrième scénario qui apparaît, je suis désolé, on n'est pas venu voir les Bédoulens que cela concernait, pour leur demander leur avis. Donc, ce n'est pas tellement de la concertation, en tout cas pas à ce stade-là. Merci.

Diane JULIEN - Je vous en prie. On peut peut-être enchaîner sur l'avis du groupe de travail, les premiers ressentis sur les différents scénarios. On peut les parcourir un à un.

4.3. ECHANGES SUR LES FUSEAUX

Diane JULIEN - Avec Marion Picquet, on avait commencé à écrire le B1, qui est le fuseau Nord Aubagne. Il nous semblait qu'une sorte de consensus tendait à le rejeter. Est-ce qu'on note ce consensus ? Est-ce qu'on le remonte dans la synthèse ?

Benoît RIDEAU - Vous pouvez remonter que personne n'est d'accord avec les scénarios. Tout le monde a exprimé son désaccord.

Un intervenant - Parlez pour vous.

Un intervenant - Dans l'état actuel, qu'est-ce qui peut transformer un scénario pas bon en bon scénario ?

Un intervenant - Peut-on avoir des scénarios hybrides ?

Diane JULIEN - On peut tout à fait avoir des scénarios hybrides. On est dans la co-construction dont on parlait.

Claire LENFANT - Dans un scénario hybride, j'aimerais savoir pourquoi n'envisage-t-on nulle part de réutiliser les lignes existantes.

Stéphane ROSSO - Madame, cela a déjà été dit auparavant. Je peux développer, mais là, on est un peu *short time*. Si vous voulez, on prendra 5 ou 10 minutes à la fin de la réunion et je vous réexplique le pourquoi.

Diane JULIEN - Peut-on les prendre un à un ? Il nous reste 20 minutes. Donc, on les prend un à un et vous vous exprimez.

Concernant, le B1, Aubagne Nord. Est-ce un scénario qu'on garde à ce stade ? Est-ce un scénario qu'on ne garde pas ?

Marion PICQUET - On peut aussi noter à quelle condition on l'accepterait.

Diane JULIEN - Voilà. Qui est pour garder le B1 Nord Aubagne, avec passage par la gare d'Aubagne ?

Bernard DESTROT - Savez-vous à quoi cela ressemble ? C'est un marchandage !

Diane JULIEN - Monsieur Destrot, ce n'est pas du tout ça l'idée. L'idée, c'est de faire une synthèse. L'idée est qu'on exprime et qu'on commence à remonter une position commune.

Stéphane ROSSO - Excusez-moi, on va donner la parole à Madame. S'il vous plaît, s'il vous plaît, Madame Préa, Madame Marty. S'il vous plaît. J'avais la sensation, mais encore une fois, c'est peut-être parce que j'étais pris dans la présentation des fuseaux et avec ma souris, qu'il y avait une nette, en tout cas, désapprobation plus forte sur le scénario B1 - attendez, je finis - que sur les autres. Maintenant, si on me dit non, on s'est peut-être trompé. En tout cas, c'est ce qui nous a semblé.

On est d'accord, Aubagne, vous êtes tous contre tout. On est d'accord. Il n'y a aucun souci avec moi. Maintenant, je pose la question. J'ai noté la position de Madame Zito, j'ai noté la position de « Tout Aubagne contre la LGV », j'ai noté la position de « Enterrons la LGV » qui est de dire « non, pas de fuseau nulle part », voilà. OK. Maintenant, c'est votre position, elle est notée, actée, et inscrite. C'est bon.

J'aimerais qu'on aille un petit peu au-delà. Il me semblait qu'en dehors des personnes d'Aubagne, il y avait des expressions qui étaient plutôt d'opposition sur ce fuseau, c'est ce qu'il nous a semblé. Maintenant, si ce n'est pas cela, il n'y a pas de problème.

Hélène BOGTCHALIAN - Merci. Je suis aubagnaise. Ce qui me gêne, moi, dans ce processus-là, qu'on est en train d'élaborer, d'accord, il faut avancer, il faut gagner du temps, mais il y a tellement

d'indétermination qu'il est vraiment difficile quoi qu'il en soit, de faire un choix, même si on en a la volonté.

On a présenté très longuement le premier fuseau, parce que c'était le premier, et que tout le monde est intervenu. Donc, chacun a pu dire « je suis d'accord », « je ne suis pas d'accord ».

Le deuxième est passé extrêmement rapidement. Les fuseaux B3 et B4 ont été mis dans un pot commun.

Maintenant, qu'on vote, cela ne me semble pas du tout équitable parce que cela revient quelque part à un vote. Il y a les secteurs des Bouches-du-Rhône, enfin du pays d'Aubagne qui sont extrêmement représentés par plusieurs personnes, d'autres où il n'y a aucun intervenant. Par respect envers les citoyens d'Aubagne et alentours, je ne me sens pas le droit de prendre une position sur un fuseau particulier. Il y en a un, vous vous en doutez, qui impacte complètement ma propriété. Ce n'est même pas la peine que je dise lequel. Je ne vois pas pourquoi, parce que cela impacte complètement ma propriété, je vais dire on va chez l'un ou on va chez l'autre. Franchement, par respect de ce que je suis, cela me gêne énormément.

Simplement, ce que je voudrais demander et après je laisse la parole, c'est que si vous passez dans Aubagne, il faut savoir qu'Aubagne est la première ville de France à avoir été quadrillée, encerclée par les autoroutes. Peut-être qu'on pourrait un petit peu envisager un privilège, c'est-à-dire que vous mettiez un maximum d'argent pour faire en sorte que si vous faites quelque chose, tout soit fait en souterrain. C'est tout ce que je peux dire. Maintenant, excusez-moi, mais des oiseaux, il en a partout et ils aimeraient bien vivre aussi, que cela soit dans les vallées ou en haut les collines. C'est tout. Merci.

Diane JULIEN - Pourriez-vous préciser ? Donc, tout en souterrain. Vous parlez d'un fuseau en particulier ? De tous les fuseaux ?

Stéphane ROSSO - A ce moment-là, il n'y a plus de souci. Tout en souterrain, on ne parle plus de rien...

Hélène BOGTCHALIAN - Oui, mais il y a des endroits où vous nous dites que c'est indéterminé. Donc, si c'est indéterminé, je sais qu'il y a des problèmes techniques. Et c'est ce que vous présentez comme étant le choix que vous allez faire entre une technique et une autre. Mais je pense que c'est aussi une question de moyen. Vous avez choisi une métropole du sud pour différentes raisons. Mais peut-être pourriez-vous choisir, par respect de la population et de l'environnement, de mettre un peu plus d'argent dans une zone où il y a justement énormément d'opposition, et ce n'est pas pour rien. Ce n'est pas parce qu'on est contre le progrès. On est des êtres humains nous aussi.

David ESCALIER - On n'est pas non plus pour le retour à la bougie.

Stéphane ROSSO - On ne note rien.

Diane JULIEN - Pour l'instant, on ne note rien.

Julie MARTY - Pourquoi ? Si, si.

Stéphane ROSSO - Que voulez-vous qu'on note ?

Diane JULIEN - Non, non, ce n'est pas cela l'idée. On relève la position du groupe et l'attente d'éléments complémentaires notamment la grille multicritère pour pouvoir avancer. Est-ce cela ?

Hélène BOGTCHALIAN - Je crois qu'il faut que vous vous donniez les moyens financiers de faire en sorte de préserver une région. Voilà. C'est ce que je demande. Non pas qu'on aille chez l'un ou chez l'autre, mais que vous ayez les moyens financiers, que vous mettiez un point d'honneur à ce que dans le pays d'Aubagne et les alentours... On ne profite pas de cette LGV. On n'en a que les inconvénients. On a les inconvénients des autoroutes... Je crois que vous pourriez prendre en

considération les êtres humains et les populations animales aussi qui vivent ici, de l'environnement, au maximum.

Stéphane ROSSO - Je vais faire une précision. C'est faux quand vous dites que vous n'avez aucun intérêt à la LGV. Je vais vous expliquer pourquoi. Parce que c'est un système régional qui va permettre le développement des TER. Alors, je le répète souvent, mais c'est parce que j'entends de fausses informations. À force d'entendre de fausses informations, je pense qu'il est nécessaire de rétablir la vérité. J'ai entendu « c'est pour gagner 15 minutes ».

Hélène BOGTCHALIAN - J'entends...

Stéphane ROSSO - Attendez, je finis. J'ai entendu « c'est pour gagner 15 minutes ». Quinze minutes sur quoi ? Je ne sais pas. C'est un leitmotiv qu'on me ressort, mais je ne le comprends toujours pas.

Aujourd'hui, j'analyse la situation. Et on n'arrivera peut-être pas à faire la synthèse, mais cela me permettra au moins de clarifier deux ou trois points.

Premier point, Marseille-Nice. Aujourd'hui, je vais à la gare de Marseille, je peux aller à Nice, j'ai 2 heures 30 de temps de trajet. Demain, grâce au projet qui est en grande partie une ligne classique jusqu'à Aubagne et après sur des vitesses sur lesquelles on va passer à 200-230 kilomètres/heure à certains endroits, on va permettre de faire un Nice-Marseille en une heure. Ce n'est pas 15 minutes, mais 1 heure 30 de gain.

Hélène BOGTCHALIAN - Combien de personnes utilisent cette ligne ?

Stéphane ROSSO - Je finis. Je finis.

Dans les études, et c'est un phénomène classique, c'est qu'aujourd'hui, la compétition est entre le train et la route entre Marseille et Nice pour la simple et bonne raison qu'en train, vous mettez 2 heures 30. En voiture, vous mettez 2 heures 30. Demain, grâce au gain de performance qu'on va avoir, on sera capable d'avoir un report modal qui sera pratiquement de 30 %, il me semble de la route vers le fer. Donc, une augmentation des parts du réseau, enfin des trajets Marseille-Nice de 30 %. C'est le premier point. Je finis. C'est le premier point sur les 15 minutes.

Deuxième point, sur la desserte régionale. On vient de dire, et moi j'écoute et on a écouté, quand Aubagne nous disait : « Nous, ce qu'on veut, c'est une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune ». Aujourd'hui, que vous dit le projet ? Il dit que l'on fera une ligne classique à quatre voies jusqu'à Aubagne. Pour permettre quoi ? Pour permettre à Aubagne et à tous les environs d'Aubagne (La Ciotat, Cuges-les-Pins, Gémenos, La Bouilladisse, La Destrousse) d'aller à Marseille avec un réseau de type RER, c'est-à-dire un train pratiquement toutes les 5 minutes, soit 11 trains par heure, par sens, en heure de pointe.

Derrière, on va avoir la possibilité d'aller d'Aubagne à Aix-en-Provence sans changer de train à Marseille Saint-Charles. On va avoir la possibilité d'aller d'Aubagne jusqu'à Vitrolles sans changer de train. On va avoir la possibilité d'avoir des Marseille-Aix-en-Provence à huit trains par heure, par sens, et pareil pour des Marseille-Vitrolles.

Tout cela est rendu possible grâce à deux choses : grâce au fait qu'on fasse la gare sous Marseille Saint-Charles, une gare en ligne, et grâce au fait qu'on fasse une nouvelle infrastructure qui, c'est vrai, ne s'arrête pas à Aubagne, mais va à Toulon, pour permettre de mettre Toulon à 20 minutes de Marseille, et pour permettre de mettre Nice à 1 heure de Marseille. Soit un gain de 1 heure 30, je le répète.

Donc, il est évident qu'aujourd'hui, les gens qui ont le choix entre la voiture et le train préféreront prendre la voiture parce qu'ils ont un gain de souplesse. Demain, avec le gain de temps qu'on va leur proposer, ils auront avantage à prendre le train qu'à prendre la voiture.

Hélène BOGTCHALIAN - S'il vous plaît, vous êtes entré dans une faille de mon discours où je disais que l'on n'en aurait pas tellement l'utilité. C'est vrai que l'on peut en avoir l'utilité, mais

beaucoup moins que la région de Marseille ou la région de Nice. Or, nous, on est quand même en passage.

Stéphane ROSSO - 11 trains par heure, Madame.

Hélène BOGTCHALIAN - Ce que je vous demandais, c'était vraiment le fond de mon discours, c'était de trouver les moyens financiers et techniques pour que les villes dans lesquelles nous habitons et qui ne seront pas desservies par des gares (sauf Marseille, Nice et éventuellement Toulon), ne soient pas impactées d'un point de vue humain et environnemental. Trouvez l'argent qu'il faut pour faire des tunnels, trouvez les moyens techniques. C'est ce que je vous demande.

Benoît RIDEAU - Je rappelle les engagements de Monsieur Borloo, lorsqu'il a pris la décision en juin 2009 ...

Diane JULIEN - Cette une motion qui a déjà été déposée par ce groupe la dernière fois.

Stéphane ROSSO - Peut-on revenir maintenant sur les éléments de synthèse ?

Vincent TOUZE - Sur le plan de la méthode, simplement, c'est une question d'ordre. Je vois mal un représentant du Conseil Général, ou moi-même, ou mon collègue de la CCI, prendre position là, maintenant, sur tel ou tel fuseau.

Sur le résultat de la réunion, il me semble que beaucoup de questions ont été posées. Vous avez fourni beaucoup de réponses qui modifient d'ailleurs un certain nombre de choses diffusées dans le document. Il me semble alors important que tout cela puisse être consigné. Notamment dans le nord, j'ai l'impression qu'il n'était pas très bien ressenti dans le groupe. Mais ça, ce n'est pas un vote, c'est plus l'expression du groupe. Cela me semble une expression honnête de ce que j'ai entendu. Après, ce n'est pas une question de décision du groupe. C'est ce que je voulais dire sur la méthode.

Et le dernier point, notamment par rapport aux affaires d'impact urbain de telle ou telle option, certaines choses concernent d'autres groupes. Tout à l'heure, j'ai posé deux questions à Monsieur Rosso en fonction des réponses sur les impacts urbains dans la ville de Marseille, une zone quand même assez habitée. Il faudra à un moment ou à un autre, comme on arrive bientôt à la fin des réunions, qu'il y ait des regroupements dans les réponses à faire pour qu'on ait une vision globale des sujets.

André VILLENEUVE - Pour avancer, me semble-t-il, on ne va pas aujourd'hui décider d'un fuseau, tout autant qu'il y a des oppositions très fortes, et c'est bien normal. Je crois que cela a été dit. C'est vrai qu'on a beaucoup parlé du premier fuseau présenté parce que justement, c'était le premier fuseau qui était présenté. Mais je pense que c'est biaisé cela : le fait qu'on ait commencé par ce fuseau Nord, du coup, on l'a beaucoup évoqué. Et on a moins évoqué les autres. C'est pour cela qu'il faut se méfier un peu... Ce que je souhaiterais, sans décider d'un fuseau, c'est que vous abordiez toutes les contraintes indiquées sur chaque fuseau comme cela l'a été fait. Certains ont donné des contraintes sur un fuseau, d'autres sur d'autres fuseaux. Cela a été plus ou moins dit dans tous les fuseaux, même si cela a été plus ou moins explicite dans certains fuseaux. Cela, je pense que c'est possible.

Et en même temps, il peut être certain qu'on va avoir des avantages sur un fuseau ou sur d'autres, pourquoi pas, il n'y a pas que des contraintes peut-être. La concertation, c'est cela aussi.

Nous, de la Chambre d'agriculture à la profession agricole, on s'est positionné de manière très claire, vous l'avez dit, je ne vais pas répéter. Nous ne voulons plus perdre 1 mètre carré de terres agricoles, on en a suffisamment perdu, dans un secteur, du pays d'Aubagne à Roquefort-la-Bédoule, etc., pour ne plus en perdre. Vous connaissez notre position, on l'a argumentée, vous aurez le compte rendu, on a plus que 1 500 hectares dans le pays d'Aubagne. Si on continue à en perdre, c'est terminé. On ne parlera plus d'agriculture. À un moment donné, il y a un seuil, un niveau où l'agriculture, pour fonctionner, a besoin d'un certain nombre de surfaces pour que les coopératives fonctionnent, etc., et que tous les équipements fonctionnent.

Ceci dit, cela n'empêche pas que pendant les concertations, on lève un peu le niveau. On n'est pas d'accord sur des petits ensembles, ceci dit. Il y a telles contraintes sur tel fuseau, telle contrainte, tel avantage, telle contrainte... Au moins, on aura avancé. Et au moins, à la prochaine réunion, on verra si vous avez bien tout compris et on complètera la prochaine fois. Maintenant, c'est une proposition que je fais.

Stéphane ROSSO - Moi, cela me va. Si cela va au groupe.

Bernard DESTROT - Je vous remercie. Je rejoins totalement ce qu'a dit Monsieur. C'est pour cela que tout à l'heure je vous ai dit qu'il semblerait que ce soit du marchandage. Je crois qu'on ne doit pas se prononcer, et dire aujourd'hui « celui-là, on ne le veut pas. » Non.

Marion PICQUET - Allons-y !

Diane JULIEN - Allons-y ! Avançons !

Bernard DESTROT - Je crois que c'est beaucoup plus simple comme cela. Je crois que de toute façon, vous avez un ressenti de la salle. Il y a des gens qui sont opposés totalement à tout. Il y en a d'autres qui seraient prêts à faire des concessions sur certains fuseaux. Et je crois que vous bien avez vu les points qui ont choqué, notamment sur le Grand Rouvière, concernant le fuseau. Maintenant, il nous est difficile de nous prononcer dans l'est du département, sans tenir compte aussi des gens qui sont après nous. Il y a des Varois derrière et je crois qu'il ne faut pas les oublier non plus. Alors, on est limitrophe. On est peut-être mieux placé pour en parler. Mais je crois qu'il ne faut pas que notre position impacte celle des autres.

Diane JULIEN - On avance.

Stéphane ROSSO - Je vais juste répondre par rapport à cette position-là. C'est qu'on voit là, quel que soit le mode de passage choisi à Cuges-les-Bains, que cela permettra de rattraper les fuseaux. C'est une contrainte. Aujourd'hui, c'est louable et c'est normal. Moi, je comprends votre position. Mais aujourd'hui, techniquement, on sait qu'à partir d'ici, à partir de Cuges-les-Pins, on sait rattraper tous les fuseaux qui vont dans le nord.

Joël QUINARD - Pourriez-vous revenir un peu plus sur l'ouest de votre carte ?

D'une part, je crois qu'il y a quelque chose qui n'a pas été évoqué concernant le tracé, la quatrième proposition. Quand elle a été faite, il avait été évoqué l'intérêt au niveau de l'exploitation SNCF d'un itinéraire de délestage en cas d'incident sur la ligne. Je pense que c'est un des critères qu'il faudra retenir aussi et qui n'a pas été évoqué aujourd'hui.

Le deuxième point, le point que je voudrais dire aussi c'est qu'effectivement, on a toute une série de fuseaux. Et lors de la présentation, chacun a pu exprimer les critiques, les angoisses ou les craintes réelles qui concernaient chacun de ces fuseaux. Maintenant, j'espère qu'effectivement toutes ces critiques ont bien été enregistrées et qu'elles vont remonter pour essayer d'optimiser le tracé, peut-être pas le tracé final, mais le fuseau final. Parce que pour l'instant, on a quatre fuseaux. Si on regarde bien, il y a beaucoup de zones de recouvrement. Donc, je peux parfaitement imaginer partir du 4 et basculer sur le 2 en cours de route. Quelque part, ce sont des choses qui ne sont pas totalement impossibles.

Stéphane ROSSO - Non. Ce n'est pas possible.

Joël QUINARD - Quand vous arrivez au col de l'Ange, vous pouvez.

Stéphane ROSSO - Je vous ai expliqué qu'il y avait des points de connexion.

Joël QUINARD - Vous avez des zones de recouvrement. Donc, si vous voulez, j'espère que toutes les craintes des uns et des autres sont enregistrées, pour qu'on arrive à un fuseau qui au bout du compte, minimise vraiment les nuisances, toutes les nuisances qui ont pu être abordées.

Diane JULIEN - L'idée, c'est d'en faire la synthèse.

Joël QUINARD - Je comprends que vous, vous avez besoin de faire remonter quelque chose. À partir de toutes ces critiques, voir si vous pouvez, vous, dégager un faisceau encore large, mais qui susciterait moins de critiques.

Diane JULIEN - Peut-on noter que le groupe souhaite que soit entendu tout ce qui est remonté pour de nouvelles propositions ? Est-ce bien cela ? Des modifications ?

Benoît RIDEAU - Que le COTER modifie ces fuseaux, qu'il y ait une modification qui soit faite en fonction des remarques de chacun.

Diane JULIEN - Monsieur Orgéas complétait en disant que vous vouliez qu'ils soient un peu affinés. C'est cela ? Souhaitez-vous qu'on aille un tout petit peu dans la précision sur certains points cruciaux ?

Jérôme ORGEAS - Vous comprenez bien que quand on a un fuseau qui fait, je ne sais pas combien fait la carrière, mais facilement quatre ou cinq kilomètres de large, au lieu de diluer les inquiétudes, vous les multipliez parce que vous prenez en compte une surface... On a exagéré comme on est marseillais.

Stéphane ROSSO - On est sur deux kilomètres.

Jérôme ORGEAS - Deux kilomètres, c'est beaucoup. Donc, vous multipliez les inquiétudes parce que forcément, vous ajoutez les inquiétudes du sud, celles du nord, etc. Donc, moins on a dit, fort de tout ce que l'on a dit, plus quand même de l'avis de vos techniciens qui doivent aussi avoir une opinion sur la géologie du terrain, la topographie, etc. À mon avis, l'étape suivante est d'un peu resserrer ces fuseaux, en tout cas dans la partie la plus large, de manière à ce qu'ils soient plus individualisés. Parce que là, comme c'est très large, il y a forcément beaucoup de recouvrement. Donc, tel ou tel scénario, il n'y a pas de différence. À mon avis, on y gagnerait en lisibilité. On focaliserait après sur des points particuliers et on pourrait vraiment discuter. Parce que là, sur le fuseau le plus large, sud carrière ou nord carrière ou dans la carrière, cela change tout. Et donc, on discute pour rien.

Stéphane ROSSO - Là, clairement je vais répondre tout de suite. Après, c'est aussi à vous de vous exprimer dans les tribunes des élus.

Mais aujourd'hui, rétrécir ce fuseau au milieu de la carrière, cela veut dire prendre une option de passage sur laquelle tout le monde devra être d'accord. Voilà. La réduction des fuseaux implique une réduction des options de passage.

Benoît RIDEAU - Il peut y avoir, plutôt que d'avoir quatre fuseaux, il peut y avoir plusieurs fuseaux, mais plus étroits.

Stéphane ROSSO - Oui, cela revient au même.

Diane JULIEN - Voulez-vous dire des tracés ? Allez-y.

Marie-Pierre ROSSELLO - Moi, je rejoignais un petit peu le maire de Roquefort-la-Bédoule parce que le syndicat des Paluds, enfin la zone des Paluds, n'a jamais été convié aux précédentes réunions. Il a fallu qu'on fasse une demande au préfet pour pouvoir être conviés. Donc, je trouve cela un petit peu « fort de café ».

Stéphane ROSSO - Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous. Je ne peux pas me permettre de dire cela, Madame. Parce que vous avez été invitée au même titre que toutes les associations.

Marie-Pierre ROSSELLO - Non, non, je n'ai pas été invitée, Monsieur. Il a fallu que j'écrive au préfet pour demander à participer à ce type de réunion. Je peux vous le dire.

Stéphane ROSSO - Je vérifierai, mais il me semble bien que comme nous avons invité Pôle Alpha, nous avons invité l'APAGE, et le syndicat des Paluds.

Marie-Pierre ROSSELLO - Moi, cela ne s'est pas passé comme cela, en tout cas au syndicat des Paluds, je vous le dis. Donc déjà, première chose, j'ai trouvé la procédure un petit peu gênante.

Un deuxième point me choque. Comme vous avez pu le remarquer, on a de grosses difficultés d'activités, on n'est pas un département en pleine croissance d'emplois. Donc, pour moi, il est hors de question que l'on touche aux entreprises de la zone industrielle parce que cela veut dire des emplois supprimés, et cela, je ne peux pas l'accepter.

Dernier point où je rejoindrai Madame. Je pense que quand on veut faire un projet aussi ambitieux, il faut avoir les moyens de ses ambitions et il ne faut pas regarder quel est le budget. Si le budget tunnel est le plus cher, mais qui convient à tout le monde, c'est celui-là que RFF doit adopter, parce que je pense que comme vous dites, c'est un projet européen, et ce n'est pas quelque chose qui va être construit pour dix années, et si on veut faire passer la LGV, il faut tenir compte de toutes les remarques de chacun et préserver au maximum l'environnement, mais aussi les emplois et les habitants.

Pierre-Yves BEAULIEU - Juste une dernière chose concernant la carrière, puisque votre zoom montre quand même que si on ne passe pas au nord, on passe directement dessus, ce qui est très regrettable.

Stéphane ROSSO - Ou au sud.

Pierre-Yves BEAULIEU - Ou au sud, éventuellement, mais vu l'amplitude et la courbure, je ne vois pas comment vous pouvez récupérer pour passer au nord, à ce moment-là, du Grand Rouvière.

Concernant en plus l'altimétrie et les pentes que vous donnez, on est obligé de passer sur l'exploitation. Ce qui est fortement regrettable, c'est que malgré ma demande personnelle formulée il y a plus de cinq ans, on n'a jamais été informé de ce type de tracé chez nous. Aucune étude ni approche n'a été faite au niveau de notre exploitation. Votre cartographie, en plus, est incomplète. Elle précise, là, une photo aérienne. Vous avez une exploitation qui a été photographiée, si c'est la cartographie de Google, il y a à peu près quatre ou cinq ans. Actuellement, l'autorisation de l'exploitation se fait au nord c'est-à-dire en plein dans le gisement, et en plein dans les fuseaux que vous avez définis. L'exploitation est une cordée pour trente ans. Mais les réserves ont été identifiées au niveau de la préfecture et au niveau du département comme remarquable pour alimenter en matériau l'ensemble des Bouches-du-Rhône à l'horizon cinquante ans. Ce qui veut dire que ce n'est pas dans trente ans que la carrière s'arrêtera, c'est dans beaucoup plus que cela.

Donc, si jamais vous envisagez l'exploitation, le passage du TGV dans l'emprise de l'autorisation des zones exploitables, cela condamnera l'exploitation de la carrière, et donc, l'approvisionnement en matériau de toute la région. Il faut savoir quand même que c'est un matériau qui prend, en termes de valeur, le double dès qu'on fait 30 kilomètres de plus. Vous arrêtez la carrière et il faudra alimenter la région est des Bouches-du-Rhône depuis des carrières qui sont à plus de 30 kilomètres. Donc vous multipliez par deux le coût de construction de l'ensemble de la région.

Et dernière chose, l'impact environnemental. Si jamais vous arrêtez la carrière, il est de plusieurs milliers de tonnes de Co₂ parce qu'il faudra mettre sur la route des camions pour transporter ce matériau.

Diane JULIEN - On a bien compris que la carrière était un point très particulier, à regarder de près.

René CHAIX - Moi, je suis d'accord avec plusieurs positions prises par Monsieur le Maire de Roquefort-la-Bédoule, et par la Présidente du syndicat des Paluds. Simplement, une précision. Il est vrai que vous m'avez cité, Monsieur le Maire, mais ce n'est pas un propos dont je revendique la paternité. Je citais un élu justement, qui avait fait cet état, mais parce que ce n'est pas indifférent. C'est basé sur la position du ministre d'Etat lorsqu'il a donné la feuille de route à RFF, privilégiant les solutions d'enfouissement.

Et là, si on ne parvient pas à éliminer des fuseaux dès aujourd'hui, il faudra bien qu'on le fasse à la dernière réunion, qu'on se mette d'accord et que l'on ne laisse pas à l'Etat et à RFF ce soin-là. Mais dans les positions que l'on doit prendre, il faut penser aussi qu'il y a bien sûr le fuseau qui s'étend sur le Var, dont il faut respecter les contraintes, et aussi ce qui précède Aubagne, c'est-à-dire la vallée de l'Huveaune. Et c'est une des raisons qui a prévalu à notre proposition de solution alternative qui préservait au maximum la vallée de l'Huveaune.

Donc, la position que l'on peut prendre ici ne peut pas concerner uniquement le pays d'Aubagne. Nous, à titre personnel, à Gémenos, nous avons demandé depuis l'origine, une tranchée couverte ou un passage en tunnel. À la limite, le passage en tranchée couverte pourrait convenir à la population gémenosienne. Par contre, elle impacte fortement Aubagne et toute la vallée de l'Huveaune.

Donc, on aura à réfléchir sur tout cela. Je voudrais vous citer une position qui a déjà été adoptée dans le Var, et validée par le COTER intermédiaire.

Diane JULIEN - Il est 18 heures, Monsieur Chaix. J'aimerais bien qu'on avance sur la synthèse.

René CHAIX - S'il vous plaît. Je voudrais citer ce que dit le Préfet. Il a pris acte « *du large rejet dans les scénarios soumis à la concertation des options prévoyant [etc.], et d'une ligne entièrement nouvelle, un site propre sur la totalité du sillon perdu. Cette position a été rappelée par la Commission consultative des élus, réunis en préfecture le 14 octobre dernier* ». Donc, les élus dans le Var, ont quand même accepté que des propositions ou que des positions intermédiaires soient prises.

Deuxièmement, ce communiqué dit : « *Après avis du comité territorial, le préfet a donc demandé à Réseau Ferré de France de retirer ces options et de poursuivre la concertation sur les fuseaux et les scénarios, en s'appuyant - et c'est ce qui est important, j'aimerais que ce soit dans les propositions que nous retenons - au maximum sur les infrastructures existantes, ou à défaut, de privilégier les solutions d'enfouissement conformément à la lettre du 29 juin 2009 du ministre d'Etat* ».

Donc, je crois que sur ces bases-là, les directives du ministre de l'Etat sont importantes. Si on les adoptait, il resterait le cas de toute la vallée de l'Huveaune, quand même, que nous devons essayer de protéger. Et c'est la raison pour laquelle la solution alternative n'est pas à rejeter, ni la solution 3 qui se débranche à La Penne-sur-Huveaune et qui passe en tunnel ensuite.

Donc, pour ce qui nous concerne, je rejeterai au nom de notre association, les solutions 1 et 2, mais bon, ce n'est que ma position et apparemment, ce n'est pas le consensus encore.

Diane JULIEN - Non, mais c'est une prise de position que l'on note.

Alain PATOUEILLARD - Simplement, depuis tout à l'heure, depuis ce matin, depuis 14 heures, j'entends parler beaucoup de tous les scénarios et on ne parle pas de la partie commune de ces scénarios. La partie commune, c'est Saint-Marcel, La Penne-sur-Huveaune.

Diane JULIEN - Nous sommes dans le groupe Aubagne Sainte-Baume.

Alain PATOUEILLARD - Oui, d'accord. Mais on parle des quatre scénarios et on ne parle pas de cette partie commune. Et dans cette partie commune, on va utiliser les voies existantes. Alors, j'entendais tout à l'heure, parler de la proposition de Borloo d'utiliser les voies existantes. Mais Monsieur Borloo sait-il, et sait-on autour de la table, quel est le bazar que l'on va créer sur ces voies existantes pour faire ces travaux ? Pendant quatre ou cinq ans de travaux, cela va être la catastrophe.

On voit bien actuellement que pour faire Marseille-Aubagne, il y a tout un tas de trains qui sont arrêtés, en retard, transformés en bus, etc. Et maintenant, on va avoir trois voies. Vous parliez tout à l'heure de quatre voies entre Marseille et Aubagne, on n'aura jamais que trois voies. Sur les trois voies que l'on aura, on en aura plus que deux parce que sur quatre kilomètres, on aura une portion

commune. Le tunnel va sortir après, à Saint-Marcel, pratiquement. Et puis, il va rentrer à La Barasse ou un peu plus loin. On n'aura que trois à quatre kilomètres sur lesquels jamais un exploitant ne va faire passer un TER ou un fret sur les deux voies utilisées par le TGV. Donc, ce qui veut dire que là, on aura actuellement trois voies de desserte de TER, on en aura plus que deux. Et en plus, elles sont toutes neuves. On les aura faites en 2014. Ce sera tout fini. On aura trois voies neuves. On va toutes les casser pour en faire quatre dont deux qui ne seront utilisées que pour le TGV. Donc moi, je n'arrive pas à comprendre.

Ces quatre scénarios ne sont pas bons, et il faut revenir, ce que vous ne voulez pas, je le conçois très bien, aux propositions qui étaient avant sur le Mont (*inaudible*), etc.

Applaudissements.

Diane JULIEN - On ne va pas revenir là-dessus.

Alain PATOUILLEARD - On ne va pas revenir, mais ils ne sont pas bons, ces scénarios ! On va continuer, alors...

Stéphane ROSSO - Ces scénarios sont aussi bons qu'un autre.

Diane JULIEN - Monsieur Patouillard, c'était un présupposé des groupes de travail.

Alain PATOUILLEARD - Vous avez demandé maintenant de voter pour un scénario.

Diane JULIEN - Non. De vous exprimer, de vous exprimer.

Stéphane ROSSO - Je finis. Je ne peux pas vous laisser dire le fait que derrière, on n'aura plus que deux voies pour le TER et deux voies... Non, sur les zones d'échange. L'objectif est qu'il y ait des TER qui empruntent la ligne nouvelle pour faire des liaisons diamétrales. Il y aura forcément des TER qui rouleront sur ces voies-là. Qu'après, en entrée de tunnel, effectivement, les deux voies soient spécialisées, c'est un fait. Sachant que dans tous les cas, il y aura toujours trois voies entre Marseille et Aubagne, puisque ces trois voies seront ensuite, après La Barasse, dédiées au trafic TER.

Donc, il est faux de dire qu'il n'y aura plus que deux voies entre Marseille et Aubagne. On ne va pas démonter la troisième voie.

Alain PATOUILLEARD - De Saint-Marcel à La Barasse, il n'y aura plus que deux voies pour le TER.

Stéphane ROSSO - Non, non, non. Eh bien, non.

Un intervenant - Juste une remarque, puisqu'on fait ce rappel. Mais le scénario moyen Var prévoyait quatre voies de La Blacarde à la gare d'Aubagne.

Diane JULIEN - Si vous voulez bien qu'on revienne au groupe de travail sur les fuseaux.

Donc, il y avait une question. Monsieur Rideau a proposé au groupe un tracé. Ce que je comprends de votre première remarque, c'est que RFF l'intègre dans les contraintes, dans les propositions. Je n'ai pas pris le bon terme, mais on l'injecte.

Stéphane ROSSO - Diane, il est 18 heures 10.

Diane JULIEN - Il est 18 heures 10, là. Je ne suis pas sûre que l'on aille beaucoup plus loin aujourd'hui. Je pense que peut-être que vous avez besoin un peu de digérer les scénarios. Il va y avoir des actualisations de cartes qui vont vous être envoyées. Il va y avoir des grilles multicritères.

Oui, oui, je vais passer la parole.

Monsieur Orgéas, juste avant qu'on balaye les attendus que l'on a notés, je voulais également vous dire que dans la présentation, il y avait eu des demandes, notamment des demandes

d'éléments de prospective sur les trajets Paris-Nice et Marseille-Nice qu'on n'a pas eues le temps de présenter, mais que vous avez dans la présentation, donc sur lesquels on pourra revenir.

Dans les attendus, avant de conclure par les dernières remarques, on a noté :

- des éléments de faisabilités de tranchées couvertes sous la RN8 ;
- l'actualisation des fiches fuseaux, coûts, mode de passage ;
- un attendu de la Z.I. des Paluds, soit un zoom, donc une photographie du fuseau pour les entreprises.

Stéphane ROSSO - Je n'avais pas fait attention sur la RN8. Faire une tranchée couverte sous la RN8, cela veut dire être en dessous du niveau actuel de la RN8, ce n'est pas envisageable, tout simplement pour une raison technique, c'est qu'après, on est incapable de remonter. Donc, cela veut dire qu'on reste en tunnel, pour le coup, effectivement jusqu'à Nice.

Claire LENFANT - Sachez que cela ne dérangera personne. Je vous rassure !

Stéphane ROSSO - Peut-être, Madame. Mais aujourd'hui, on ne peut pas être schizophrène, dire d'un côté, il faut qu'on puisse avoir plus de TER et puis de l'autre, ne pas accepter qu'il y ait des contraintes pour avoir ce plus de TER.

Je vous dis que si l'on va en tunnel depuis Paris jusqu'à Nice, le projet ne se fera pas. De la même façon, si l'on va en tunnel de Marseille jusqu'à Nice, le projet ne se fera pas et on n'aura pas plus de TER. Tout le monde aura perdu.

Je viens juste vous expliquer les problèmes techniques. Je préfère vous le dire parce que la semaine prochaine, j'arriverai avec la même réponse. Ce n'est pas faisable de faire une tranchée couverte sous la RN8 pour passer cette ligne.

Diane JULIEN - Il y a des éléments juridiques concernant les entreprises sur l'impact des tranchées couvertes. Des demandes de précisions sur des distances de passage vis-à-vis de la carrière et plus globalement, de précisions sur tout ce qui concerne la carrière, en intégrant la cartographie du parc des Calanques. Il y a la prise en compte des arrêtés ministériels et des directives européennes en ce qui concerne les oiseaux, les espèces en général, faune et flore.

Monsieur Escalier, vous aviez parlé de consigner la politique de restitution de RFF des terres agricoles ; donc on le note. Et puis on a renoté les demandes de cartographie.

David ESCALIER - Et de terres agricoles aussi. Stéphane sait ce que je demande.

Diane JULIEN - Oui, tout à fait.

Un intervenant - Peut-on en rajouter un ?

Diane JULIEN - Oui, bien sûr.

Un intervenant - Je crois que le seul vrai consensus qui se fait dans cette salle, c'est « mettez le paquet sur l'enfouissement ». Je pense que l'on peut le noter.

Diane JULIEN - Ok. Moi je pense que c'est une bonne synthèse. À remonter.

Marion PICQUET - C'est marqué.

Un intervenant - Vous parliez de l'impossibilité d'enfouir sous la RN8. Et dans la proposition 1, vous proposez d'enfouir en limite nord de la zone. C'est le même système. Pourquoi cela marche-t-il d'un côté et non de l'autre ?

Pierre THEPENIER - Juste un détail. Une tranchée couverte, vous êtes obligé d'ouvrir avant. Donc, vous coupez la circulation sur la RN8 pendant un certain temps.

Stéphane ROSSO - La question est qu'en sortie de tranchée couverte de Gémenos, on vient avec un viaduc et on est capable de remonter rapidement sur le massif. Là, pour remonter dans le

massif, on est en surface. Là, pour remonter, je remonte dans la montagne donc je remonte en tunnel. Dans un cas, j'arrive à faire de la surface. Dans l'autre cas, j'arrive juste à être dans un tunnel jusqu'au bout. Ce n'est pas une question de remonter, c'est une question qu'après, je remonte, mais dans la montagne.

Benoît RIDEAU - Parmi les points importants, ce que je disais, c'est le lien avec le groupe d'Huveaune et les conséquences de l'option AB1 sur Marseille, avec les deux questions que je vous ai posées.

Diane JULIEN - D'accord, on le note. Le lien avec le groupe de la vallée de l'Huveaune.

On prend une dernière remarque, et puis je vous propose après de lever la séance, sachant qu'on se revoit de toute manière très rapidement, puisque le prochain groupe de travail est le 25 novembre prochain, dans onze jours.

Claire LENFANT - Je tiens à vous dire que même si je fais partie du Var, et justement parce que j'en fais partie, aucun des tracés à ma connaissance que vous proposez ne correspond. Parce que, soit ils arrivent au Camp du Castellet (je vous rappelle, 2 500 habitants, en aérien), soit ils arrivent sur les vignobles bandolais, qui là, à mon avis, ne seront pas non plus parfaitement heureux de voir émerger le TGV au milieu de leurs vignobles. C'est ce que je veux absolument signaler.

Je comprends vos problèmes les uns et les autres, par rapport au tracé de départ. Mais après il faut voir ce que disait fort justement le monsieur de Cuges-les-Pins, il faut voir où cela « déboile ». Or cela « déboile » justement dans des zones à problème. D'où d'ailleurs l'opposition varoise.

Diane JULIEN - Madame Marty ? Allez, Madame Marty. Une dernière remarque de Madame Marty.

Julie MARTY - Puisque l'on parlait d'impact, effectivement c'est majoritairement le sud d'Aubagne qui est impacté, sauf pour un tracé. Il faudrait qu'on prenne en compte les trois autres tracés concernent les habitants du sud d'Aubagne et le passage entre le décroché de La Penne-sur-Huveaune et le massif de Saint-Cyr. Là, il y a des zones complètement en jaune, c'est-à-dire ouvertes. C'est normal qu'on essaie de prendre en compte le fait que même si c'est de l'habitat diffus au sud d'Aubagne, c'est-à-dire dans la vallée de La Fenestrelle, qu'il y a des habitations et qu'on évite effectivement peut-être ce type de propositions. Parce que, dans ce cas-là, c'est sûr que les Aubagnais ne pourront jamais accepter déjà trois des tracés proposés, même vis-à-vis de celui de Monsieur Chaix. Ou à ce moment-là, effectivement, si on trouve une solution, un consensus sur un tracé, il faut préserver les populations, et les terres agricoles de ce tracé-là.

Diane JULIEN - OK. Je vous remercie beaucoup de votre participation, et nous espérons vous revoir, toujours aussi dynamiques dans dix jours. Merci beaucoup. Au revoir.

La séance est levée à 18 heures 20.

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

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