



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DES BOUCHES DU RHÔNE

Marseille, le 9 décembre 2011

**Préfecture
SECRETARIAT GENERAL**

Compte-rendu du COTER n°4 des Bouches-du-Rhône LGV PACA
6 décembre à 15h (salle Somveille)

Etaients présents :

Participants

- Monsieur Claude VALLETTE, Mairie de Marseille
- Monsieur Vincent TOUZE, MPM
- Monsieur Paul SERRE, Communauté d'agglomération du pays d'Aix
- Monsieur Jean-Marc ALBERT, CG 13
- Monsieur Jean-Christophe LEYDET, CR PACA
- Monsieur Jean-Yves PETIT, CR PACA
- Monsieur Marc REVERCHON, Vice-président de la CCIMP
- Monsieur Gérard BONNET, CCIMP
- Monsieur Jean-Baptiste DAVID, CCIMP
- Monsieur André VILLENEUVE, Chambre d'agriculture
- Monsieur René CHAIX, UDVN13/URVN-FNE
- Monsieur Alain PATOUILLARD, Association TGV Développement
- Madame Anne-Marie TABUTAUD, CLCV 13

Services de l'Etat

- Monsieur Jean-Paul CELET, Secrétaire Général de la préfecture des Bouches-du-Rhône
- Monsieur Serge CASTEL, Directeur adjoint Départemental des Territoires et de la Mer
- Madame Aurélie BEHR, Chef du service de la connaissance et de l'agriculture, DDTM 13
- Monsieur Jean-Claude SOURDIOUX, Pôle gestion crise transports, DDTM 13
- Monsieur Michel MARTIN, DREAL PACA
- Monsieur Antoine PINASSEAU, SGAR
- Madame Julie DEVYS, Chargée de Mission auprès du Secrétaire Général

RFF / AMOG RFF

- Monsieur Jean-Michel CHERRIER, Chef de la mission LGV PACA
- Monsieur Stéphane ROSSO, Chargé de projet territorial LGV PACA
- Monsieur Alain PREA, mission LGV PACA
- Madame Carole TEISSEDRE, RFF
- Monsieur Bernard COUVERT, AMOG RFF-Artelia
- Madame Marion PIQUET, AMOG RFF-Artelia
- Madame Diane JULIEN, AMOG RFF-KFH
- Monsieur Alain DESSAGNE, AMOG RFF

Annexe : Diaporama RFF

Introduction de Monsieur le Secrétaire Général

Monsieur le Secrétaire Général ouvre la séance en rappelant que l'objet de la réunion est de faire un point d'étape de la concertation et en particulier des retours obtenus en groupe de travail sur les scénarios et les fuseaux.

Conformément aux demandes ministérielles¹ (cf. annexe), cette réunion doit définir quels sont les axes d'approfondissement à mener dans les six prochains mois pour lever les incompréhensions du territoire.

Monsieur le Secrétaire Général rappelle enfin que l'objet n'est pas de clore la concertation mais de tirer les conclusions de cette première phase pour préparer ce qui sera présenté au COPIL du 22 décembre 2011.

Monsieur Cherrier, Chef de la mission LGV PACA, replace cette réunion d'étape dans le calendrier global prévu pour la concertation qui va durer quatre ans.

Il souligne la richesse et la densité des échanges qui ont pu avoir lieu avec tous les acteurs. Malgré les perturbations qui ont conduit à la suspension des réunions publiques de restitution des apports de la concertation dans le Var et les Bouches-du Rhône, le dispositif de concertation, voulu par l'Etat, le Conseil d'Administration de RFF et les préfets, a été mené jusqu'à son terme. Les retours de cette concertation doivent permettre au Comité Territorial puis au Comité de Pilotage de dégager les points de convergence, et de préciser les points qui demandent des approfondissements ou des explications afin de permettre l'émergence d'un consensus pour ce projet sur l'ensemble du territoire.

Echanges

- UDVN13/URVN-FNE

L'association note avec satisfaction les premières conclusions de la concertation remontées par RFF et les axes de travail qui vont être approfondis, notamment concernant le fuseau B4 issu de la concertation.

Monsieur Chaix souhaiterait néanmoins que des fuseaux soient éliminés rapidement pour apaiser les craintes exprimées et faire baisser l'opposition du territoire au projet.

- MPM

MPM réaffirme son soutien au projet LGV PACA et son souhait qu'une décision soit rapidement prise.

Monsieur Touze souhaiterait néanmoins que soient précisées, sur la carte du fuseau B4, les contraintes amont engendrées dans le secteur de Saint-Marcel à la Barasse (tête de tunnel supplémentaire et zone d'échanges).

Il souligne également que MPM se réserve la possibilité d'exprimer son choix ultérieurement.

Il rappelle le front d'opposition des maires qui s'est constitué dans la vallée de l'Huveaune et dans le Pays d'Aubagne-Sainte Baume contre le projet et précise les points suivants :

- La ville de Marseille s'oppose à l'intégration de la zone "Valentine Vallée Verte" dans le fuseau A1 et au fuseau B4 pour son impact dans le secteur de Saint-Marcel à la Barasse (tête de tunnel supplémentaire et zone d'échanges).

- la ville de Carnoux-en-Provence, non signataire du front d'opposition, n'est pas favorable aux fuseaux B3 et B4 en raison de leurs impacts possibles, visuels et sonores, lors du franchissement en viaduc de l'A50 dans la partie la plus au Sud des fuseaux.

- la ville de Roquefort la Bédoule n'est pas favorable aux fuseaux B3 et B4 compte-tenu du passage dans des zones AOC de Grand Rouvière et dans un environnement de grande qualité (Aire d'Adhésion du projet de Parc National des Calanques).

- la ville de Gémenos est opposée aux fuseaux B1 et B2 qui touchent son territoire en surface.

- CLVC 13

L'association se dit favorable au principe d'une LGV d'une manière générale et à la réalisation de la gare souterraine à Marseille Saint Charles, avec des arrêts pour le pôle de croisières et la création d'une gare à l'Est de Marseille (La Barasse). En revanche, l'association regrette le choix du tracé Métropoles du Sud.

- MPM

MPM tient à rendre compte de deux points de méthodologie sur la concertation :

¹ La ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, et le ministre en charge des Transports ont en effet demandé à RFF d'approfondir jusqu'à l'été 2012, sur la base de la consultation déjà engagée, les points qui ont fait l'objet d'une forte incompréhension au plan local.

- Certes, la concertation a été riche, mais l'arrivée d'un fuseau alternatif B4 a été soudaine et finalement peu concertée dans le temps.

- La concertation a été asymétrique dans le sens où, jusqu'à peu de temps, seule la ville d'Aubagne pensait être concernée et travaillait sur le sujet depuis longtemps. Les autres communes (Gémenos, Roquefort, Carnoux), non impactées par le projet lors des études complémentaires n'ont appris la traversée de leur territoire que très récemment.

Monsieur Touze demande donc que dans les phases ultérieures de la concertation, la position communale et intercommunale soit prise en compte en amont et que le travail soit fait en commun avec RFF, comme récemment.

- TGV Développement

L'association exprime le souhait d'avoir le communiqué de presse des ministres (lu en séance et annexé ci-après) ainsi que les diapositives finales de RFF sur les axes d'approfondissement (envoyées avec le compte-rendu).

Par ailleurs, monsieur Patouillard indique que l'outil 3D dont dispose RFF pour visualiser le territoire doit être utilisé uniquement comme outil de travail et pas en présentation plénière.

RFF a présenté le scénario 0 dont les conclusions conduisent à l'impossibilité de doubler en place l'infrastructure existante. Le coût de ce scénario est, peu ou prou, équivalent à celui du projet LGV PACA mais sans gain de parcours pour les TER comme les trains inter-cités.

- Ville de Marseille

Monsieur Vallette rappelle que la situation actuelle est difficile politiquement et financièrement et qu'il faut rester sur un rythme de travail important.

Il souligne les deux points suivants :

- ce projet d'amélioration du réseau ferroviaire est indispensable et urgent pour le territoire dans le cadre national.

- le point essentiel est l'amélioration du transport du quotidien dans une perspective de métropolisation du territoire, qui passe par le projet LGV PACA.

En conclusion, Monsieur Vallette désire que le travail avance sur la base de fuseaux rétrécis.

Il exprime l'accord de la Ville de Marseille sur les propositions d'approfondissement présentées par RFF.

- Communauté d'agglomération du Pays d'Aix

Monsieur Serre demande des précisions sur les approfondissements à faire par RFF. Il souligne l'urgence de « ne pas louper le train » pour la région sachant qu'elle est déjà en retard sur son système ferroviaire global. Il suggère également de resserrer le dispositif et de proposer au Comité de Pilotage les points de passage obligés et les solutions envisagées les concernant.

RFF répond que l'exercice est effectivement difficile. Il rappelle néanmoins qu'une concertation sur un seul fuseau n'est pas considérée comme une concertation par les acteurs.

Monsieur le Secrétaire Général demande que le chiffrage soit affiné lors de la phase d'approfondissement. Il souligne une ambiguïté de la position du territoire qui ne peut pas demander une augmentation des transports régionaux et refuser le projet LGV sans lequel cette augmentation des trafics n'est pas réalisable.

Par ailleurs, il précise que la région PACA ne peut être le chaînon manquant dans l'Arc Méditerranéen Barcelone-Gênes.

- Chambre d'Agriculture

M. Villeneuve demande des précisions sur le scénario zéro, qu'il juge non réalisable en termes d'impacts économiques et environnementaux.

Il suggère de restreindre les fuseaux en prenant compte l'ensemble des demandes exprimées en groupes de travail.

Monsieur le Secrétaire Général précise que tout l'intérêt du projet LGV PACA réside dans la comparaison entre les fonctionnalités du projet et le scénario zéro, puisque son étude montre que nous ne sommes plus dans des contraintes mais dans une réelle impossibilité de réaliser ce scénario zéro.

L'acquis majeur de la concertation est la démonstration que le développement du TER ne peut se faire sans le projet LGV. Il est donc nécessaire de conduire une phase d'approfondissement des études, qui précisera techniquement les fuseaux, en soulignera les avantages et les inconvénients et en précisera les coûts.

- UDVN13/URVN-FNE

L'association rejette l'idée de continuer à concerter sur plusieurs fuseaux, et souhaite que le COPIL puisse se prononcer sur un fuseau voire deux fuseaux au maximum.

- Conseil Régional PACA

Monsieur Petit, rappelle que :

- l'étude du scénario zéro a été faite suite à sa demande, afin d'avoir des bases de références techniques et de coûts pour répondre aux exigences des plans de transports 2015, 2020 jusqu'en 2040.
- la Grande Vitesse étudiée dans ce projet ne peut être comparée à une ligne Grande Vitesse du type Paris-Marseille, puisque la topographie dans l'Arc Méditerranéen est très différente et que les taux de vitesse moyens seront plutôt de l'ordre de 200 km/h que 300 km/h.
- l'aménagement du territoire induit par ce projet au niveau local devrait être davantage mis en valeur, ainsi que le saut qualitatif en termes de desserte TER et d'évolution du plan de transport. Il évoque la création d'un RER sur l'espace métropolitain marseillais.
- un consensus est possible sur l'espace Aix-Marseille pour le COPIL ; il serait opportun de se focaliser sur ces points de convergence pour avancer.

Aussi, Monsieur Petit souhaite que la mission LGV précise :

- comment s'intègre le projet avec les aménagements existants ou en cours, comment se développent les complémentarités (ex : gare à la Barasse).
- les différentes dates des améliorations apportées.
- sa vision sur le Fret, qui ne ressort pas dans la présentation de RFF alors que le projet doit être un moyen de favoriser le report modal de la route vers le rail.

- Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence

Monsieur Reverchon fait part des fortes inquiétudes du monde économique tant départemental que régional, concernant le temps pris pour avancer sur ce projet. Il considère le projet comme essentiel pour dynamiser la région pour la facilité de transport qu'il offrira et pas seulement pour la grande vitesse. La nécessité est absolue de doubler l'infrastructure actuelle et l'écart de coût est peu significatif entre le scénario zéro et le projet LGV, qui offre en plus la fonctionnalité de la Grande Vitesse.

Par ailleurs, Monsieur Reverchon attend de RFF les caractéristiques des sections adjacentes demandées lors du précédent COTER. Il demande des informations sur la mission financement et souhaite que RFF ait une expression sur le sujet du Fret.

RFF répond que le projet a bien évolué depuis 2 ans, que la concertation des 6 derniers mois met en lumière des avancées notables et que désormais le projet consiste en la mise en place d'un système global de transport incluant un transport régional efficace du type RER.

Sur le sujet du Fret, RFF rappelle le choix du gouvernement et de l'Europe dans la mise en place des corridors FRET.

RFF présente la synthèse des points à approfondir suite aux résultats de la concertation et leur illustration sous forme de cartes géographiques.

RFF précise que le dispositif de concertation qui accompagnera l'approfondissement des études jusqu'à l'été 2012 n'est pas arrêté à ce jour. Comme le prévoit la Charte de la concertation co-élaborée avec les acteurs, le Collège des acteurs et le Comité de la concertation seront consultés sur les modalités de la concertation à mettre en place durant cette période.

Quant aux modalités d'une nouvelle concertation qui serait engagée à l'automne 2012, elles seront proposées par le Comité de pilotage qui se tiendra durant l'été 2012.

RFF précise qu'une mission de financement dirigée par Messieurs Cousquer et Idrac travaille actuellement sur le financement du projet. La mission présentera un point sur son travail dans les prochains mois.

- Ville de Marseille

Monsieur Vallette souhaiterait qu'un phasage du projet soit envisagé à partir des points de consensus existants dans les départements des Bouches du Rhône et des Alpes Maritimes.

RFF répond qu'un phasage est envisageable, mais qu'il est préférable de pouvoir travailler à la délimitation d'un projet consensuel sur la totalité du territoire avant d'étudier des logiques de phasage du projet.

Conclusion de Monsieur le Secrétaire Général

Monsieur le secrétaire général constate que :

- le Comité Territorial réitère la pertinence de la construction de ce grand projet, maillon essentiel de l'arc méditerranéen Barcelone-Gênes, et qui permettra enfin la construction d'un réseau de transports métropolitains performant pour la région.
 - le projet obtient un consensus large concernant son insertion dans le territoire de Marseille jusqu'à la Vallée de l'Huveaune.
 - des points sont à préciser sur le secteur sortie de Marseille jusqu'à la plaine d'Aubagne et de Gémenos, ils dressent le cadre de travail des études à approfondir par RFF au prochain semestre.
- Ces études d'approfondissement devront présenter les solutions techniques et des estimations financières plus précises.

Les conclusions de ce présent Comité Territorial seront présentées au Comité de Pilotage du 22 décembre 2011.

Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général

Jean-Paul CELET