

Groupe de travail Nord Marseille Verbatim de la réunion du 3 octobre 2011

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE
ERCONNEXION—PARTENARIAT—ÉCO-RESPONSABILITÉ—RÉSEAU—AVENIR—MOBILITÉ—ACCÈS—E
GIÉ—NEDERLAND—DANMARK—SVERIGE—SUOMI—EESTI—LATVIJA—LIETUVA—POLS
ANGUEDOC ROUSSILLON ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANC
—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE
CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LAN
—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVE
JITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIR
S AUVERGNE ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—
NCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES
LITÉ—ACCÈS—EUROPE—TERRITOIRES—ÉVOLUTION—PERFORMANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—
FAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN

SOMMAIRE

1	SYNTHÈSE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL.....	4
1.1	DEMANDES COMPLEMENTAIRES DU VAR.....	4
1.2	CONTRIBUTION DES ACTEURS DU VAR.....	5
1.3	DEMANDES COMPLEMENTAIRES ALPES-MARITIMES.....	5
1.4	CONTRIBUTIONS ALPES-MARITIMES	5
1.5	DEMANDES COMPLEMENTAIRES BOUCHES-DU-RHONE	5
1.6	CONTRIBUTION BOUCHES-DU-RHONE.....	6
2	RAPPEL ET RÉPONSES DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL	7
2.1	LES POINTS D'ACCORD DU GT1NORD MARSEILLE	7
2.2	LES ATTENDUS DU GT1 NORD MARSEILLE.....	7
2.3	ELEMENTS DE PROSPECTIVE : GARE MSC / BLANCARDE / COHERENCE TERRITORIALE	8
2.4	GARE EUROMED.....	13
2.5	AMENAGEMENT DE L'ETOILE D'AIX.....	19
2.6	LA QUESTION DU FRET	21
2.7	ELEMENTS ENVIRONNEMENTAUX	22
3	SYNTHÈSE DE L'AVIS DU GT NORD MARSEILLE	25
4	PREPARATION DE LA 3^{EME} SESSION DU GT (LE 7 NOVEMBRE).....	30

Participants :

JULIEN Diane, KFH Communication, AMO C

PICQUET Marion, Artelia, AMO G

RAPENNE Allan, RFF

ROSSO Stéphane, Chargé de projet territorial 13, Mission LGV PACA (RFF)

ALBERT Jean-Marc, CG 13

BARASTON Marie-Hélène, CIQ Belle de Mai

BEVANÇON Jacques, Confédération générale des CIQ

CLOUET-PAGES Cécile, UDVN 13, France Nature Environnement

COCHARD Yannick, Direction des infrastructures MPM

CORDIER Monique, Présidente de la Confédération générale des CIQ

CORSO Luc, Vice-président honoraire de la CCIMP

DAVID Jean-Baptiste, CCIMP

ESCALIER David, Collectif des terres fertiles des Bouches-du-Rhône

FRIOLET Jean-François, Fédération d'Action Régionale de l'Environnement, conseiller d'arrondissement, mairie des 15/16^{ème} arrondissements de Marseille

GLORIAN Christophe, CCI Région PACA

GUENARD Carine, mairie des 15/16^{ème} arrondissements de Marseille

HUCHON Jean-Pierre, Association Noster PACA

JUAN Jean-Claude, membre du bureau du conseil de développement de MPM

JUSTON Jean-Paul, CIQ Canet gare-Arnavaux

MOIROUX Xavier, AGAM

PETIT Marc, Vice-président de la Société française des urbanistes

SAPPE Maurice, Président du CIQ de Ste Marthe

SLISSA Monique, premier adjoint au maire des Pennes-Mirabeau

SOURDIOUX Jean-Claude, DDTM 13

TOSTAIN Claude, Secrétaire général de la Confédération générale des CIQ

TOUZE Vincent, communauté urbaine MPM

VANCOUYGHEM Jean-Michel, particulier

La séance est ouverte à 14 heures 15.

Diane JULIEN - En introduction, on va vous faire un rapide aperçu de ce qui s'est passé dans les autres groupes de travail, que ce soit dans les Bouches-du-Rhône, dans le Var ou dans les Alpes-Maritimes, pour que vous ayez une vision élargie de là où l'on en est dans les autres départements.

On va reprendre vos demandes, que l'on avait listées à la fin du premier groupe de travail, ce que l'on avait appelé les attendus, on va les reprendre pour que tout le monde soit au même niveau d'information, pour que tout le monde soit d'accord. Par rapport à ces attendus, on va vous dire ce que l'on vous apporte comme réponse aujourd'hui et ce sur quoi l'on est en train de travailler (la réponse arrivera un peu plus tard).

Après, on rentrera dans le vif du sujet. Stéphane vous apportera tous les éclairages, toutes les études, les informations complémentaires que vous avez demandés, notamment sur l'emplacement de la gare Marseille St Charles par rapport à la Blancarde (c'était un gros point d'attente du dernier groupe de travail). Il y a d'autres demandes complémentaires que l'on va vous exposer.

Puis on fera une petite pause.

On synthétisera l'avis du groupe sur les scénarios pour le Coter.

Enfin, on commencera à rentrer, autant que le *timing* nous le permet, dans les fuseaux en fin de la réunion, toujours en se gardant 15 minutes à la fin pour faire une synthèse tous ensemble.

Je vous propose, avant de rentrer dans l'introduction générale, de refaire un tour de table, pour que les nouvelles personnes qui se sont jointes à nous voient les autres membres du groupe et pour Géraldine qui prend les verbatim.

Les participants se présentent successivement.

1. SYNTHÈSE DES PREMIERS GROUPES DE TRAVAIL

Marion PIQUET - Je vais vous proposer un panorama des différents travaux qui sont menés parallèlement aux nôtres sur le Var et sur les Alpes-Maritimes, et puis aussi sur les deux autres groupes de travail qui sont menés parallèlement au nôtre.

1.1 DEMANDES COMPLÉMENTAIRES DU VAR

Sur le Var, il y a eu trois groupes de travail :

- autour de Toulon ;
- Sillon permien ;
- Est Var.

De manière globale, les demandes complémentaires qui ont été faites sur le Var ont été ciblées sur les gares, le besoin d'éclairage sur les sites de gares, sur les potentiels, avec ces trois possibilités : une gare possible à l'Ouest de Toulon, à Toulon centre ou à Toulon Est.

Une demande spécifique aussi sur le groupe thématique viticulture/agriculture : un besoin d'avoir des précisions sur ces dynamiques sur le territoire et sur leur acceptabilité vis-à-vis d'un grand projet d'infrastructure.

Sur le 3^{ème} groupe de travail dans le Var, un besoin de précision sur le positionnement de la gare actuelle des Arcs, vis-à-vis d'une gare potentielle à l'Est Var et une demande aussi vis-à-vis de la prise en compte des risques inondations, feux de forêt et des zones de protection Natura 2000.

1.2 CONTRIBUTION DES ACTEURS DU VAR

Sur le département du Var, il y a eu 2 contributions :

- une contribution du groupe varois de réflexion sur la LGV PACA proposant un scénario optimisé sur la gare de Toulon centre ;
- une 2^{ème} contribution de Frédéric-Georges Roux sur une étude d'un scénario au Nord de Toulon.

Il y a eu ensuite deux motions :

- une motion pour une gare à Toulon centre ;
- une 2^{ème} motion, contribution de l'association des amis du Vieux Revest et du Val d'Ardène et de l'association Loisirs et culture, demandant des précisions sur la ressource en eau, l'acceptabilité de la ressource en eau vis-à-vis de ce grand projet.

1.3 DEMANDES COMPLEMENTAIRES ALPES-MARITIMES

Sur les Alpes-Maritimes, on a 4 groupes de travail :

- Cannes ;
- Antibes/Sophia-Antipolis ;
- Nice ;
- Vers l'Italie.

Là aussi, on a eu des demandes au sujet des gares, notamment sur la comparaison des gares entre la gare de Cannes et la gare Ouest Alpes-Maritimes.

On a eu également la demande d'expertise ferroviaire sur les dessertes.

Puis, une demande d'éclairage sur des aspects techniques : la vitesse, les coûts comparatifs, les données sur le report modal.

Ensuite, des précisions ont été demandées sur la connexion avec le réseau italien, l'opportunité de la gare de Nice aéroport...

Vous aurez tous ces éléments dans le compte rendu qui vous sera transmis, je n'insiste pas.

1.4 CONTRIBUTIONS ALPES-MARITIMES

Il y a eu deux contributions sur les Alpes-Maritimes :

- Un comité Cannes-Grasse a proposé un fuseau alternatif ;
- Le Gir Maralpin a également apporté sa contribution.

1.5 DEMANDES COMPLEMENTAIRES BOUCHES-DU-RHONE

Dans les Bouches-du-Rhône, il y a 3 groupes de travail :

- Nord Marseille ;
- Vallée de l'Huveaune ;
- Pays d'Aubagne / Sainte Baume

De manière transversale sur ces 3 groupes de travail, on a eu d'abord une demande de présentation des éléments en faveur du choix de la gare Marseille St Charles versus une gare à La Blancarde (quid de la cohérence territoriale de ce positionnement de gare ?)

Puis, une 2^{ème} demande a été exprimée sur la faisabilité d'une gare secondaire TAGV à l'Est de Marseille. Ce serait une gare secondaire TER, mais qui accepterait quelques trains aptes à la grande vitesse. Encore une fois quelle cohérence avec la prospective territoriale sur ces territoires ?

Un 2^{ème} grand sujet a été évoqué à plusieurs reprises, au-delà des gares, la thématique capacité/exploitation, avec d'abord une demande portant sur le scénario « 0 » (aménagement du réseau classique en dehors de la LGV). Comment peut-on satisfaire les objectifs de dessertes à 2023 et à 2040 par un aménagement du réseau classique ?

On a ensuite évoqué la problématique fret : la problématique fret est-elle intégrée dans les objectifs à 2023 et à 2040 ?

Lors du groupe de travail d'Aubagne, il a été demandé d'apporter un éclairage sur la desserte Aubagne-Aix via Valdonne ou Blancarde, sans passer par St Charles.

Il a été également demandé d'apporter un éclairage sur la faisabilité, l'étude d'une 4^{ème} voie de Marseille à Aubagne.

Ensuite, une étude d'un passage en tunnel de la Vallée de l'Huveaune.

Ensuite, sur le grand sujet de l'environnement, a été soulevée la question des problématiques foncières en amont du projet d'infrastructure et pendant la construction de ce projet.

Ensuite, il a été demandé que soit cartographié non pas seulement les nuisances de manière dissociée, mais le cumul de ces nuisances et que soit proposée une méthodologie de prise en compte de ce cumul des nuisances.

Ensuite, sur les aspects plus réglementaires, il a été demandé un éclairage sur les devoirs du maître d'ouvrage (RFF) vis-à-vis des nouvelles infrastructures et sur les mesures que le maître d'ouvrage est obligé et s'engage à prendre pour l'inscription de cette infrastructure dans le territoire et pour réduire les nuisances.

Il a été également évoqué la notion de risque technologique. La question a été posée : qui intervient en premier ? Comment se coordonne le PPRT (plan de prévention des risques technologiques) et l'action de RFF ?

Une demande également sur une identification des sites à risque.

Lors du groupe de travail Aubagne/Pays de Ste Baume, il a été demandé de préciser l'hydrogéologie du secteur de Cuges-les-Pins avec tout le réseau karstique qui s'étend entre la Ste Baume et les Calanques et, dans ce même ordre d'idée, de cartographier la continuité de la trame verte entre Calanques et Ste Baume.

Enfin, toujours sur l'aspect environnement, de préciser l'attitude du maître d'ouvrage et la conduite de ses études sur la gestion des zones inondables dans la Vallée de l'Huveaune.

Sur les Bouches-du-Rhône, on a eu une demande spécifique sur l'interconnexion – un sujet qui est revenu à plusieurs reprises – entre ces gares nouvelles et leur inscription dans un réseau de transports en commun urbains maillé. Quelle est la place de ces gares dans une vision stratégique des transports ? Du coup, quels sont les stratégies et moyens mis en œuvre pour projeter l'interconnexion LGV - TER, mais aussi LGV - aéroport, LGV - port. C'est vraiment toute cette cohérence entre le projet d'infrastructure, le positionnement des gares et la prospective territoriale.

1.6 CONTRIBUTION BOUCHES-DU-RHONE

Sur le Bouches-du-Rhône pour finir, on a eu une contribution de la part de l'association Vivre à Gémenos qui fait partie du réseau URVN et France Nature Environnement, pour l'étude d'un scénario qui passe sous le massif de St Cyr. On pourrait peut-être parler plutôt de fuseau, c'est un

fuseau alternatif qui s'articulerait sur la demande de gare secondaire TAGV à la Barasse qui permettrait de connecter l'Est de Marseille et Toulon.

Là, vous avez un peu l'image de l'ensemble des attendus et des contributions sur les trois départements et sur les trois groupes de travail Bouches-du-Rhône.

Je me permets d'avancer parce que, là, je vous présente tout ce que l'on a déjà vu ensemble. Ensuite, Stéphane vous présentera les éléments de réflexion apportés à ces demandes du premier groupe de travail.

2. RAPPEL ET REPONSES DES ATTENDUS DU GROUPE DE TRAVAIL

2.1. LES POINTS D'ACCORD DU GT1 NORD MARSEILLE

Peut-être pour illustrer ce que l'on s'est dit avec encore plus de précisions sur notre groupe de travail, on a retenu lors de notre dernière réunion quatre points d'accord :

- congestion du nœud ferroviaire marseillais : nécessité d'une gare souterraine en ligne à Marseille ;
- minimiser les ruptures de charges : proximité géographique très forte impérative entre lignes TGV et TER ;
- vitesse limitée dans Marseille : pas 300 kms/h ;
- importance des critères suivants : le temps de parcours, le maillage, la desserte du plus grand nombre de personnes et la préservation de l'environnement.

Ces critères ne sont pas hiérarchisés aujourd'hui, on va essayer de le faire dans ce GT n°2, mais ils sont énoncés.

2.2. LES ATTENDUS DU GT1 NORD MARSEILLE

Les attendus en termes de fonctionnalités de gares, d'études socio-écologiques et de prospective territoriale :

- une demande d'éléments complémentaires et de réflexion sur la gare Marseille St Charles versus La Blancarde et une information concernant Euromed II : on va vous apporter les éléments en notre possession sur ce sujet ;
- la cohérence entre le projet et les politiques de développement du territoire, avec cette question d'une gare à Euromed II, des liaisons entre la LGV et le TER, avec les transports en commun urbains, la LGV et le port, la LGV et l'aéroport : là aussi, on vous apportera des éléments aujourd'hui ;
- la prise en compte des ruptures de charge et de l'usager de référence : là, on l'a pris également en compte et on vous propose de l'intégrer dès aujourd'hui dans notre réflexion et dans la construction du projet jusqu'à son terme ;
- un retour d'expérience sur le tram-train de Mulhouse : on vous propose d'en parler au prochain groupe de travail.

En termes de capacité, exploitation et technique, il était demandé :

- des précisions sur la gestion du doublement des voies : là, on est beaucoup plus dans un sujet qui se rapproche de la notion de fuseau, donc on vous propose de le mettre à l'ordre du jour du GT3 ;

- des précisions sur la vitesse à l'entrée Nord de Marseille : on vous propose également de le mettre à l'ordre du jour du GT3 ;
- des éléments sur le fret et son évolution : on vous apportera des éléments aujourd'hui et on vous convie au groupe de travail fret pour ceux qui seraient intéressés par ce sujet ;
- la carte réseau actuel : on va vous donner des éléments ce jour ;
- l'aménagement de l'Etoile d'Aix : on vous propose d'apporter quelques éléments aujourd'hui.

En termes d'environnement :

- la gestion des zones inondables : c'est un sujet que l'on propose de traiter au sein du groupe de travail Vallée de l'Huveaune ;
- l'emprunt du couloir de la ligne existante, l'évolution des impacts sonores, la gestion des différents risques (Seveso notamment) : on vous propose d'apporter des éléments ce jour et de traiter cet élément lors du GT3 ;
- position RFF/Seveso : c'est également un sujet que l'on vous propose de voir dans la problématique de la Vallée de l'Huveaune.

Je vous propose maintenant de répondre à toutes ces questions en commençant par les éléments de prospective.

Stéphane ROSSO - Y a-t-il des questions sur les autres groupes de travail ?

Frédéric VANCOUYGHEM - J'ai une question sur la notion de gare souterraine. Est-ce quelque chose qui avait été acté précédemment ? On n'a pas d'autres solutions pour Marseille qu'une gare en souterrain ? Il n'y a pas de zone sur Marseille qui permettrait d'avoir une gare autre ?

Stéphane ROSSO - Malheureusement, non. Si l'on avait pu se passer d'une gare souterraine, on l'aurait fait, mais l'urbanisation et la densité sur Marseille est telle qu'il n'y a pas d'autres solutions. Cette gare souterraine doit être filante, c'est-à-dire que l'on doit avoir des faisceaux qui partent de l'entrée Nord de la LGV existante et qui partent directement vers Toulon. Faire cela en surface, cela voudrait dire énormément de foncier pour les voies et pour la gare, puisqu'il faudrait 6 à 8 voies à quai en gare. La seule solution aujourd'hui pour ne pas raser la moitié d'un quartier à Marseille, c'est de le faire en souterrain.

Frédéric VANCOUYGHEM - Deux milliards, c'est un budget énorme. Est-ce que l'on ne pourrait pas imaginer un passage en bord de mer ? Il est dommage de ne pas profiter de ce budget pour faire une gare symbole de la cité phocéenne. On va faire passer les gens dans un trou, c'est un peu dommage.

Stéphane ROSSO - Sur le bord de mer, cela aurait coûté plus cher encore.

Jean-Marc ALBERT - Il faut raccorder le bord de mer à la Vallée de l'Huveaune.

Stéphane ROSSO - Quand on regarde les installations ferroviaires, on se rend compte que tout a été construit autour de Marseille St Charles. Changer aujourd'hui cette disposition reviendrait à augmenter sensiblement le budget de l'opération pour créer une nouvelle gare et créer de nouvelles infrastructures ferroviaires en souterrain comme en surface. Aujourd'hui, l'opportunité en termes de contraintes fait que, pour nous, Marseille St Charles est la meilleure solution, mais on va en discuter, on va vous présenter des éléments.

2.3. ELEMENTS DE PROSPECTIVE : GARE MSC / BLANCARDE / COHERENCE TERRITORIALE

2.3.1. AU CŒUR DES SERVICES FERROVIAIRES

Stéphane ROSSO - On se ramène aux objectifs de desserte à 2023 et à 2040 validés par la Région et on se ramène aux objectifs de projet Marseille-Nice en 1h, Marseille-Gênes en 2h30 et desserte des centralités Marseille, Toulon et Nice.

Ferroviairement parlant, quand on compare Blancarde souterrain... Le principe, c'est d'avoir une gare TAGV dédiée aux TAGV permettant des circulations directes, diamétrales entre Aix et Aubagne ou entre Aubagne et Vitrolles. En la positionnant à la Blancarde, on se rend compte que l'on a une gare spécialisée TAGV, on aura une gare qui, aujourd'hui, accueille du TER, mais plutôt orientée façade Est du département, donc on aura une bonne qualité de service pour tout ce qui se passe à l'Est. Mais quand les gens qui arrivent de Paris, de Montpellier ou de Barcelone vont aller prendre un TER pour se rendre dans le Nord de Marseille ou sur la Côte bleue, on aura une rupture de charge importante puisqu'il va falloir que les personnes soit prennent un TER ici, soit prennent un transport en commun pour aller sur Marseille St Charles. En faisant cela, on n'élimine pas tous les problèmes sur le plateau de Marseille, c'est-à-dire que l'on est obligé de faire quand même quelques investissements à l'entrée de Marseille pour pouvoir recevoir de façon adéquate les trains qui viennent du Nord ou de la Côte bleue. Donc ferroviairement parlant, en termes de gestion de l'infrastructure, ce n'est pas ce qu'il y a de mieux pour nous. Au contraire, c'est pénalisant, y compris en termes d'exploitation ferroviaire pour les entreprises ferroviaires qui viendraient se positionner sur ces trajets.

Si l'on regarde sur Marseille St Charles, on est plus dans une position centrale, on a un point unique qui deviendra Marseille St Charles avec une correspondance entre tous les TGV et tous les TER qui arrivent déjà à Marseille St Charles. En termes de rupture de charge, on est gagnant, à la fois pour les gens du Nord qui n'auraient pas à aller à Marseille Blancarde pour prendre les TGV et pour les gens de l'Ouest, de la Côte bleue, qui se retrouveraient dans cette gare centrale.

Comment on accède à la gare Marseille St Charles aujourd'hui pour les déplacements longue distance ? Dans 55 % des cas, les gens y vont en transport en commun. Cela renforce le rôle de centralité de Marseille St Charles par rapport aux autres gares. Il ne faut pas croire que l'on va à Marseille St Charles principalement en voiture, on y va principalement en transport en commun. 15 % des gens se rendent à la gare à pied, 35 % s'y rendent en transport en commun urbain et 10 % en TER. C'est l'un des meilleurs taux en Europe. En Europe, je crois qu'il y a une ou deux gares maximum qui font mieux que Marseille St Charles.

Marc PETIT - C'est grâce à Aix.

Stéphane ROSSO - Pourquoi ?

Marc PETIT - Parce que tous les gens qui vont à la gare en voiture vont à Aix.

Stéphane ROSSO - Marseille St Charles, c'est 10 millions de passagers (5 millions en longue distance et 5 millions en courte distance). Aix TGV, c'est 2 millions de passagers seulement. Il y a un rapport de 1 à plus de 2 voire 3 en faveur de Marseille St Charles.

Vincent TOUZE - Les enquêtes qui ont été faites sur la clientèle de l'Arbois montrent que, contrairement à ce que tout le monde pensait, les utilisateurs marseillais de la gare de l'Arbois sont infimes.

Marc PETIT - D'accord, mais les gens d'Allauch vont prendre le train à l'Arbois.

Maurice SAPPE - Quand vous dites « marseillais », vous intégrez quelle population ?

Jean-Marc ALBERT - Ceux qui sont domiciliés à Marseille.

Stéphane ROSSO - Les gens de Marseille et des alentours.

Marc PETIT - Il y a des gens qui sont à Aubagne et qui vont prendre le TGV à Aix parce qu'ils ne veulent pas rentrer dans la ville de Marseille.

Stéphane ROSSO - Pas tant que cela.

Avec un taux de 55 %, Marseille St Charles a l'un des meilleurs taux en Europe, il y a une gare en Europe qui fait mieux que cela. Cela nous a positivement surpris.

Pour les déplacements de courte distance, 80 % accèdent à la gare de Marseille St Charles en mode doux. Cela milite encore une fois pour le renforcement de la centralité et du pôle unique ferroviaire à Marseille St Charles.

En conclusion, sur les deux premières diapositives, on voit que Marseille St Charles permettrait de renforcer un pôle unique :

- minimiser les pertes de charges ;
- favorable pour le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite ;
- favorable à la lisibilité de l'offre ;
- Marseille St Charles, une gare qui fonctionne très bien avec les transports en commun ;
- la part modale pour l'accès à la gare en mode doux ou en transport en commun est l'une des meilleures d'Europe

Quand on a deux gares en compétition, on crée de l'insatisfaction (on le voit à Lyon par exemple) et on ne favorise pas le développement du transport ferroviaire :

- augmentation des pertes de charges ;
- défavorable pour le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite ;
- baisse de la qualité de service pour les liaisons diamétrales ;
- baisse de service pour les habitants du Nord de Marseille ;
- défavorable à la lisibilité de l'offre.

Quand on propose des services comme cela, les gens ne prennent pas le train. C'est aussi l'un des grands éléments en faveur de Marseille St Charles. Si l'on veut que les gens prennent le train, il faut des liaisons sans changement, des liaisons faciles, des liaisons rapides. Blancarde ne facilite pas cette rapidité et ces liaisons sans changement.

2.3.2. CONNEXIONS AUX TRANSPORTS EN COMMUN

Honnêtement, il n'y a pas de différence énorme aujourd'hui en termes de dessertes en transports en commun. On est un petit peu mieux desservi à Marseille St Charles qu'à Blancarde, mais chaque gare a ses avantages et ses inconvénients. Par contre, même si aujourd'hui on a un raccordement avec les Chartreux, cela nécessitera des travaux importants pour permettre d'avoir une bonne qualité de service. En tant qu'offre de fréquence, on aura le service, mais par contre, en termes de qualité de service vis-à-vis du client final, on aura des pertes.

On vous a mis cette carte du développement des transports en commun sur Marseille. On voit que le développement des transports en commun se fait sur le Nord et le Sud, mais toujours à partir de la centralité qui est Marseille St Charles. Cela aussi plaide en faveur du positionnement de la gare en souterrain à Marseille St Charles.

Tout ce qui est en pointillés, ce sont les prévisions de développement des transports en commun.

Sur St Charles, on a deux lignes de métro, on a un prolongement de ligne de métro en cours, on a un tramway pas très loin...

Monique CORDIER - Il n'y a pas de prolongement de métro à St Charles, c'est toujours la même ligne.

Stéphane ROSSO - On va du Canet à Bougainville.

Monique CORDIER - C'est la même ligne que Blancarde.

Stéphane ROSSO - On est d'accord, sauf que, si je pars de Blancarde pour aller là, je mets beaucoup plus de temps que si je pars de St Charles. Aujourd'hui, le pôle unique, c'est d'avoir cette centralité qui permet d'avoir des gains de temps. Entre St Charles et Blancarde, il n'y a pas photo, quel que soit le moyen de transport utilisé, que ce soit à pied, en transport en commun, en TER ou en voiture, à St Charles, on irrigue plus de monde et plus de population, notamment la population du Nord. On va le voir, j'anticipe un peu.

Sur la Blancarde, on a deux lignes de tramway et une ligne de métro et, après, des projets en cours de développement de TCSP, à l'horizon 2030, ce sont des choses qui sont prévues dans le SCOT. Après, on laissera peut-être la parole à M. Touze s'il y a des questions par rapport à ce développement des transports en commun et à ces problématiques d'aménagement du territoire.

Sur cette carte, il y a uniquement les transports en commun : vous avez la zone de chalandise à moins de 15 minutes, entre 15 et 30 minutes et entre 30 et 45 minutes. Aujourd'hui, Marseille St Charles, c'est une population concernée de 820 000 personnes à 45 minutes, 500 000 personnes en moins de 30 minutes et un bassin de 200 000 emplois. C'est 70 000 emplois de moins pour Blancarde. A Blancarde, en termes d'emplois, on n'est plus qu'à 130 000. La zone de chalandise qui montait très loin au Nord avec Marseille St Charles se réduit beaucoup avec la Blancarde. On se rend compte qu'il y a une énorme perte de qualité de service rendue au plus grand nombre.

C'est encore plus flagrant si l'on rajoute l'accessibilité en TER en moins de 15 minutes. En moins de 15 minutes, les gens d'Aubagne aujourd'hui vont très facilement à St Charles. Pareil pour les gens du Nord. A Blancarde, on se coupe de l'irrigation du Nord de Marseille.

Maurice SAPPE - Il va falloir mettre des gares alors : St Louis, Le Canet...

Jean-Paul JUSTON - Il y avait des gares, mais on les a supprimées.

Stéphane ROSSO - C'est la situation actuelle.

Monique CORDIER - Vous avez essayé de prendre les transports en commun du Nord pour aller à St Charles ? Si vous arrivez en 15 minutes, je mange un chapeau !

Stéphane ROSSO - 15 minutes en transport en commun urbain et TER, les deux solutions mêlées, on obtient cela.

Monique CORDIER - C'est comme la liaison St Charles et transport en commun. Quand vous avez le dernier TGV qui arrive et que vous n'avez pas de transport en commun, c'est aussi pas mal.

Stéphane ROSSO - RFF n'est pas le maître d'ouvrage de tous les transports de France. On est dans un projet globalement ferroviaire, sur des infrastructures lourdes. Après, il y a aussi une cohérence à avoir avec le développement des transports en commun, on est totalement d'accord avec vous, on l'a noté et on le fera remonter. Il y a des éléments de SCOT qui vous seront apportés. En tout cas aujourd'hui, ferroviairement parlant, avec les infrastructures actuelles, cela ne peut que s'améliorer, on est déjà pas mal. Si demain, on a en plus des transports en commun qui s'améliorent et une offre TER qui va s'améliorer... Je rappelle que l'on parle quand même aujourd'hui, entre Aix-en-Provence et Marseille, de 8 trains à l'heure. Demain, cela va s'améliorer.

Déjà aujourd'hui, on a quelque chose d'important. Si l'on regarde la population desservie par Marseille Blancarde, on n'a plus que 340 000 personnes, on se coupe quand même du Nord quoi qu'on en dise.

2.3.3. ZONE DE CHALANDISE

En termes de densité de population, les deux gares sont dans des densités de population équivalentes.

En termes d'isochrone, c'est-à-dire de temps d'accès à pied, pareil, on a des temps d'accès à pied qui sont à peu près équivalents. Sauf qu'aujourd'hui, quand on regarde la configuration de Blancarde, c'est quand même plus facile de se balader à pied autour de St Charles que de se balader à pied autour de Blancarde du fait des infrastructures routières ou de la configuration des quartiers autour de Blancarde qui fait que c'est moins favorable au transport à pied.

Monique CORDIER - Ce n'est pas vrai. Vous le faites à plat. Pour moi, monter à St Charles, cela m'est plus pénible que de marcher à Blancarde. Dites que c'est mieux St Charles et que vous voulez St Charles, je ne suis pas contre St Charles, mais je ne peux pas vous laisser dire des choses pareilles.

Stéphane ROSSO - Je dis aujourd'hui que, ferroviairement parlant, et pour l'intérêt du projet, c'est mieux St Charles.

Maurice SAPPE - A partir de là, le problème est réglé. Après, on se retournera vers MPM, la Région ou le Conseil général. Là, il n'y a aucune solution apportée au niveau des relations internes. Le voyageur lambda a besoin d'une continuité.

Stéphane ROSSO - Tout à fait d'accord. C'est ce que j'essaie de vous démontrer, avec un peu de difficulté peut-être. L'intermodalité est quand même plus facile à St Charles qu'à Blancarde.

Marc PETIT - Autour de la Blancarde, vous avez deux tramways qui arrivent, vous avez deux voies qui ont été réalisées qui drainent Sakakini, qui drainent tous les quartiers Est...

Stéphane ROSSO - Sakakini, c'est quand même très congestionné.

Marc PETIT - Je parle de la circulation à pied, pas en voiture. Vous avez Chave qui est un beau boulevard à Marseille, vous avez Longchamp pas loin, ne dites pas qu'à pied, on ne circule pas bien dans ces quartiers, cela a été refait récemment.

Stéphane ROSSO - Je vous montre l'isochrone. On n'a aucun accès à moins de 5 minutes de Marseille Blancarde du côté Nord. Ce n'est pas facile de se balader à pied autour de Blancarde.

Marc PETIT - Entre Blancarde et le centre ville, il y a beaucoup de population.

Stéphane ROSSO - Pas moins ou pas plus que St Charles.

En termes d'accès aux fonctions métropolitaines, on se rend compte que l'on a un peu plus accès aux fonctions métropolitaines sur Marseille St Charles que sur Blancarde, mais la différence n'est pas flagrante.

Jusqu'à maintenant, je ne dis pas qu'il y a un avantage indéniable pour St Charles vis-à-vis de la Blancarde, je dis juste qu'il y a des petits avantages en faveur de Marseille St Charles.

En termes d'accès aux emplois, on voit que la densité d'emplois est plutôt localisée vers St Charles que vers Blancarde. Aujourd'hui, on dessert deux fois plus d'emplois à partir de St Charles qu'à partir de Blancarde.

Si je résume, il y a 2 lignes de tramway à Blancarde et 1 seule ligne de métro et, à St Charles, il y a deux lignes de métro, 1 ligne de bus urbains (que l'on a aussi à Blancarde). Par contre, on a à St Charles une gare de cars interurbains que l'on n'a pas à Blancarde. Encore une fois, Marseille St Charles est une gare qui fonctionne très bien avec les transports en commun. Dans le Nord-est de Blancarde, la progression est moins facile qu'autour de Marseille St Charles. A Blancarde, c'est 30 000 emplois desservis en moins en 30 minutes. Et puis surtout, Marseille St Charles est en complète cohérence avec le système de développement des transports collectifs dans le Nord de Marseille.

En termes de cohérence en termes de développement urbain, la carte parle d'elle-même, on est aujourd'hui à Marseille St Charles dans un site en pleine restructuration urbaine, notamment avec Euromed. Quand on réalise une gare qui coûte autant d'argent en dessous de Marseille, on peut regarder ce que l'on peut faire en termes de transparence urbaine entre deux blocs qui sont situés de part et d'autre des voies ferrées. C'est aussi un avantage, c'est-à-dire que, demain, on peut, dans le cadre de cette restructuration, regarder ce qu'il est possible de faire au niveau de l'aménagement urbain.

Marc PETIT - Pourquoi avez-vous occulté sur la carte toute la partie à l'Ouest ?

Stéphane ROSSO - Pour centrer sur St Charles. On a les cartes dézoomées des deux situations. On a pris celle-ci parce qu'elle nous paraissait plus jolie que les autres. Dans tous les cas, on voit qu'autour de Blancarde, il y a du potentiel, mais il est bien plus réduit qu'autour de Marseille St Charles et puis surtout, il n'y a aucun projet de développement autour de Blancarde.

Marseille St Charles est plus cohérente avec le développement de la façade maritime et Euromed :

- dessert un bassin d'emplois et de population plus important que Marseille Blancarde ;
- accessibilité aux grandes fonctions métropolitaines plus facile qu'à Marseille Blancarde ;
- proche des quartiers d'affaires et des quartiers universitaires ;
- proche du cœur de ville ;
- potentialité de renouvellement urbain élevée, notamment avec les friches de la Belle de Mai et le site des Abeilles ;
- proximité immédiate d'Euroméditerranée, y compris à pied. A Blancarde, on a ce lien avec Euroméditerranée grâce au tramway, mais par contre, l'accessibilité à pied de ce quartier d'affaires est moins aisée, en tout cas plus long (45 minutes à 1 h pour aller sur Euromed).

La semaine dernière, dans le kit du concertant, on vous a donné la fiche secteur Marseille. Vous avez tous les éléments sur lesquels s'est appuyé RFF, que l'on a discutés avec MPM, l'AGAM, les SCOT. On a rassemblé tous ces éléments dans le tableau d'analyse multicritères qui n'est que le résumé d'un tableau d'analyse multicritères encore plus complet. On a l'analyse multicritères pour les deux gares : St Charles et Blancarde. On voit qu'il y a plus de vert pour Marseille St Charles que pour Blancarde. Je ne vais pas le commenter avec vous, mais en gros, toute la démonstration que je viens de vous faire est reprise là-dessus de façon plus synthétique.

Même si le monde ferroviaire souhaite que les gens prennent le train ou les transports en commun pour aller prendre le train, on a aussi besoin de regarder l'accessibilité en voiture. Ici, vous avez tous les projets en cours, qui vont bientôt se réaliser : la L2, la RD4D... L'accessibilité routière à la gare Marseille St Charles est quand même un peu meilleure, je ne dis pas en termes de congestion, mais en termes d'axe, que l'accessibilité à la Blancarde.

Quand on regarde l'accessibilité routière en temps de parcours en heures de pointe, on se rend compte que l'on a une zone beaucoup plus importante pour Marseille St Charles que pour Marseille Blancarde, avec 820 000 personnes contre 730 000 pour Blancarde. On a un différentiel qui est quand même assez important. En termes d'emplois, on a un différentiel de 20 000 emplois.

2.4. GARE EUROMED

La gare Euromed, on ne l'a pas étudiée. C'est un site sur lequel on s'est posé la question. Après, ferroviairement parlant, il n'existe pas grand-chose en termes d'infrastructures.

Faire une gare à Euromed, c'est faire une gare en cohérence avec le développement du quartier d'affaires et avec le développement des croisiéristes, mais l'on aura une rupture de charge. Il faudrait réinventer tous les transports en commun et donc alourdir encore l'enveloppe du développement des transports en commun dans la ville de Marseille et dans l'agglomération

marseillaise. C'est une rupture de charge complète avec le TER : effectivement, on faciliterait le Nord, l'Est et la Côte bleue, mais on se couperait de tout l'Ouest. Je sais qu'il n'y a pas de solution idéale, mais ce n'est pas tellement cohérent. On retombe dans la lisibilité de l'offre, c'est-à-dire que l'on aurait quand même des TAGV qui iraient s'embrancher à Marseille St Charles, d'autres à Euromed, et, du coup, on aurait une faible lisibilité. Comme il n'y a pas de nœud existant, on aurait tout à reconstruire en termes d'infrastructures ferroviaires ; on expose le budget de 2 milliards d'euros, on ne fait plus rien sur Marseille à cause de cela. En plus, cela ne répond pas au problème de saturation de St Charles, c'est-à-dire que l'on serait quand même obligé de faire des modifications importantes sur les Chartreux et sur l'arrivée à St Charles.

Pour nous, même si cela a un potentiel intéressant, même si c'est un quartier d'affaires qui est en devenir, c'est des croisiéristes qui sont en devenir, ce n'est pas forcément une gare TGV qu'il faut mettre là, c'est autre chose, quelque chose du type La Défense, je ne sais pas, ce n'est pas à moi d'y réfléchir. Pour nous, ce n'est qu'une réponse partielle parce que sectorielle par rapport aux objectifs et aux enjeux du projet.

Diane JULIEN - On peut peut-être faire un petit temps d'échanges sur la présentation que vous avez eue sur les gares, si vous avez des questions. Ou alors, il a été hyper convaincant.

Stéphane ROSSO - L'objectif n'est pas tellement de vous convaincre, mais de vous éclairer sur les éléments qui nous ont permis de faire notre choix. Après, je suis conscient que l'on n'arrivera pas à convaincre tous les urbanistes.

Marc PETIT - Il est inquiétant d'entendre qu'Euromed I et Euromed II ne sont pas desservies par des infrastructures majeures et structurantes pour la ville. C'est, à terme, je ne sais pas combien de milliers d'emplois, cela fait quand même un peu peur d'avoir ce genre de raisonnement, sachant qu'il y a deux autoroutes qui percutent ces territoires, il y a le tramway, il y a tous les bus Nord qui montent et qui descendent là. Donc je ne dis pas que c'est la panacée, mais il y a quand même une vraie réflexion. Il me semble que c'est balayer assez rapidement un énorme projet pour la ville de Marseille dans les 30 ans qui viennent.

Xavier MOIROUX - La gare St Charles est dans Euromed.

Marc PETIT - Oui, mais je parle de territoires, je parle de secteurs territoriaux. L'A7 et l'A55 se rejoignent pratiquement à St Charles. Vous montez de quelques centaines de mètres et cela se rejoint Capitaine Gèze, cela se rejoint ailleurs. La gestion est légèrement plus facile pour rejoindre les deux autoroutes par exemple.

Jacques BEVANÇON - Sans remettre la gare St Charles en question, ne peut-on pas avoir une halte à Euromed et une halte à la Barasse ? A ce moment-là, on satisferait tout le monde.

Stéphane ROSSO - Je ne dis pas qu'il ne faut rien faire à Euromed. Là, oubliez le représentant de RFF, c'est mon avis personnel. Après, je ne pense pas qu'il faille mettre un système de transport lourd à Euromed. Il y a beaucoup d'autres possibilités, des tram-trains, des tramways... qui pourraient rendre des services. Une gare TGV, sincèrement, on aurait beaucoup d'inconvénients par rapport aux gains espérés.

Marc PETIT - Il faudrait travailler dessus.

Stéphane ROSSO - On va le faire remonter, c'est un point d'alerte. Il y a des groupes de travail « gares ». Quand on a fait les différents groupes de travail et comités, on a fait des groupes de travail « gares » qui vont travailler spécifiquement sur les gares et puis, il y a aussi des groupes thématiques que RFF conduit, c'est un outil du maître d'ouvrage dans lequel il y a des experts, des représentants de MPM, d'un peu tout le monde, où l'on a une réflexion globale sur toutes les gares. Au travers de ces groupes, je pense, et sincèrement j'y crois, que l'on arrivera à faire remonter ce besoin de développement des transports en commun. Toutes vos remarques sont intéressantes, elles permettront de répondre aux besoins des clients et de faire en sorte que le train ait de plus en plus de clients, mais on est un peu en dehors du périmètre de RFF. Par contre,

cela n'empêche pas le projet de LGV d'être le catalyseur, le détonateur – c'est vous qui avez utilisé cette expression - de ces projets.

Pourquoi pas une halte à la Barasse et une autre à Euromed, avec uniquement quelques arrêts TGV ? Parce que, dès que l'on fait un arrêt en plus, on perd du train. C'est mécanique. Dès qu'un train ralentit pour s'arrêter en gare, on réduit le nombre de trains. Aujourd'hui, on ne dit pas qu'il ne faut pas le faire, mais cela veut dire que, derrière, on ne s'offre pas la superbe desserte qui est affichée, on baisse un petit peu nos ambitions, ce serait dommage.

Jacques BEVANÇON - Certains trains pourraient s'arrêter.

Stéphane ROSSO - Dès qu'un train s'arrête, c'est un vrai jeu de dominos, tous les autres trains derrière sont flingués.

Maurice SAPPE - Non.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, en gros, les trains se suivent entre 3 et 5 minutes sur la LGV. Un arrêt en gare, c'est à peu près 2 minutes. Donc, si l'on s'arrête 10 minutes dans une halte, cela veut dire que l'en enlève un train derrière. L'arrêt, on est 3 minutes en gare. La phase d'accélération et la phase de décélération, cela nous bouffe 7 minutes. Cela fait 10 minutes : donc on enlève un voire deux trains derrière. C'est pour cela. D'autres systèmes de transport permettent d'irriguer, à mon avis, de façon beaucoup plus optimale que de faire un arrêt pour dire qu'il y a un train qui s'arrête.

Il ne faut pas oublier non plus qu'Euromed est à l'intérieur de Marseille. On n'est pas dans une configuration de type Marne-la-Vallée. On est dans une configuration où Euromed II est au centre de Marseille. Du coup, on n'a pas besoin de se taper un ou deux TGV qui s'arrêtent par jour. Alors peut-être si en termes d'image, mais sincèrement, en termes de capacité, est-ce que, derrière, il ne vaut mieux pas avoir plein de trains qui amènent plein de passagers plutôt que d'avoir une image où il y a un train qui s'arrête ? Là, encore une fois, ce n'est pas moi qui vais répondre à cette question.

Maurice SAPPE - Qui va mettre plein de trains qui amènent plein de passagers ?

Stéphane ROSSO - Il y a plein d'entreprises qui veulent.

Jean-François FRIOLET - Je suis assez convaincu par le choix de Marseille St Charles plutôt que la Blancarde. Mais cela peut être l'occasion, par contre, de reparler des choix politiques passés et à venir, notamment vis-à-vis de MPM et de la Ville à l'aide de cette carte (page 34). On voit qu'une bonne partie de l'existant a été supprimé pour mettre du projet. Or ce sont des choix politiques que l'on peut encore arrêter et changer. Par exemple, ici, il y a actuellement la voie ferrée qui, là, a sauté, comme ont sauté les voies ferrées qui continuaient ici, ce qui est quand même tout à fait dommage. Si l'on arrêta de casser les voies ferrées pour les reprendre. Et si maintenant, vous imaginez que ça, ça tourne en tram-train, cela fait de la ville partout ici, cela fait de la ville ici, cela fait de la ville pour pouvoir rejoindre le Sud et, étant donné que cela fait du contournement, cela fait un maillage supplémentaire. Quand il y a le moindre incident sur le réseau, actuellement, cela bloque.

Dans d'autres réunions, les gens de l'AGAM ont dit : on n'est pas contre, ce sont les politiques qui sont contre. C'est peut-être le moment de faire comprendre aussi au citoyen que, si RFF et les administrations locales repensaient tout cela, il y aurait certainement de l'efficacité économique également. Donc je pense que c'est le bon moment d'en parler parce que, politiquement, nous avons quelque chose qui tourne. L'autre jour, la Chambre de commerce disait « ce n'est pas dans les perspectives ». Or en France, on vote régulièrement et, à force de bulletins de vote dans les urnes, on pourrait peut-être changer cela aussi, c'est-à-dire arrêter le désastre parce que, casser, cela va coûter cher, ne pas utiliser cela, cela coûte cher, avoir cassé cela, cela a coûté cher, avoir cédé le sillon du port, fort utile pourtant... Il y a 2 ans que vous avez cédé le sillon du port. Citoyens, il faut que l'on arrête ce massacre.

Pour le futur, il est évident que le positionnement St Charles est celui qui dessert le plus grand nombre, donc il est à prendre. Sérieusement, arrêtons la casse ici, remaillons par ici et, ensuite, on pourra disposer des gares et des arrêts.

Stéphane ROSSO - On a une carte du chemin de fer de Marseille : à la pause, on remettra avec des couleurs les voies dont vous parlez.

Jean-Claude JUAN - Je partage totalement l'intervention qui vient d'être faite sur le fait de garder les potentiels qui existent sur ce territoire, mais là, on est au niveau de l'aménagement du territoire urbain. Il faut bien prévoir l'avenir, j'en suis tout à fait d'accord. Je pense que le positionnement de la gare que l'on nous propose s'inscrit dans l'émergence et le renforcement d'un pôle d'échanges majeur sur le territoire de Marseille. On est en cohérence avec le SCOT avec St Charles. On dépasse l'aspect transport pour entrer dans une logique d'urbanisme. Dans le SCOT et maintenant dans le DOG, on conforte l'émergence de ce pôle majeur, donc il n'y a pas photo par rapport à St Charles.

Certes, il y a d'autres possibilités à traiter, mais c'est bien ensuite au niveau des réponses qui seront apportées par les systèmes de transport collectif des autres modes de transport, à un niveau infra, qu'il faudra trouver les bonnes cohérences. Ce n'est pas tout d'avoir des bonnes réponses de RFF et de la SNCF, il faudra aussi que les autres systèmes de transport le fassent en cohérence.

Je crois que le choix du positionnement est évident. Après, c'est la cohérence entre les différentes échelles qu'il faudra rechercher.

Marc PETIT - On a bien dit qu'Euromed II, ce n'était pas l'objet lui-même, c'est la réflexion que cela suscite derrière sur « comment on connecte tout cela ? » Il ne faut pas oublier ces éléments.

Vincent TOUZE - Je me suis bien fait préciser la position de MPM sur les aspects SCOT TCSP. Au niveau de l'utilisation de la voie ferrée dite « des ordures » par un tram-train, c'est encore des horizons lointains, mais ce sont des choses qui sont ouvertes à la discussion du côté de MPM.

Jean-François FRIOLET - Et pour la partie Nord ?

Vincent TOUZE - Pour la partie Nord, je ne saurais pas vous répondre.

Jean-François FRIOLET - Pourquoi n'étudiez-vous jamais la réutilisation du rail ? Vous avez pensé un nouveau terminus de métro, qui va faire un nouveau parking, qui va continuer à faire des quartiers Nord des banlieues, mais vous n'étudiez jamais la réutilisation du rail. Pourquoi ?

Vincent TOUZE - Je retiens votre question, qui pourra être débattue notamment dans le cadre de la concertation sur le plan de déplacement urbain qui va s'ouvrir bientôt.

Jean-François FRIOLET - Allez-vous inscrire cette question dans la concertation ? Parce que, si au moment de la concertation, la question n'est pas posée, le citoyen ne pourra pas s'exprimer et vous direz : « vous voyez bien, c'est réglé ». Là, on se prend 10 ans, 15 ans, 20 ans... Moi, quand je vois ces territoires, les rails, je les vois, je vois les possibilités. J'aimerais que cela remonte, dans toutes les réunions publiques, j'interviens de la même manière parce que cela me paraît impensable. Partout, les autres politiques publiques dans les autres pays font en sorte d'avoir des systèmes à plusieurs vitesses qui s'entrecroisent pour faire du maillage, pour éviter l'accident, pour faire l'accessibilité et la cohérence des politiques publiques.

Si RFF investit, si, en même temps, sur les mêmes territoires, la Région s'y met, le département, la communauté urbaine, qui sont les partenaires naturels, cela fait de l'efficacité économique et de l'efficacité dans le sens de l'aménagement et du bien-être commun. Donc ce n'est vraiment pas des petites questions.

Maurice SAPPE - La SNCF par le passé a réalisé des gares « betteraves ». Il y a un net progrès par rapport aux premiers TGV. Du côté d'Amiens, il n'y a aucune agglomération autour. La gare d'Avignon est plus qu'excentrée par rapport au centre. Aix TGV me paraissait un non-sens au

départ. On voit qu'elle est utilisée par la périphérie de Marseille parce que la circulation à Marseille est invivable. Je suis surpris quand vous dites qu'un grand nombre de piétons accèdent à St Charles. Après, entre les pourcentages, quand on a un piéton, on a 100 %, si on met deux, on a augmenté de 50 %, donc le pourcentage, le taux est quelque chose qui est subjectif.

Maintenant, on voit arriver la gare en centre-ville. A mon avis, c'est sûrement une nette amélioration de desserte, mais ce qui est incohérent chez nous, c'est qu'il y a rupture de raisonnement entre RFF et les études ou les responsabilités politiques. Nous avons un réseau urbain qui est essentiellement centré vers l'Est, Sud-Est. Il y a une branche Nord-Est qui est La Rose. Pour le Nord de Marseille, on ne crée rien, on supprime. Même dans votre projet, la gare de St Barthélémy n'est pas réaménagée, la gare du petit Canet est toujours supprimée, la gare de St Louis est mentionnée mais il faudra revoir la gestion de cet emplacement. Et puis, comme le disait Monsieur, le peu de voies ferrées qu'il y a dans Marseille sont supprimées et ne sont pas réutilisées. C'est le moment où jamais, messieurs, de ramener l'information. Moi, je partage tout à fait votre raisonnement, quelles que soient les concertations, quand on arrive à la concertation, le projet est bouclé. La seule concertation qu'il y ait, où l'on peut s'exprimer par écrit, c'est l'enquête publique, alors là, c'est définitif, c'est terminé, il n'y a plus aucune raison de modifier quoi que ce soit.

Nous constatons qu'il y a eu une amélioration par rapport aux 20 ou 30 dernières années, mais chez nous, dans Marseille, il y a un vrai problème de rupture entre les différents modes de transport. Il serait bienvenu que, par l'intermédiaire de la zone de chalandise comme vous la décrivez... S'il y a rupture entre projet RFF et la zone de chalandise, cette dernière ne veut plus rien dire.

Stéphane ROSSO - Je l'ai déjà dit, mais je le redis, je travaille avec MPM et l'AGAM, il ne faut pas croire que l'on fait nos études dans notre coin. On a une mission de prospective territoriale, qui a déjà rencontré l'AGAM, MPM, l'association d'aménagement à Toulon et pareil à Nice. Ils ont décrit un état existant. Ce sont leurs cartes que l'on est en train de commenter pour partie. Derrière, on ne va pas s'arrêter là. Il ne faut pas croire qu'au mois de décembre, une fois que l'on a fini cette phase de concertation, on s'arrête et on ne discute plus. La concertation telle que la voit RFF, c'est de se dire : on se met d'accord sur un scénario, on discute après des fuseaux de passage. Derrière, il y a les études d'avant-projet sommaire qui doivent continuer. Pendant ces études-là, il y aura encore de la concertation, on va continuer à discuter avec l'AGAM et avec MPM. Et surtout, le bureau d'études de prospective territoriale a dans ses missions à minima l'étude spécifique de 11 gares dans lesquelles elle devra regarder quelles sont les infrastructures que l'on doit mettre en place : les transports en commun, les liaisons entre les gares, entre les centres d'affaires, entre les habitants en font partie. Ils devront définir quelles seront les fonctionnalités de ces gares.

Maurice SAPPE - La dernière infrastructure qui a été mise en service en 2008, le doublement partiel de Marseille-Aix : il se peut que les études aient été réalisées, mais tout ce qui est de la responsabilité MPM Ville de Marseille, c'est tout occulté. Deuxièmement, il faudra que l'on fournisse un échancier. Voilà 3 ans que Picon-Busserine a été réalisé. Ste Marthe en théorie continue à fonctionner. Saint-Joseph-le-Castellas a été ouvert. St Antoine a été rouvert aussi. C'est inaccessible. Rien n'est fait ! A Ste Marthe, on a même supprimé les chemins piétonniers ! Je veux bien croire ce que vous dites, mais à un moment, il va falloir, parce que c'est RFF aussi.

Stéphane ROSSO - RFF pour les gares.

Maurice SAPPE - Voilà. C'est exactement ce qui s'est passé.

Stéphane ROSSO - On n'apprend jamais mieux que de ses erreurs. C'est pour cela qu'aujourd'hui, dans le projet LGV, on s'y prend maintenant pour discuter pendant que l'on peut encore le faire avec l'AGAM et avec MPM. Après, je ne détiens pas toutes les cartes, malheureusement. Si je pouvais m'engager et vous dire « oui, on fera quelque chose », je le ferais. Aujourd'hui, je ne peux pas. Par contre, je ferai remonter au Coter qui fera remonter au Copil.

Monique CORDIER - Je voudrais préciser que la gare de la Blancarde nous avait été vendue comme la future gare LGV souterraine. Quand il y a eu les tracés des 2 lignes de tram, la gare de la Blancarde, à l'époque, nous a été vendue comme la future gare LGV.

Deuxièmement, vous m'avez choquée avec les piétons à la gare St Charles. Je voudrais juste vous donner un exemple. A côté de la gare St Charles, il y a le pôle multimédia de la Belle de Mai où il y a une pépinière d'entreprises. Si vous discutez avec les chefs d'entreprise, ils vous diront qu'au lieu de recevoir leurs clients ici à Marseille, ils vont à Paris parce que, quand les clients arrivent en TGV, pour aller de la gare St Charles jusqu'à chez eux, il faut descendre une rue, ils ne peuvent pas le faire à pied, c'est impossible. S'ils demandent à un taxi, ce n'est pas possible. Et s'ils prennent un transport en commun, ils mettent une heure pour aller à la Belle de Mai. C'est quand même quelque chose qui est à réfléchir par rapport à une certaine cohérence. Si l'on veut que ce soit une réussite, il faut que tout le monde y mette du sien, c'est-à-dire que les aménagements soient adaptés.

J'en profite, puisqu'il y a MPM, avec une balle, je tire deux buts. Quand vous arrivez à St Charles en TGV et que vous voulez aller dans les quartiers Sud, le dernier train arrive à 23h26 et le dernier bus qui va à Luminy part à 23h24. Après, vous êtes obligé d'attendre 0h17 pour prendre votre bus.

Stéphane ROSSO - Est-ce que 0h17, ce n'est pas l'heure où le dernier TGV arrive à cause du retard ? C'est étudié pour ! Tout le monde sait que le TGV de 23h26 n'arrive pas à 23h26. C'est une boutade !

Monique CORDIER - Ce sont des petites boutades qui font qu'à Marseille, rien ne va ! Je vous assure que, moi, les touristes, je préfère les faire arriver à la gare de la Blancarde. Je pense comme tout le monde que, sur le pôle St Charles, il n'y a pas de discussion. Dans l'idéal, il n'y a pas de discussion, mais cet idéal n'existe pas à l'heure actuelle. Votre argumentation est fallacieuse, elle est orientée, elle est virtuelle, elle n'est pas en concordance avec le terrain. On voudrait que MPM fasse que ce soit en concordance avec le terrain, et tous les autres aussi d'ailleurs.

Xavier MOIROUX - Au début, on avait retenu Blancarde parce que l'on imaginait que le coût serait plus modeste. Après, on a fait de nouvelles études qui ont montré que la gare St Charles souterraine pouvait avoir le même coût que la gare de la Blancarde souterraine.

L'enjeu de St Charles, c'est aussi un enjeu de rééquilibrage d'Euromed. Il faut savoir que, dans les années 70-75, le pôle d'affaires devait être autour de la gare St Charles. Donc c'est une formidable opportunité pour essayer de rééquilibrer ce territoire et notamment de mailler tout le secteur de la Belle de Mai. On peut réfléchir à un tram-train, à des tramways boulevard National. Il y a un enjeu de structurer ce territoire qui appartient au grand centre-ville. Je crois que c'est aussi l'un des intérêts d'une gare à St Charles.

Marc PETIT - La gare St Charles existe.

Xavier MOIROUX - Oui, mais pour l'instant, son environnement n'est pas idéal.

Vincent TOUZE - Quel est le cheminement qui nous amène à être favorables à cette solution ? Là, en fait, on ne propose pas un changement. Comme vous l'avez très bien dit, lors du débat public, RFF nous a proposé Blancarde parce qu'à l'époque, ils estimaient que, pour des raisons de coût, ce serait meilleur. Après, ils ont fait des études et sont arrivés à la conclusion que, finalement, on pouvait faire la gare souterraine à St Charles.

A partir de là, on est aussi autorité de transports urbains. On voit les aspects que M. Rosso a développés au début, à savoir qu'en termes de rupture de charge, en termes de positionnement au sein de la ville, que ce soit en termes de population, d'emplois, etc. St Charles est meilleure. Toute autre solution était dégradée par rapport à la fonction première.

A partir de là, dans la mesure où l'on ne nous propose pas une nouvelle solution, mais plutôt de renforcer l'existant, les Marseillais sont quand même habitués à la gare St Charles.

Aujourd'hui, RFF est peu avancé dans la mise en œuvre précise de cette gare à St Charles. Là, nous sommes interpellés. Sur la desserte de Marseille St Charles la nuit, je vous rejoins en tant qu'utilisateur. Manifestement, il y a des choses à améliorer. Il y a aussi des choses à améliorer avec le Conseil général sur la gare des transports interurbains. L'un des grands avantages de St Charles est l'intermodalité entre les différents modes de transport : c'est cela qu'il faut développer, sachant que, comme vous le dites très bien, c'est loin d'être parfait aujourd'hui.

Il y a aussi des choses à faire dans le quartier. Côté Belle de Mai, ce n'est pas fameux. La gare respire mal dans son quartier. Là, il y a des choses à étudier et le projet LGV est une grande chance pour réfléchir à tout cela, à la question des transports urbains, à la question de l'ancrage de la gare dans son quartier. On sait très bien qu'historiquement, cette gare s'est séparée de son quartier, c'est devenu une espèce d'îlot. Il y a déjà de gros progrès qui ont été faits lors du projet TGV Méditerranée, avec la grande halle, et avec le projet Euroméditerranée lui-même qui est en train de sortir de terre du côté de la rue Bernard du Bois. Tout cela n'est qu'un début et le projet TGV est une grande occasion. Comme l'a montré M. Rosso, il y a des espaces utilisables sur le domaine de la gare, boulevard Voltaire. Pour l'instant, toutes ces choses sont des idées, sur lesquelles il va falloir travailler à partir de maintenant.

Jean-Paul JUSTON - Il ne faut pas réfléchir trop longtemps. La génération d'avant, ils réfléchissaient. Votre génération, elle réfléchit. Peut-être que la génération qui va venir, elle va réfléchir encore. Cela fait beaucoup. Si on ne paye les gens que pour réfléchir, je ne vois pas le positif dans tout cela.

Monique CORDIER - On est très impatient.

Daniel JULIEN - Je vous propose de poursuivre.

Stéphane ROSSO - Pour ceux qui sont intéressés, on « stabilitera » sur la carte, pendant la pause, les réflexions que vous avez et je vous promets que je les porterai à MPM et ailleurs.

Diane JULIEN - On vous l'envoie également en format informatique.

Stéphane ROSSO - C'est assez lourd. On va voir comment vous l'envoyer.

2.5. AMENAGEMENT DE L'ETOILE D'AIX

Sur les trois lignes étudiées Marseille-Gardanne-Aix, Aix-Rognac et Gardanne-Carnoules, les études préliminaires sont en cours et seront validées la semaine prochaine. Du coup, je ne peux que vous donner des éléments de ces études. Je peux proposer à ceux qui sont intéressés de faire une petite réunion pour vous présenter une synthèse de la première phase des études préliminaires qui concerne l'étude de capacité. Je ferai venir le directeur d'opérations de l'Etoile d'Aix qui est quelqu'un de très compétent qui pourra vous expliquer cela dix fois mieux que moi, avec des mots beaucoup plus simples.

Comment on s'y prend maintenant dans le ferroviaire pour déterminer les infrastructures ? On se fixe des objectifs de desserte et, derrière, on regarde quelles infrastructures on met en place. On ne se fait plus plaisir en disant « on va faire une infrastructure et puis, derrière, on regardera comment on peut s'en servir », maintenant, on fait l'inverse.

Pour répondre tout de suite à votre question, il y a possibilité d'avoir une temporalité qui fait que, d'ici 2023, on aura déjà une augmentation de service.

Tout ce qui est en jaune, c'est le périmètre d'influence : on prend aussi la ligne du Val de Durance, on va jusqu'à Pertuis et Cavaillon. La zone d'étude principale est en rouge. Tout ce qui se passe dans le jaune a une influence sur ce qui se passe dans le rouge. Quand on parle de l'Etoile d'Aix, on est toujours dans cette vision de système ferroviaire global, on regarde ce qui va se passer aux alentours et on remet tout cela dans le cycle LGV pour être sûr que ce soit à peu près cohérent.

Dans les objectifs à 2040, on vous a éteint tout ce qui était en dehors du périmètre principal et on vous a mis en bleu et or tout ce qui est dans le périmètre principal. On ne va pas forcément les détailler là, on vous enverra la présentation.

C'est l'une des cartes de synthèse des études préliminaires dans lesquelles on a demandé un état des lieux complet de la ligne, y compris environnemental, pour voir là où l'on devait travailler aussi sur l'environnement. Cela répond aussi à une demande constante qu'ont les personnes : « OK, on va faire une nouvelle infrastructure, mais il faut que l'on regarde aussi comment elle s'intègre dans le territoire, notamment vis-à-vis du milieu humain. »

Là, c'est Aix-Marseille. Ici, on est sur Aix-Rognac. Là, on est sur Gardanne-Carnoules. On a moins de contraintes sur Gardanne-Carnoules parce le territoire est moins urbanisé que sur Aix-Rognac ou sur Marseille.

Maurice SAPPE - Elle est moins accessible au-delà de Trets.

Jean-Marc ALBERT - Elle est très longue par rapport aux autres.

Stéphane ROSSO - Oui, elle est beaucoup plus longue que Marseille-Aix.

L'Etoile d'Aix, c'est un beau projet parce que l'on fait du Nord-Sud et de l'Est-Ouest sur des relations qui ne sont pas aujourd'hui très bien desservies.

Donc pour répondre encore une fois à votre question, il y a une possibilité de faire des investissements avant 2023.

Jean-François FRIOLET - Et la liaison Aubagne-Valdonne et ensuite Gardanne ?

Stéphane ROSSO - Jusqu'à Valdonne, on a des voies ferrées, mais, après, il n'y en a plus, cela a été démobilité.

Maurice SAPPE - Et le shunt entre Luynes et Les Milles ?

Jean-Marc ALBERT - Il est étudié aussi dans ce cadre.

Stéphane ROSSO - Si vous vous inscrivez, on pourra regarder cela dans le détail.

Vincent TOUZE - Il y a deux ou trois ans, vous (le CG13) avez fait une enquête auprès des voyageurs de la gare de l'Arbois pour savoir d'où ils viennent. Je pense que ce serait intéressant de la verser dans le groupe.

Jean-Marc ALBERT - Oui.

Maurice SAPPE - Il faut un shunt entre Roquefavour et la gare de l'Arbois.

Jean-Marc ALBERT - La liaison entre Roquefavour et la gare de l'Arbois est regardée dans le cadre de l'Etoile d'Aix.

Maurice SAPPE

Est-ce que l'échéancier, c'est 2023 ou 2040 ? Les flux les plus importants de véhicules sur le secteur, ce n'est pas Marseille-Aix, c'est Trets-Vitrolles par l'Arbois.

Xavier MOIROUX - Non, c'est le couloir Aubagne-Marseille et, après, Marseille-Vitrolles. On est à 60 000/jour entre Aix et Vitrolles.

Maurice SAPPE - Je n'ai rien inventé, je me suis approvisionné auprès de l'INSEE.

Jean-François FRIOLET - Dans l'ordre du jour, nous avons également la liaison aéroport – LGV – Marseille. Est-ce que vous auriez dans vos cartes la partie Pas des Lanciers avec la voie qui va jusqu'à Châteauneuf lès Martigues et le raccordement possible ?

Stéphane ROSSO - Je ne l'ai pas à l'écran. Il y a des liaisons qui sont prévues au titre de la LGV.

Jean-François FRIOLET - Pour la prochaine fois ?

Stéphane ROSSO - Si vous voulez, oui.

Jean-François FRIOLET - Merci.

Stéphane ROSSO - Les liaisons avec l'aéroport, on n'a pas encore avancé les études là-dessus parce que, ne serait-ce que l'Etoile d'Aix, cela occupe déjà pas mal de monde, c'est une problématique déjà bien complexe à elle seule, mais dans la temporalité, c'est prévu également et dans les objectifs de desserte à 2023 et 2040, il y a bien des liaisons nombreuses avec l'aéroport.

2.6. LA QUESTION DU FRET

Le fret est un sujet complexe, à part entière. Vendredi dernier, il y a eu un groupe de travail thématique fret. C'est un sujet que l'on ne peut pas aborder uniquement dans les groupes de travail géographiques, c'est une problématique vraiment complexe, très importante pour le développement ferroviaire, pour le développement de la région. Donc un groupe de travail spécifique a été monté. La première session de mise en place a eu lieu vendredi. Il y en aura une autre session le 12. Je vous donnerai les dates après.

Il y a des bassins d'emplois et de populations qui sont sur la bande côtière et, après, qui remontent vers Avignon. Ces bassins engendrent des trafics de consommation importants. Malheureusement, il n'y a pas d'entreprise lourde à l'Est de la région. Les seules entreprises lourdes sont situées aux alentours du 8 marseillais. On le voit sur cette carte. En rouge vous avez les TER, en violet les grandes lignes et le fret, c'est le petit truc bleu. On voit que le trafic fret est concentré sur le 8 marseillais, parce que c'est là qu'il y a beaucoup de vrac liquide à transporter, c'est là que le ferroviaire a toute sa pertinence. Quand on s'éloigne là-bas, le bleu est principalement dédié à des transports de gaz qui va en Italie et à quelques transports faits par ArcelorMittal ou Péchiney.

Aujourd'hui, il y a 7 trains de fret/jour sur l'axe Marseille-Vintimille. L'objectif de RFF et du Grenelle est de le porter à 20 trains par jour (10 pendant les heures creuses de la journée et 10 pendant la nuit) à l'horizon 2040. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de créer une nouvelle infrastructure. Soit on fait rouler des trains de fret sur cette nouvelle infrastructure, soit cette nouvelle infrastructure permet de libérer de la capacité sur l'infrastructure existante et de faire passer des trains de fret dessus. Vous voulez peut-être dire un mot sur le problème du fret, puisque vous étiez au groupe thématique.

Jean-Pierre HUCHON - Il va de soi que le problème du fret dans notre territoire ne peut pas se résumer à l'évolution du fret sur le littoral dans un système « pacaio-pacaien » ; il faut reprendre l'ensemble de la vision du fret sur l'Europe du Sud.

Stéphane ROSSO - Tout à fait. Je vous donne les dates de réunion du groupe de travail fret : 30 septembre, 12 octobre, 8 novembre, 22 novembre. Quand nous nous reverrons, je vous propose de vous faire un point de 15 à 20 minutes sur le fret. Je ferai venir Julien, la personne qui conduit le groupe de travail, qui pourra vous résumer les différents échanges et les différentes problématiques abordées.

Maurice SAPPE - Est-il utopique d'envisager une plateforme comme celle de Grans dans l'Est de la région et une autre au Nord ? Au moins, cela éviterait des trains de camions sur des axes majeurs. Ou alors, il va falloir leur dédier une voie à ces gens-là, pour qu'ils se tuent entre eux.

Jean-Paul JUSTON - Il n'y a pas de volonté politique. Pour l'instant, c'est le camion.

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas. Dans les Alpes-Maritimes, cela devient de plus en plus compliqué d'avoir une plateforme logistique. Après, effectivement, il faut se donner les moyens de.

Jean-François FRIOLET - En fermant Le Canet, toute une partie du fret qui arrivait encore à Marseille sera supprimée. C'est contre les objectifs du Grenelle.

Stéphane ROSSO - Le groupe de travail fret répondra à cette question.

Diane JULIEN - On vous éclairera là-dessus quand on fera un petit point.

Xavier MOIROUX - La capacité du Canet en transport combiné ne doit pas être supprimée. Il y a un projet sur Mourepiane de chantier unique transport combiné maritime et continental. C'est un projet complexe, mais il y a un projet de substitution au Canet. Je pense que vous êtes au courant.

Jean-François FRIOLET - Honnêtement, pas plus que cela, pourtant, je suis conseiller d'arrondissement du 15/16.

Xavier MOIROUX - A Marseille, on s'est aperçu que, pour 70 % des trains, il y avait du maritime et du continental. Le port avait donc proposé un chantier unique à Mourepiane qui traite à la fois les flux continentaux et maritimes. Le problème, c'est qu'il faut reconfigurer Mourepiane et que cela pose des questions sur le domaine portuaire.

Jean-François FRIOLET - D'ailleurs, nous a été présenté dernièrement le réaménagement de la boucle de St Exupéry qui permet de rejoindre la ligne du littoral à celle du port. A cette occasion, RFF va faire tous les travaux de signalétique dont cette ligne a besoin. C'était justement ce qui manquait pour faire le tram-train. Vous voyez que, cela aussi, cela nous rejoint. Vous voyez que cela revaut le coup de poser la question : et si l'on gardait tous les rails du Canet avec les 2 tunnels qui mènent au Canet ? Quand vous êtes au Canet, vous avez des voies ferrées qui vont jusqu'aux Arnavaux. Il y a 200 mètres de voie que l'on pourrait rajouter pour rejoindre la ligne au niveau de St Louis. Si l'on arrêta tout de suite de casser et que l'on faisait des petits raccords... Il y a deux ans en arrière, si l'on avait parlé du tunnel de St Exupéry, on aurait dit que l'on parlait de dinosaure. Et l'on s'aperçoit aujourd'hui que c'est lui qui va sauver le port. Est-ce que ce n'est pas le moment de tout reprendre, de reprendre les vraies cartes au lieu de cacher ce qui existe ? En plus, du point de vue de l'investissement collectif, c'est évident que cela coûte moins cher. On a beaucoup moins à construire et, après, on n'a plus qu'à faire des investissements dans quelques points d'arrêt, des gares et des machines, au lieu de tout refaire après avoir tout cassé.

Diane JULIEN - On a bien entendu.

Maurice SAPPE - Les emprises foncières existent.

Diane JULIEN - Stéphane, on continue ?

2.7. ELEMENTS ENVIRONNEMENTAUX

2.7.1. ENGAGEMENTS RFF / PERTURBATIONS SONORES

Stéphane ROSSO - Vous nous avez posé la question : comment on gère les perturbations sonores au droit des habitations ? Je vous ai envoyé par la passerelle (pour ceux qui n'ont pas pu les télécharger, on les a en version papier)...

Maurice SAPPE - Vous donnerez l'heure de départ des trains de nuit et des trains de jour. Un train qui part à 21h59 est un train de jour et un train qui part à 22h01 est un train de nuit.

Stéphane ROSSO - En tout cas, il est comptabilisé comme étant dans une ambiance de jour entre 6h et 22h ou dans une ambiance de nuit entre 22h et 6h. Je vous ai donné les fiches d'environnement. Il y a 2 façons de calculer les contributions sonores : entre 6h et 22h et entre 22h et 6h. Derrière, on parle d'indicateur de gêne. A partir de la contribution sonore ferroviaire sur ces deux tranches horaires, derrière, on détermine des seuils à ne pas dépasser et même des seuils à baisser. La définition de ces seuils correspond à une ambiance sonore. Si on est à la campagne, on est dans une ambiance sonore modérée. Il n'y a pas beaucoup de bruit autour et, si l'on met un train, cela va perturber de façon importante. Par contre, si l'on est dans une ambiance sonore non modérée comme en ville, cela perturbe un peu moins. J'explique juste la réglementation.

RFF a pris des engagements très forts : tout le long, on sera en non modéré, c'est-à-dire qu'il faudra respecter des niveaux sonores bien plus faibles que ceux que l'on aurait dû respecter.

Maurice SAPPE - Modéré, c'est 55 décibels.

Stéphane ROSSO - 52.

Maurice SAPPE - Ce n'est pas 30.

Stéphane ROSSO - Vous savez ce que c'est 30 décibels ? Quand vous êtes à la montagne, avec un tapis neigeux de 20 cm d'épaisseur, vous avez 30 décibels. C'est une échelle logarithmique, 30 décibels, cela peut paraître beaucoup, mais en fait, c'est pratiquement rien en termes d'ambiance sonore.

Maurice SAPPE - Entre 52 et 60, on a l'impression qu'il n'y a pas une progression très grande, mais on a triplé le son.

Stéphane ROSSO - Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous dites. Par contre, je reviens aux engagements forts de RFF. Non seulement, on va être dans une ambiance non modérée, mais en plus, tout le long du linéaire impacté par le projet, on sera considéré comme étant sur une infrastructure à grande vitesse, même si l'on ne roule pas à 250 kms/h. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'au lieu d'avoir un gain de moins 2 décibels à produire en situation de projet, on aura un gain de moins 3 décibels. Cela veut dire que l'on divise le bruit par deux. Demain, potentiellement, on aura moins de bruit qu'aujourd'hui.

Maurice SAPPE - Est-ce le long de la ligne LGV ? Est-ce sur l'infrastructure que vous allez améliorer, modifier ? Et puis, je reviens sur un point majeur. Sur la ligne Sud-Est, il ne devait pas y avoir de trains de nuit, il n'y en a pratiquement pas parce qu'ils partent tous ou presque avant 22h. Donc il faudra revoir un jour la définition du train de nuit et du train de jour. On ne peut pas qualifier un train de jour un train qui passe à 2h du matin dans le centre de Marseille alors qu'il est parti de Paris à 21h59.

Stéphane ROSSO - Si le train passe à 2h, il est dans la mesure nocturne. Cela n'a rien à avoir avec l'horaire de départ. Comment sont faites les mesures ? Un état initial est fait. Sur tout le linéaire du projet LGV, on s'engage sur un gain de 3 décibels par rapport à la situation existante, c'est un engagement fort de RFF. Sur les autres projets, on reste dans le cadre de la réglementation actuelle, c'est-à-dire moins 2 décibels par rapport à la situation existante.

Comment on fait ? Il y a un état initial qui est fait, c'est-à-dire que l'on va poser des microphones et on va enregistrer pendant 24h l'ambiance sonore. Derrière, les experts en acoustique vont nous demander quels sont les trains qui sont passés et à quelle heure au droit du micro, on leur donne et eux, ils calculent après la contribution ferroviaire au bruit ambiant, de là ils déterminent de combien on doit faire chuter le bruit ferroviaire...

Maurice SAPPE - En pic ou en moyenne ?

Stéphane ROSSO - En moyenne, c'est la réglementation.

Maurice SAPPE - Un train qui passe à 100 décibels une fois par jour aura en moyenne un impact de 55 décibels.

Stéphane ROSSO - C'est cela. Je ne le cache pas, c'est bien une contribution moyenne de ce qui se passe sur la tranche 6h – 22h ou 22h – 6h.

Maurice SAPPE - Il en passe 3 par nuit, c'est suffisant, vous êtes réveillé toute la nuit.

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas faux.

Maurice SAPPE - Cela éclaire sur l'impact de la ligne sur la population environnante.

Jean-Paul JUSTON - La L2 se cumule avec la LGV. Comment on va faire ? On va mettre deux murs antibruit ?

Stéphane ROSSO - Sur le bruit, il y a trois niveaux. Il y a le maître d'ouvrage qui construit son infrastructure qui doit protéger les riverains de cette infrastructure et respecter la réglementation, et

même aller au-delà de la réglementation, c'est ce que fait RFF. Après, il y a une consolidation de la cartographie des bruits, c'est quelque chose qui est menée soit par l'Europe soit par la préfecture et qui a pour but de cartographier les nuisances sonores en ville et au voisinage des grandes infrastructures. Derrière, il y a une troisième façon de voir le bruit, les points noirs bruit.

Maurice SAPPE - A partir de 100 trains.

Stéphane ROSSO - Non. Le raisonnement est exactement le même, sauf que l'on prend en compte le cumul des deux infrastructures. A charge à chaque maître d'ouvrage propriétaire des deux infrastructures de protéger les résidents vis-à-vis de ces infrastructures. Donc, dans tous les cas, que l'on soit jumelé ou non avec une autre infrastructure, les deux sont pris en compte.

Jean-Baptiste DAVID - Stéphane, vous pourriez peut-être évoquer ce qui s'est dit à la Penne sur Huveaune l'autre fois sur le Grenelle qui fait qu'une nouvelle infra ne doit pas faire plus de bruit ?

Stéphane ROSSO - En appliquant cela, on améliore même la situation.

Là-dessus, vous nous avez demandé des éléments, vous avez les fiches d'engagement pour le bruit, pour le foncier, pour tout.

Si vous avez des points spécifiques sur lesquels je n'ai pas été très clair, n'hésitez pas, je reste à votre disposition.

Maurice SAPPE - C'est exactement ce qui s'est fait sur Marseille-Aix, on a limité le nombre de circulations à 98, pour ne pas dépasser les 100. Maintenant, ils en ont rajouté une, on est toujours à 99, mais quand vous allez passer avec le renouvellement de la 2ème phase, il faudra revoir toute l'étude parce que l'on n'a pas pris en compte les développements futurs.

Stéphane ROSSO - Vous aurez des protections supplémentaires qui vont avec l'augmentation de trafic induite.

RFF a une obligation de résultat sur ces points-là.

Maurice SAPPE - Il faut que l'on engage une expertise.

Stéphane ROSSO - Demandez à RFF, on ne sait jamais.

Diane JULIEN - On a juste un point encore sur le PPRT. Après, on fait la pause.

2.7.2. RFF ET LE PPRT

Stéphane ROSSO - Vous nous avez aussi saisis sur : comment RFF fait pour prendre en compte les risques liés aux usines de type Seveso que la ligne rencontre sur son tracé ? On a recensé deux usines. La première est CEREXAGRI à l'entrée Nord de Marseille.

Monique CORDIER - Elle n'est plus classée Seveso.

Stéphane ROSSO - Ah bon ?

Jean-Paul JUSTON - Ils ont toujours la même production, mais on a fait évacuer des HLM, on le déclassé.

Stéphane ROSSO - On vérifiera ce point. La deuxième est Arkéma à St Menet, dans la Vallée de l'Huveaune. Comment on gère cela ? On participe au groupe de travail en tant qu'acteur dans la mise en place des PPRT avec le préfet. Il y a des études de risques qui sont faites : on calcule, en fonction de la fréquence des trains, de la vitesse des trains, de la distance par rapport à l'usine, le risque d'avoir un incident ou pas. Cela nous permet de déterminer derrière des aménagements qui sont, bien entendu, à la charge de RFF. Il y a une discussion sur les mesures à prendre pour les infrastructures existantes et, bien entendu, on discute également sur les infrastructures futures. Dans le cadre de la LGV, pour cette entrée Nord de Marseille et pour la Vallée de l'Huveaune, on prend cette problématique en compte dès la construction du fuseau et, plus tard, dans la construction du tracé. En tout cas, on est un peu dans l'attente des études que la DREAL est en

train de mener pour savoir quelles seront les conséquences pour l'infrastructure et les aménagements qui s'imposeront à RFF.

Maurice SAPPE - Il y a une installation classée qui s'appelle ISOTRON, dans le MIN, à 150 m de la voie ferrée.

Jean-Baptiste DAVID - C'est un procédé d'irradiation des aliments, d'ionisation et compagnie.

Monique CORDIER - C'est comme cela que vous avez des carottes qui ne pourrissent pas dans le frigo.

Cécile CLOUET- PAGES - Cela dépend où vous les achetez.

Stéphane ROSSO - On va regarder.

Monique CORDIER - Cela me trouble que vous ne sachiez pas que CEREXAGRI a été déclassé.

Stéphane ROSSO - C'est pour cela que l'on vient vous voir, pour que vous puissiez nous remonter des sujets locaux.

Claude TOSTAIN - Vous faites des études, mais le PPRT n'est pas signé, M. le préfet l'a repoussé.

Stéphane ROSSO - Ils ont quand même un délai à respecter pour sortir le PPRT, ils ont deux ans. Là, c'est la dernière année.

Jacques BEVANÇON - En 2023, ils auront délocalisé certainement.

Stéphane ROSSO - Peut-être. En tout cas, on se sera prémuni du risque.

Diane JULIEN - Je vous propose de faire une petite pause.

La séance est suspendue de 16h30 à 16h45.

Jean-Claude SOURDIOUX - J'ai appelé la préfecture pendant la pause. Ils m'ont indiqué que CEREXAGRI n'était plus classé Seveso seuil haut, mais était passé Seveso seuil bas, en raison du volume de sa production, mais que le préfet avait maintenu pour l'instant le plan particulier d'intervention.

La 2^{ème} entreprise n'est pas connue comme entreprise Seveso, mais effectivement, il y a peut-être un risque à examiner quand même.

Diane JULIEN - Merci beaucoup pour ces précisions.

3. SYNTHÈSE DE L'AVIS DU GT NORD MARSEILLE

Je vous propose, avant d'attaquer tout ce qui peut concerner des informations et des documents sur les fuseaux, que l'on fasse ensemble une synthèse de « où on en est », « où sont les points d'accord », synthèse qui sera remontée lors du Coter qui a lieu, je crois, le 18 octobre.

Concernant les points d'accord, je pense que la gare Marseille St Charles est un accord, avec les réserves que vous avez émises sur toute la problématique autour de la gare. Le lieu de la gare, il y a quelqu'un qui l'a dit très bien, c'est une évidence. En fait, l'enjeu, c'est toute l'infrastructure et l'interconnexion qui sera autour de la gare. Est-ce que cela résume ?

Marc PETIT - La dernière fois, on a parlé de la distance entre le quai 1 et le quai 2. On ne sait pas où sera le quai 2 qui sera le grand quai LGV. On avait évoqué 300, 400, 500 m, ce serait quand même intéressant de savoir. Comment on ira d'un point à l'autre sans rupture de charge ?

Diane JULIEN - C'est complètement dans l'idée de dire que l'enjeu n'est pas tant la localisation de la gare, mais la manière dont cela va se connecter.

Stéphane ROSSO - C'est comme Dallas, c'est réponse au prochain épisode...

Marc PETIT - Espérons que cela finisse mieux quand même.

Monique CORDIER - Ne croyez pas que je sois opposée à la gare St Charles, mais la façon dont on mène la concertation m'interpelle, parce que vous saucissonnez le projet. Or le lieu de la gare va aussi impliquer une partie souterraine qui sera différente si l'on est à Marseille St Charles ou à Marseille La Blancarde. C'est aussi très important vis-à-vis de l'impact sur la population. Décider maintenant que Marseille St Charles est le lieu privilégié, il est bon quand on ne regarde que le lieu par rapport à l'interconnexion, mais par rapport à l'impact par rapport à la population, je n'en sais rien.

Stéphane ROSSO - Quand vous parlez de l'impact par rapport à la population, vous parlez pendant la phase de travaux ou en phase finale ?

Monique CORDIER - En phase finale. De toute façon, on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, on détermine l'emplacement de la gare souterraine, Marseille St Charles. Demain, on va regarder comment on positionne cette gare sous la gare existante et on va construire ensemble les fonctionnalités du bloc gare souterraine avec les jonctions avec le dessus et la transparence, la transversalité, c'est-à-dire Belle de Mai, secteur Abeilles, là on va discuter, on va dire ce que l'on peut faire et ce que l'on ne peut pas faire, ce qui serait intéressant à faire à noter dans nos tablettes.

Derrière, durant les études d'APS (en 2011), on va ressortir ce que l'on a noté dans nos tablettes, pour être sûr que la fonctionnalité gare soit une fonctionnalité non pas de technicien ferroviaire, mais d'usager. En tout cas, c'est l'ambition que l'on veut se donner. Dans les prospectives territoriales, quand je disais que 11 gares seront étudiées, c'est 11 gares a minima. Dans les 11 gares, il y a bien entendu Marseille St Charles. On va vraiment étudier comment les flux de voyageurs, comment les flux autour de la gare... Quand M. Touze disait « on a créé un îlot et il n'y a plus de jonction entre ce qui se passe à droite et ce qui se passe à gauche, on va étudier cela pour retrouver un peu de transparence et d'ouverture de cette gare.

Marion PICQUET - Est-ce que, du coup, on ne peut pas mettre dans les accords d'aujourd'hui que l'on arrête la fonctionnalité d'une gare usagers ?

Diane JULIEN - Le deuxième point d'échanges essentiel concerne les scénarios. La dernière fois, le groupe s'était exprimé là-dessus en disant : « De toute manière, pour les Bouches-du-Rhône, les 4 scénarios sont identiques, ce n'est pas à nous de juger sur la position de la gare à Toulon, etc. ». En revanche, vous vous étiez exprimés sur des critères de sélection qui vous paraissaient importants : le temps de parcours, le maillage, la desserte du plus grand nombre et la préservation de l'environnement. Souhaitez-vous les hiérarchiser ?

Jean-François FRIOLET - Il me semble que le maillage est très important parce que c'est au moment de l'investissement qu'il faut absolument y penser, c'est la condition d'un bon fonctionnement, c'est le maillage qui permet à vos opérateurs, en cas d'incident, de rediriger les trains et donc d'assurer la sécurité à l'avenir.

Toute entrée et sortie de ville est munie d'aiguillages en vue d'interconnexions partout, ça marche. Là, on a beaucoup parlé de Marseille, mais en réalité, on s'aperçoit que l'interconnexion et le maillage tram-train, un développement futur du rail sous toutes ses formes, il est vrai partout. Prenez l'entrée de Toulon, à la Seyne, vous avez une belle gare avec des aiguillages où vous pouvez aller à l'intérieur de la Seyne et vous pouvez aller jusqu'au port de Toulon. Vous prenez Toulon de l'autre côté, vous pouvez aller jusqu'à l'aéroport de Hyères.

Etant donné que l'on avait fait le contraire, que l'on s'était permis le luxe de supprimer, je crois qu'aujourd'hui, pour l'investissement public, il faut prévoir de l'interconnexion le plus possible. C'est prioritaire parce que cela conditionnera les temps de parcours et la desserte.

Cécile CLOUET-PAGES - Le temps de parcours me paraît le moins important.

Diane JULIEN - D'accord, une sorte de hiérarchie commence à se dessiner.

Jean-Claude JUAN - Il me semble que le mot « maillage » n'est pas suffisant parce que, ce que vous venez de développer, c'est la notion de maillage dans un système ferroviaire ouvert : il faut rajouter l'interconnexion. Effectivement, je crois que c'est la clé d'entrée fondamentale, tout le reste va dépendre de cela.

Jean-Marc ALBERT - Interconnecté au réseau de transports en commun.

Maurice SAPPE - La vitesse limitée dans Marseille, c'est un peu sommaire, il faut parler plutôt des nuisances générées par cette infrastructure dans l'environnement urbain. 300 kms/h, on sait ce que cela donne, le nombre de trains aussi, tout est lié. Ensuite, il y a les temps de parcours. Dans votre schéma, il y a une connexion Aix-en-Provence ville et Aix-en-Provence TGV, sans connexion avec la LGV au niveau d'Aix-en-Provence, alors que vous envisagez la connexion sous Marseille St Charles. Je ne vois pas pourquoi, à Aix-en-Provence TGV, il n'y a pas une connexion qui permette d'aller de Marseille St Charles à Aix directement, temps de parcours 17 minutes.

Stéphane ROSSO - Je n'ai pas bien saisi la logique.

Maurice SAPPE - Là, vous prévoyez que, sur la ligne Aix-Vitrolles, au niveau du passage de la gare d'Aix TGV, il n'y a pas de connexion avec la LGV.

Stéphane ROSSO - On fait la liaison...

Maurice SAPPE - Ici, on a la connexion avec le TER. Donc ce sont des engins qui ont tous types de signalisation. Donc pourquoi se priver d'un temps de parcours plus que restreint sur Marseille-Aix (moins de 20 minutes) ?

Jean-Marc ALBERT - C'est étudié dans l'Etoile d'Aix.

Stéphane ROSSO - Il y a une liaison qui est prévue entre Aix ville et Aix TGV, avec une rupture de charge, mais on reste sur le même quai.

Maurice SAPPE - Dans le temps de parcours entre Marseille et Aix sans rupture de charge, on est en dessous de 20 minutes.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, il n'y a pas de demande d'opérateur ferroviaire pour le faire.

Maurice SAPPE - Attendez, tout ce dont nous venons de parler, ce n'est pas une demande d'opérateur ferroviaire.

Stéphane ROSSO - L'infrastructure ferroviaire pourrait permettre de le faire, mais aujourd'hui, il n'y a pas de demande d'opérateur ferroviaire pour faire des liaisons jusqu'à Aix ville.

Maurice SAPPE - La SNCF n'est pas demandeur. Est-ce que la communauté urbaine, est-ce que la communauté du pays d'Aix, est-ce que...

Stéphane ROSSO

Aujourd'hui, il y a une gare Aix TGV qui fonctionne bien. Le parti-pris, c'était de mettre en relation cette gare TGV avec la gare Aix ville via la création d'une virgule entre Aix TGV et Aix ville, avec la mise en place de TER sur les quais associés au TGV.

Maurice SAPPE - C'est un point à étudier.

Stéphane ROSSO - Je peux le faire remonter.

Maurice SAPPE - Les temps de parcours sont au minimum divisés par deux.

Stéphane ROSSO - Le TGV, une fois qu'il est en gare d'Aix centre-ville, il fait quoi ?

Maurice SAPPE - C'est un TER.

Stéphane ROSSO - Je n'avais pas compris. Je croyais que vous vouliez envoyer des TGV directement en gare d'Aix centre.

Maurice SAPPE - Vous avez l'infrastructure de Marseille St Charles qui va être utilisée par tous types de trains. Donc tous les trains qui vont rentrer sous Marseille St Charles seront susceptibles de rouler sur une ligne LGV.

Stéphane ROSSO - Non, c'est le contraire.

Maurice SAPPE - Sous St Charles, nous n'aurons que des TGV ?

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, le matériel roulant n'est pas adapté...

Maurice SAPPE - Mais en 2023, on aura des TER qui vont passer sous St Charles, sans rupture de charge.

Stéphane ROSSO - Ceux qui vont à Aix oui.

Maurice SAPPE - Ces engins sont susceptibles de rouler sur une ligne LGV, au moins dans la gare.

Stéphane ROSSO - Oui, puisque c'est le système de signalisation le plus pénalisant qui sera mis en place.

Maurice SAPPE - Pourquoi n'envisage-t-on pas de faire rouler des trains entre Marseille St Charles souterraine et Aix avec une sortie en gare de l'Arbois ?

Diane JULIEN - Par rapport à la desserte proposée, vous voulez aller plus loin ?

Maurice SAPPE - Passer sur la desserte Marseille-Aix voire Aubagne-Marseille-Aix par l'utilisation de la LGV entre Marseille et l'Arbois avec un embranchement à l'Arbois. Temps de parcours : moins de 20 minutes.

Claude TOSTAIN - En gare St Charles, le TER ne sera pas sur la même ligne.

Maurice SAPPE - Mais si.

Vincent TOUZE - Je n'ai pas de réponse. En revanche, je sais que RFF étudie cela dans le cadre de l'étude de l'Etoile d'Aix.

Stéphane ROSSO - Vous êtes inscrit pour l'étude de l'Etoile d'Aix, on vous expliquera comment cela fonctionne.

Maurice SAPPE - Les temps de parcours, le maillage et puis les nuisances.

Jean-Marc ALBERT - Et le coût.

Maurice SAPPE - Je contribue toutes les années.

Diane JULIEN - On va reprendre les critères de choix des scénarios. Vous avez mis en avant le maillage interconnecté.

Jean-Marc ALBERT - L'interconnexion aux autres réseaux de transports en commun.

Jacques BEVANÇON - Je voudrais parler de la desserte de l'aéroport. Quelle distance y a-t-il entre Vitrolles aéroport et l'aéroport lui-même ?

Stéphane ROSSO - 2,5 kms.

Jacques BEVANÇON - Il faudrait faire une voie jusqu'à l'aéroport. C'est très important. Il faut aussi prévoir une interconnexion avec le port, pour les passagers qui viennent de Paris ou d'ailleurs et qui embarquent à Marseille. Ils descendent à St Charles et il faut qu'ils aillent au port comment ? A pied ?

Jean-Marc ALBERT - En métro (station Joliette).

Diane JULIEN - Cela rejoint les problématiques d'interconnexion.

Stéphane ROSSO - Je reviens sur le maillage interconnecté.

Jean-Marc ALBERT - C'est : maillage + interconnexion.

Stéphane ROSSO - Le maillage tel qu'on l'entendait là, c'était le maillage de l'infrastructure nouvelle avec l'infrastructure existante.

Jean-Claude JUAN - Ce n'est pas suffisant. Le ferroviaire doit être interconnecté avec les autres modes de transport.

Monique CORDIER - On demande un maillage interconnecté intermodalité.

Stéphane ROSSO - C'est un point très important. On a parlé du maillage au sens de maillage ferroviaire, entre la ligne existante et la ligne nouvelle : c'est issu de l'un des scénarios où l'on a plus de points de connexion avec le réseau existant, ce qui accroît les possibilités de délestage en cas d'incident. Après, je veux bien croire que ce maillage, il faut qu'il soit interconnecté avec les autres infrastructures de transport. Ce n'est pas un maillage interconnecté, c'est l'addition de deux choses un peu différentes en termes de réflexion d'infrastructures.

Jean-François FRIOLET - Il y a deux concepts qui sont très clairs. Il y a le concept d'intermodalité qui fait que différents types de transport qui peuvent être empruntés (métro, bus, train...) se rencontrent en un lieu.

L'interconnexion est un concept qui doit être premier, il faut que l'on puisse aller du rail au rail. Il ne faut surtout pas se faire abuser par intermodal qui ne veut pas dire interconnexion. L'interconnexion est un concept supérieur pour le bien commun.

Stéphane ROSSO - C'est bien les deux choses en même temps au même niveau.

Jean-Claude JUAN - Le terme « maillage » en lui-même ne suffit pas.

Diane JULIEN - Est-ce que le temps de parcours, on le laisse en bas de la liste ?

Marie-Hélène BARASTON - Je pense qu'il faut mettre la desserte en 2ème position puisque l'on vise la création de réseaux transnationaux (l'Espagne et l'Italie).

Diane JULIEN - Cela nous ferait :

- 1 : maillage ;
- 2 : desserte ;
- 3 : préservation de l'environnement ;
- 4 : temps de parcours.

Jean-Pierre HUCHON - Le temps de parcours pour l'utilisateur, selon moi, c'est du point de départ de l'utilisateur à son point d'arrivée. Le temps de parcours pour l'utilisateur, ce n'est pas le temps de parcours du train. Si le train gagne 5 minutes sur son temps de parcours, mais que l'utilisateur met une heure pour accéder à la gare, on s'en fiche.

Jean-François FRIOLET - Ce qui compte pour l'utilisateur, c'est le cadencement. Si le cadencement est rapide, l'utilisateur n'a pas peur de rater son train, il sait que, s'il rate un train, il pourra prendre le suivant et il arrivera quand même à l'heure à son travail.

Stéphane ROSSO - Je mets temps de parcours usager et cadencement sur la même ligne parce que c'est un moyen d'y arriver.

Si l'on peut synthétiser tout cela, il faut que le réseau puisse permettre à des gens de venir très facilement dans des gares, que ces gares soient interconnectées (pas uniquement intermodales), pour éviter les ruptures de charge et qu'au final le temps de parcours porte à porte soit le plus

court possible. Cela ne suffit pas de gagner 1h30 sur un temps de parcours Marseille-Nice si on perd 1h30 pour aller à la gare.

L'un des objectifs de RFF, c'est bien d'avoir des trains qui arrivent à 5 dans une gare et des trains qui repartent à 10. En Suisse, ils font très bien cela. En Suisse, vous arrivez dans une gare, à 5, la gare est pleine de monde, 5 minutes plus tard, il n'y a plus personne jusqu'au prochain train.

Marc PETIT - Je me demande s'il ne faudrait pas parler, plutôt que de préservation de l'environnement, de valorisation de l'environnement.

Cécile CLOUET-PAGES - La protection de l'environnement passe avant la valorisation.

Jacques BEVANÇON - Il faudrait parler de requalification.

Diane JULIEN - Cela me paraît intéressant de le noter. On le remontera au Coter.

David ESCALIER - Valorisation, cela me gêne un peu.

Diane JULIEN - On met les deux : valorisation et préservation.

Jean-Pierre HUCHON - Moi, cela ne me gêne pas du tout parce qu'il y a certains environnements de gare que je ne souhaite pas conserver en l'état. Je préfère valorisation et de loin !

Céline CLOUET-PAGES - C'est préservation de l'environnement, pas de la gare !

Stéphane ROSSO - Quand on parle d'environnement, on reste sur un concept global, c'est-à-dire à la fois le milieu humain, comme le milieu environnemental.

David ESCALIER - Tout le long de la ligne LGV PACA, il faudra prendre en compte les repousses d'herbes. Si tout le long, vous passez du Roundup, la préservation des bords de route ne servira à rien. Il faudra en reparler sur tout le côté agriculture et viticulture. On ne lâchera pas sur cela.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, on sort du système Roundup. On travaille avec l'ONF pour mettre en place des méthodes d'entretien des talus qui respectent l'environnement.

David ESCALIER - Sur les talus.

Stéphane ROSSO - On ne va pas entretenir au-delà des talus parce que, déjà, nos talus, on ne les entretient pas super bien. Après, ce qui se passe sur les routes, je ne suis pas maître d'ouvrage des routes.

David ESCALIER - Je ne vous parle pas des routes, je vous parle des rails tout le long de la ligne.

Stéphane ROSSO - On travaille avec l'ONF pour trouver des solutions qui permettent de préserver l'environnement. Pour information, Nice-Digne a été désherbé à la main sur tout son linéaire. En plus, cela a été fait avec des travailleurs sociaux.

Diane JULIEN - Je vous propose de passer à la préparation de la 3ème réunion du groupe de travail (le 7 novembre).

4. PREPARATION DE LA 3EME SESSION DU GT (LE 7 NOVEMBRE)

Marion PICQUET - Lors du premier groupe de travail, on vous a remis un atlas de sensibilités qui était à l'échelle du 100 millièmes avec les différentes thématiques. On a zoomé cette cartographie à l'échelle du 25 millièmes. On va vous la projeter aujourd'hui, mais peut-être que ce ne sera pas très lisible. Vous allez pouvoir la récupérer sur l'Internet de projet. Ce sera les supports pour travailler sur les fuseaux pour le 3ème groupe de travail.

Dans le secteur Nord de Marseille, on voit :

- En rouge foncé : très difficilement envisageable du point de vue de l'habitat ;

- En rouge plus clair : difficilement envisageable du point de vue de l'habitat ;
- En violet : très difficilement envisageable du point de vue des activités ;
- En bleu-vert : très difficilement envisageable d'un point de vue paysage et patrimoine.
- En fuchsia : les lignes existantes.

Voilà la problématique dans le Nord de Marseille : la densité urbaine, le très difficilement envisageable des activités et le difficilement envisageable du patrimoine paysager. Ce n'est pas très visible.

Jean-François FRIOLET - Le seul endroit où ce serait facilement envisageable, c'est la gare du Canet !

Stéphane ROSSO - Sur la carte, il manque l'entrée Nord de Marseille.

Jean-Marc ALBERT - Il faudrait aller jusqu'à la sortie du tunnel des tuileries.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, la solution préconisée dans le Nord de Marseille, l'une des solutions sur lesquelles on va réfléchir et que l'on verra avec vous, c'est une entrée Nord et ensuite une mise à 4 voies de cette infrastructure avec plusieurs points durs que sont les différents tunnels qui émanent de cette ligne et après, la nécessité de plonger à un moment en souterrain pour aller rejoindre Marseille St Charles en souterrain.

Marc PETIT - Cela reste le même tracé ?

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, dans les fuseaux et l'insertion ici, on sera dans le couloir de la ligne existante. Après, le fuseau sera plus ou moins large parce que l'on va raisonner en termes de souterrain. Donc le fuseau sera plus ou moins large en fonction des courbes et des contre-courbes qui nous permettent d'aller à Marseille – St Charles.

Marc PETIT - C'est quoi le tracé violet ?

Stéphane ROSSO - C'est les lignes existantes : Marseille-Aix, PLM et l'Estaque.

Maurice SAPPE - Les zones rouges ou grenat, ce sont les zones...

Marion PICQUET - Très difficilement envisageable du point de vue de l'habitat et de l'activité humaine.

Monique SLISSA - La mise à 4 voies commencerait à quelle hauteur ?

Stéphane ROSSO - On en a besoin à partir de la sortie de la tranchée couverte.

Carine GUENARD - Ce sera en tunnel, c'est cela ?

Stéphane ROSSO - On ne sait pas, cela fait partie de la concertation. Aujourd'hui, on ne vous montre par les fuseaux, parce que l'on n'a pas encore travaillé sur les fuseaux. Qu'est-ce que vous attendez de nous comme éléments graphiques pour vous aider à appréhender le sujet de la meilleure façon possible ? Là, on a juste placé les sensibilités, parce que l'on veut vous montrer l'environnement complexe dans lequel on va travailler. Et puis, derrière, on va porter à la concertation les différentes possibilités techniques qui s'offrent à nous.

Maurice SAPPE - Le fuseau, c'est la ligne PLM existante ?

Stéphane ROSSO - Pas forcément. Ce n'est pas aujourd'hui que l'on va le voir.

Maurice SAPPE - La prochaine fois, vous nous qualifiez le fuseau.

Stéphane ROSSO - Oui.

Maurice SAPPE - Doubler la voie existante, ce n'est pas obligatoire ?

Stéphane ROSSO - Si l'on veut faire passer plus de trains, oui.

Maurice SAPPE - A partir de la sortie de St Henri, vous parlez fuseau, donc ce n'est pas obligatoire que ce soit sur la même ligne PLM.

Stéphane ROSSO - Non, j'ai dit que l'on a besoin de doubler l'infrastructure existante.

Jean-Marc ALBERT - Pas forcément en parallèle, cela peut être décalé.

Jean-Paul JUSTON - En 2005, le doublement, c'était une voie de part et d'autre de la voie principale actuelle.

Stéphane ROSSO - Cela fait partie des possibles.

Jean-Paul JUSTON - Ils seront obligés d'en faire d'autres, ils peuvent les faire en souterrain de St Charles en ligne jusqu'à...

Stéphane ROSSO - C'est ce que l'on va porter à la concertation. Aujourd'hui, pour préparer le GT3, on vous a présenté ces cartes.

Diane JULIEN - On vous les a remises pour vous les décrypter.

Stéphane ROSSO - On vous présentera plusieurs alternatives, mais on ne parlera pas de tracé dans ce fuseau, parce qu'il y a des points durs : il y a le tunnel de St Louis. Comment fait-on pour le tunnel de St Louis ? Est-ce que l'on rentre en tunnel ? Est-ce que l'on va plus loin ? On ne sait pas encore. On va discuter d'abord ensemble des fuseaux, essayer de vous présenter des éléments cartographiques sur ces fuseaux.

Maurice SAPPE - Le fuseau va se superposer à la ligne actuelle.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, ferroviairement parlant, c'est l'une des solutions la plus logique d'utiliser les deux voies existantes et de mettre des infrastructures, soit à côté, soit dessus, soit dessous, je n'en sais rien, mais d'utiliser ce couloir.

Maurice SAPPE - Du point de vue emprise foncière, peut-être mais ce n'est que sous cet aspect que c'est envisageable.

Stéphane ROSSO - Il y a l'aspect maillage aussi. Il faut bien qu'à un moment, on puisse se mailler avec ce réseau pour avoir des points de raccordement.

Maurice SAPPE - Dans la zone St Henri, c'est réalisé.

Jean-François FRIOLET - La PLM peut être facilement doublée avec le minimum de gêne.

Maurice SAPPE - Le minimum de gêne pour l'infrastructure, mais pas pour les riverains.

Jean-François FRIOLET - Cela dépend le secteur. La difficulté du secteur, elle est à partir du tunnel de St Louis. Si ce tunnel était agrandi à plusieurs voies, il serait utile pour le maillage dont on vient de parler.

Maintenant, la question concrète qui se pose, j'imagine que RFF y a déjà pensé : à partir de St Louis, comment avez-vous imaginé le tunnel pour arriver à St Charles ? Vous avez bien quelque chose à nous suggérer.

Jean-Pierre HUCHON - Il faut positionner la gare de St Charles d'abord, après on a un rayon de courbure. Si l'on veut une gare « usagers », il faut que ce soit très près de la gare actuelle.

Stéphane ROSSO - La discussion sur les fuseaux, on ne l'engagera pas aujourd'hui, parce que ce n'est pas le but. Le but, c'est de préparer. Ce que je veux savoir, c'est : qu'est-ce que vous attendez en termes de présentation graphique pour que je puisse vous apporter les éléments dont vous avez besoin ?

Diane JULIEN - On a préparé cet atlas avec les cartes de sensibilités, que l'on vous a envoyées, que vous allez pouvoir étudier. Est-ce suffisant ? Avez-vous besoin d'autres angles de vue pour pouvoir rentrer dans cette problématique « fuseau » en ayant tous les éléments ?

Jean-François FRIOLET - Une grosse partie du tunnel pourrait être sous l'autoroute.

Jean-Pierre HUCHON - Positionnez la gare et, après, regardez les courbes.

Diane JULIEN - Vos attentes, M. Friolet, c'est que l'on visualise les tunnels, notamment le tunnel de St Louis ?

Jean-François FRIOLET - C'est cela.

Stéphane ROSSO - On ne visualisera pas un tracé, on visualisera un fuseau.

Jean-François FRIOLET - Oui, mais on est un groupe de travail ici où vous n'avez pas d'opposition, donc on peut avancer un peu.

Stéphane ROSSO - Jusqu'au fuseau.

Jean-François FRIOLET - Le tunnel de St Louis sera important. Vous en avez besoin pour faire passer le TGV, mais dans l'interconnexion avec les autres rails, cela pourra être intéressant. C'est une chose.

Deuxième chose, vu que c'est à partir du tunnel de St Louis jusqu'à St Charles que l'on est dans la ville dense et que les enjeux sont vraiment importants pour les populations, la question se pose : où cela passe ? Ce qui paraît le plus évident, c'est de passer en partie sous l'autoroute parce qu'il y aura moins de gêne pour les riverains et l'on est dans un alignement presque parfait.

Monique CORDIER - C'est une zone fortement densifiée, on le sait, donc ce n'est pas la peine de mettre du rouge.

Vincent TOUZE - Est-ce que tout le centre de Marseille est au même niveau de densité ? Il doit y avoir des endroits où c'est plus dense qu'ailleurs.

Marion PICQUET - On a la superposition dans Marseille... On a la ZPPAUP aussi qui vient se greffer.

Jean-Claude JUAN - Etes-vous en mesure de faire figurer pour la prochaine fois sur la carte les axes potentiels de la gare souterraine ?

Marion PICQUET - Oui.

Jean-Marc ALBERT - A un km près.

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas à un km à près. Aujourd'hui, il y a un consensus sur Marseille St Charles en souterrain. Le bureau d'études travaillera sur les différentes possibilités de positionner la gare, cela fera partie aussi de notre discussion. Est-ce que vous voulez que l'on parle d'abord du fuseau et ensuite du positionnement de la gare ? Ou est-ce que vous préférez que l'on parle du positionnement de la gare ?

Jean-Claude JUAN - On part de la gare.

Jacques BEVANÇON - Est-ce que l'on pourrait faire figurer les rampes de descente du TGV qui doit passer en souterrain sous Marseille en fonction de l'urbanisation ? Il faut une pente de 3 %, je crois, maximum. Donc il faut au moins 200 m si l'on enfonce à 6 m.

Jean-Baptiste DAVID - Une étude sur la requalification du MIN est en cours par MPM et la DREAL au vu du passage de la L2. On voit bien que la voie ferrée passe à côté. Donc il faut bien se connecter avec les études L2. Est-ce que pour la prochaine fois, on pourrait évoquer les résultats de cette étude, même partiels, pour se faire un avis plus précis sur le fuseau ?

Stéphane ROSSO - Je m'adresse à Allan, qui est le responsable du suivi sur le territoire des études techniques.

Allan RAPENNE - Toutes les études sur le MIN et la L2 sont disponibles sur le site Internet du débat public.

Jean-Baptiste DAVID - Je ne pense pas que cette étude sur la requalification du MIN soit en ligne. Ce serait intéressant de savoir où en est cette étude.

Allan RAPENNE - Je vais regarder.

Maurice SAPPE - Il y a un transfert de bâtiments du long de la voie de l'emprise ferroviaire vers le Nord, vers l'avenue du MIN qui tombe sur l'échangeur des Arnavaux. La L2 n'est pas couverte, donc il n'y aura plus d'accès ferroviaire au MIN, ce qui avait été prévu auparavant.

Jean-Baptiste DAVID - Une étude est en cours pour voir comment on peut faire ces aménagements et ces déménagements sans trop flinguer les entreprises du MIN.

Diane JULIEN - Est-ce qu'il y a d'autres attendus sur le matériel, sur les cartes ?

Stéphane ROSSO - On fera une cartographie plus simple avec moins de couleurs, puisque tout le monde a bien noté la sensibilité de la zone.

Maurice SAPPE - L'habitat qui se trouve au-dessus du MIN, il faudra le protéger si vous envisagez de passer en surface. Il faudra ajouter des courbes de niveaux sur la carte. Si vous êtes à 12, 15 ou 20 mètres au-dessus de la voie ferrée, il va falloir faire des protections.

Allan RAPENNE - On est au 25 millièmes. Les courbes de niveaux existent. S'il faut aller plus dans le détail, on n'a pas encore les données de courbes.

Maurice SAPPE - Il faut ajouter les courbes de niveaux. Parce que, là, on qualifie des zones comme étant moins sensibles.

Stéphane ROSSO - Non, c'est urbaine ou activité.

Marion PICQUET - Est-ce que vous voulez une carte du relief ?

Maurice SAPPE - On qualifie des zones plus ou moins sensibles, mais ce n'est pas du tout le cas. Si l'on était sur un même niveau avec des bâtiments qui font écran, là on peut considérer que la zone moins sensible va protéger la zone sensible derrière.

Marion PICQUET - Là, on est déjà dans du très difficilement envisageable.

Maurice SAPPE - Alors mettez-nous le fuseau.

Marion PICQUET - C'est ce que l'on va vous proposer au GT3.

Jean-Paul JUSTON - Dans cette zone, il n'y a que des riverains avec des petites maisons. Là, il va passer la L2, non couverte, 6 voies d'autoroute, à 130 000-150 000 véhicules/jour. Là, il y a l'A7, bloquée tous les soirs. Et l'on va mettre ici deux lignes TGV ?

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas si on les met là comme ça.

Jean-Paul JUSTON - En 2005, j'avais demandé à Philippe Marzolf, il m'a dit : tout ce qui est en dessous, il y a 5 expropriations. J'ai les noms et les surfaces des terrains.

Stéphane ROSSO - Ce qui vous a été dit en 2005, c'est une des possibilités.

Marc PETIT - La L2 ne passait pas là, par exemple.

Maurice SAPPE - Proposez-nous le fuseau et puis l'on aura plus de discussions de cet ordre.

Stéphane ROSSO - De toute façon, le fuseau, on ne sera pas à 25 mètres près.

Jean-Marc ALBERT - Il faut le définir ensemble, ce n'est pas à vous à le proposer.

Stéphane ROSSO - La semaine prochaine, on vous proposera....

Monique CORDIER - Excusez-moi, j'ai l'impression de vivre dans une autre dimension. Ou tout est souterrain et, là, on parle de fuseau, je ne sais pas par où vous allez passer. Ou on n'est pas

en souterrain et il n'y a que la possibilité d'utiliser... Je ne vois pas où vous pourrez mettre votre nouvelle ligne.

Stéphane ROSSO - Je ne dis pas le contraire.

Monique CORDIER - Le fuseau est un petit boyau. La seule chose à savoir, c'est : où commence le souterrain et où il sort. Quand on est à l'extérieur du souterrain, quand on est obligé d'être à côté de la voie actuelle, quelle protection allez-vous faire ? C'est tout, on n'a pas d'autre alternative. Il faut arrêter, on n'est pas en réunion publique avec les riverains devant vous. A un moment, il faut être concret, il faut arrêter d'avoir la langue de bois.

Jean-Paul JUSTON - Le couloir est classé couloir de nuisances.

Stéphane ROSSO - Pour être plus précis, dans les fuseaux, on vous propose d'imaginer une symbolique graphique avec les zones envisagées en souterrain, les zones envisagées en mixte et les zones envisagées en surface.

Monique CORDIER - Cela devient plus concret. Il faut être pragmatique. Il ne faut pas parler de souterrain quand on va être en souterrain. C'est pour cela que vous avez voulu un comité restreint, c'est pour que l'on arrive à voir ce qui est tolérable et ce qui est intolérable. A un moment, il faut qu'on se parle vrai, il ne faut pas que l'on se parle en termes de fuseau. Un fuseau en souterrain, que vous le fassiez de 20 ou de 40 kms de large, personne ne va rien vous dire. Ce qui va être en surface, on sait très bien que c'est là où cela va poser problème. On vous demande d'être beaucoup plus précis sur la partie envisageable en souterrain et ce qui n'est pas du tout envisageable en souterrain.

Diane JULIEN - On a mis : « identification des zones souterrain, surface et souterrain/surface ».

Marc PETIT - Il faut mettre l'endroit où il plonge.

Stéphane ROSSO - On n'arrivera pas à les positionner de façon aujourd'hui précise parce que cela dépend de plusieurs choses. Etant donné que toute l'étude jusqu'à Nice n'a pas été faite, que l'on ne connaît pas aujourd'hui toutes les contraintes du positionnement de la gare de St Charles... Il suffit par exemple que l'on décale la gare St Charles de 5 degrés, derrière, la courbe d'engagement de la gare n'est plus du tout la même, on ne remonte plus du tout de la même façon dans le fuseau et la tête de tunnel, on la décale de 50 ou de 100 mètres. C'est pour cela que l'on ne vous dira pas : la tête de tunnel est à ce PK-là. Je vous propose de symboliser les parties sur lesquelles on est en tunnel, les parties sur lesquelles on se pose des questions parce que la tête de tunnel peut bouger en fonction de la position de la gare et les parties sur lesquelles ce sera en surface.

Jean-Pierre HUCHON - Il y a deux emprises qui arrivent à St Henri : la voie PLM et, en dessous, la voie maritime. Ne l'oubliez pas, vous n'êtes pas coincés sur une seule emprise. On parle de fuseau.

Diane JULIEN - Avez-vous des remarques à faire sur les documents ?

Maurice SAPPE - Vous avez fait un ensemble qui est difficile à télécharger. Il serait préférable que vous le scindiez en plusieurs envois.

Diane JULIEN - C'est plus de l'ordre du serveur.

Jean-François FRIOLET - J'aimerais des cartes plus précises.

Stéphane ROSSO - Les cartes au 25 millièmes seront téléchargeables sur le site. Comme on ne sait pas encore sur quel fuseau on va travailler, on n'a pas lancé les relevés au millième.

Jean-Marc ALBERT - Le site Géoportail est accessible gratuitement sur Internet avec des photos aériennes très précises de l'ensemble de la France. Vous pouvez voir à des échelles au millième les positions des bâtiments. Cela peut compléter votre information.

Diane JULIEN - Suggestion de M. Albert : pour les photos aériennes, allez voir le site Géoportail.

Jean-François FRIOLET - Sur le Géoportail, l'onglet « réseau ferré » est très pauvre.

Jean-Claude JUAN - Vous avez la même information pour l'ensemble de la région sur le site du CRIGE.

Jacques BEVANÇON - Est-ce que vous avez encore un document remis la dernière fois ?

Diane JULIEN - J'ai prévu de vous l'envoyer.

Jean-François FRIOLET - Avez-vous envisagé un fuseau par les voies du port ?

Stéphane ROSSO - Non.

Jean-Pierre HUCHON - L'un des handicaps majeurs, à notre avis, du dernier fuseau qui a été présenté par RFF, c'est qu'il ne connecte pas aux voies du port, il renvoie tout de suite sur St Barthélémy. Pour connecter aux voies du port, il faut rentrer pratiquement sur Arenc. Là, on a le fuseau de la voie maritime. Ce fuseau présente plusieurs avantages : on connecte aux voies du port et on s'éloigne des zones résidentielles. Ce fuseau mérite d'être étudié. On n'est pas coincé par l'utilisation de la voie PLM.

Monique CORDIER - C'est beau d'avoir de l'espoir. Dans le scénario A, je lis « St Charles souterrain », donc la gare était déjà choisie. Je pense que, pour les fuseaux, c'est encore la même chose. J'en ai trop fait des concertations, donc je n'ai pas beaucoup d'espoir.

Stéphane ROSSO - Si vous avez « Marseille St Charles souterrain », c'est parce que c'est un scénario qui est proposé à la concertation. Si cela avait déjà été plié, croyez-moi que je n'aurais pas pris tout le temps que j'ai pris pour donner l'argumentation pour Marseille St Charles souterrain. La dernière fois, quand plusieurs personnes nous ont dit « si c'est plié Marseille St Charles, autant le dire », j'ai dit : non, ce n'est pas plié parce que c'est une vraie concertation. Vous avez le droit d'être sceptique, mais c'est pareil sur les fuseaux. Si demain, on vient et que l'on ne propose pas un fuseau qui tient compte des voies du port, vous avez le droit de nous demander d'étudier ce fuseau et on l'étudiera. Encore une fois, ce ne sont que des scénarios proposés à la concertation, ce ne sont que des fuseaux proposés à la concertation. S'il y a de bonnes idées, on les étudie. Pour exemple, dans le groupe de travail Vallée de l'Huveaune, l'association Vivre à Gémenos et l'UDVN ont proposé un scénario/fuseau alternatif, qui a été étudié par RFF, dont le rendu sera fait mercredi, rendu que l'on vous propose. Cela ne change rien du tout pour le secteur Nord Marseille, mais cela change des choses pour la Vallée de l'Huveaune. Je rappelle en plus que cette solution fuseau/scénario est en dehors de notre zone d'étude préférentielle, donc on aurait très bien pu la balayer de la main, on ne l'a pas fait, on l'intègre et on regarde quelles sont les conséquences.

David ESCALIER - J'aimerais bien avoir l'inventaire ZNIEFF de type 1, l'inventaire ZNIEFF de type 2, l'inventaire ZPS Natura 2000, les zones humides d'intérêt national au 1 : 5000, les zones humides d'intérêt national et les espaces naturels sensibles. Là, je vous en demande pas mal, c'est jusqu'au Centre Var, je ne vais pas vous lâcher avec ça. Sur ces cartes, je ne vois absolument rien. Il y en a au niveau de Carrefour Grand Littoral.

Diane JULIEN - Vous pouvez me donner votre feuille ?

David ESCALIER - Comme c'est marqué ici, c'est au stade des études d'avant-projet sommaire.

Stéphane ROSSO - On essaiera de répondre à votre question le plus possible. On est au stade des EP. L'avant-projet sommaire commencera en 2012.

Diane JULIEN - Je vous propose de rebalayer ensemble tout ce que l'on a noté et de lister tous les attendus pour la prochaine réunion, voire de les compléter s'il y a des choses auxquelles vous pensez.

Là, c'était plutôt des remarques sur le réseau au Nord Marseille : besoin de gare, fréquence, qualité de service, TER Nord, etc. On en a parlé notamment lors des critères pour les scénarios.

Une question sur la nécessité d'avoir des infrastructures de transports en commun majeurs pour tout ce qui est la zone d'Euromed. Une remarque plutôt.

Une autre remarque à remonter, essentielle, concernant la conservation des rails pour envisager ce maillage dont on parlait.

Marseille St Charles en cohérence avec le SCOT. On en a parlé lors des scénarios avec tous les problèmes d'accès à la Belle de Mai.

St Barthélémy, St Louis, Le Canet, tout cela, on le remonte. Là, on est plus de l'ordre de la remontée de vos remarques.

Une demande de Mme Cordier de ne pas rester conceptuel, d'être en concordance avec la réalité du terrain et une attente vis-à-vis de MPM de cette concordance. On le note.

Une volonté d'avoir un meilleur ancrage de la gare Marseille St Charles dans son quartier. Vous expliquiez que le projet LGV PACA peut présenter de vraies opportunités sur lesquelles il faut réfléchir autour de Marseille St Charles.

Synthèse des études concernant l'Etoile d'Aix. On a noté à la pause des personnes qui voulaient s'inscrire. Si vous ne vous êtes pas manifestés à la pause, venez le faire juste après.

Proposition des études à verser : toutes celles qui concernent les voyageurs en gare d'Arbois. On le note pour le prochain GT.

Préciser les interconnexions Marseille St Charles vers l'aéroport, vers le port, vers Euromed.

Sur le fret, on a dit que l'on vous tiendrait au courant des avancées du GT fret, lors de la prochaine réunion.

Engagement RFF sur le bruit : on aura l'occasion d'y revenir tout au long du projet.

Usine ISOTRON à intégrer dans la zone.

Jean-Baptiste DAVID - Elle est juste en périphérie du MIN.

Jean-Paul JUSTON - Elle est en pointe du MIN.

Diane JULIEN - Les attendus de documents :

- Une visualisation des tunnels sur les cartes notamment le tunnel St Louis ;
- Si possible les hypothèses de l'axe de la gare St Charles ;
- Rampe de descente ;
- Intégrer l'étude de requalification du MIN et tout ce que l'on a sur la L2.

Jean-Baptiste DAVID - Sauf si le groupe le veut, je pense que ce n'est pas la peine de faire un point sur la L2.

Stéphane ROSSO - On la fera apparaître sur toutes les cartes.

Diane JULIEN - On essaye de simplifier les couleurs.

Sur les courbes de niveaux, finalement ?

Stéphane ROSSO - Si j'ai bien compris la remarque sur les courbes de niveaux, vous disiez, par rapport à la sensibilité, « vous n'avez pas pris en compte l'altimétrie ».

Maurice SAPPE - La sensibilité qui est affichée sur cette carte ne tient pas compte des courbes de niveaux.

Stéphane ROSSO - Pour la bonne et simple raison que l'on est encore à une échelle trop grande. Les études acoustiques sont menées au niveau de l'avant-projet sommaire.

Maurice SAPPE - Il faut être cohérent dans la progression. Je ne vois pas comment on peut se soustraire à cette obligation.

Diane JULIEN - OK, on le note.

Sur les cartes que l'on va vous proposer avec les fuseaux, bien identifier les zones où l'on est en tunnel forcément, celles où l'on est en surface et celles où il y a encore une incertitude.

Les documents, on a bien noté qu'il faut vous les envoyer en plusieurs fois.

On pourra vous faire passer la carte avec les rails en format électronique. C'était une suggestion de M. Albert.

Jean-Marc ALBERT - Non, les gens peuvent aller voir le site.

Diane JULIEN - Je l'ai bien compris comme tel, c'était une suggestion que vous faisiez au groupe, si l'on avait besoin de photos aériennes, d'aller sur ce site.

Jean-Claude JUAN - Vous pouvez également consulter le site du CRIGE, un outil unique en France. L'information est gratuite pour tous les ayants droits.

Diane JULIEN - Des éléments sur un fuseau qui intègrent les voies du port, M. Huchon, c'est ça ?

Jean-Pierre HUCHON - Fuseau de la voie maritime. Cela peut être ambigu quand on dit « les voies du port ».

Jean-François FRIOLET - Moi, je l'appelle la voie du littoral.

Diane JULIEN - OK, c'est la voie de l'Estaque.

Et puis, les demandes de M. Escalier, auxquelles on essayera de répondre au maximum. M. Sappe.

Maurice SAPPE - Vous avez sauté l'interconnexion de la gare de l'Arbois sur l'axe Marseille-Aix par Les Milles.

Diane JULIEN - On a dit que cela faisait partie de l'Etoile d'Aix, mais je le remets.

Maurice SAPPE - La réponse qui a été faite « aucun opérateur ne l'a mentionné » ne me satisfait pas. Nous ne travaillons pas pour les opérateurs, nous travaillons pour les usagers, éventuellement pour les clients.

Diane JULIEN - Je ne l'ai pas cité, pardon, M. Sappe, mais on l'avait bien noté.

Il y a des éléments que vous avez demandés au GT1, sur lesquels on est en train de travailler, comme par exemple le retour d'expérience tram-train. Vous avez d'autres demandes ? C'est déjà pas mal, on peut déjà bosser un peu !

Vincent TOUZE - Je n'ai pas très bien compris votre proposition sur les voies maritimes.

Jean-Pierre HUCHON - On n'est pas coincé sur un seul fuseau d'emprise. L'autre, c'est la voie maritime.

L'enjeu du tronçon Marseille centre, c'est, pour les TGV qui arrivent de l'Est, de pouvoir prendre soit le tunnel qui mène à Aix TGV soit prendre la voie PLM vers l'aéroport et l'Ouest, donc il faut connecter avant Grand Littoral. Pour connecter avant Grand Littoral, il y a l'emprise de la voie PLM et il y a l'emprise de la voie maritime.

Jean-Claude JUAN - Dans le même fuseau, il y a deux couloirs.

Jean-Pierre HUCHON - Exactement.

La séance est levée à 18 heures 15.

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