

SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE DES GT	4
2. CONCLUSIONS DU COTER : CHOIX DES FUSEAUX	6
3. PRÉSENTATION ET SÉLECTION DES FUSEAUX	6
1.1. FUSEAU A1 + B1 +C1	7
1.2. FUSEAU A1 + B2 +C3	8
1.3. FUSEAU A1 + B3 +	9
1.4. FUSEAU ALTERNATIF.....	9
2. ZOOM TERRITOIRE NORD MARSEILLE	10
3. ECHANGES	10
4. SYNTHÈSE DES AVIS DU GT3	26

Participants :

JULIEN Diane, KFH Communication, AMO-C

PICQUET Marion, Artelia, AMO-G

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

THEPENIER Pierre, Systra

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

CORSO Luc, Vice-président honoraire de la CCIMP

DAVID Jean-Baptiste, CCIMP

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

FRANCESCHI Robert, délégué communautaire SAN Ouest Provence, Association Noster PACA

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

LEYDET Jean-Christophe, Conseil régional PACA

MICHAILLE Patrick, Président du CIQ de Venelles

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

PICQUET Albert, représentant de la commune de Bouc-Bel-Air

PISTRE Véronique, cabinet d'études Cyclades (envoyée par la mairie des 14/15^{ème} arrondissements de Marseille)

PONCET-RAMADE Michèle, conseillère municipale, mairie des 13/14^{ème} arrondissements de Marseille

SAPPE Maurice, Président du CIQ de Sainte-Marthe

SLISSA Monique, premier adjoint au maire des Pennes-Mirabeau

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 10.

Diane JULIEN - Merci beaucoup de votre présence assidue. On entame la 2^{ème} phase concernant la concertation, on n'est plus, là, sur les scénarios, on est sur les fuseaux, que l'on va vous présenter tout au long de cette séance de travail.

En préambule, avant de rentrer dans le vif du sujet, je voulais juste vous dire que l'on organise un micro-trottoir où l'on va vous interviewer, enfin ceux qui veulent bien se prêter au jeu, sans doute à la pause ou après la séance de travail. Cela dure 30 secondes. L'idée, c'est d'abord de remercier tous ceux qui participent aux groupes de travail sur tout le département puisque ce petit micro-trottoir est organisé sur tout le département dans tous les GT (Nord Marseille, Vallée de l'Huveaune, Aubagne), on va faire le même petit exercice. Pour ceux qui le veulent bien, j'espère que vous serez nombreux, c'est juste répondre à une question sur la concertation (qu'est-ce que vous avez pensé de la concertation ?). On n'est pas sur le fond du projet, on parle de concertation, l'idée étant d'avoir un bilan de concertation qui soit un peu plus sympa, un peu plus imagé qu'un rapport écrit. Bien évidemment, on s'engage à ce que tous les avis soient recensés, qu'ils soient positifs ou négatifs. Donc le micro-trottoir aura lieu à la pause et après la pause.

La diffusion de ce petit film, ce sera lors des réunions publiques, ce sera un film où il y aura une compilation de tous les acteurs qui ont bien voulu s'exprimer sur tout le département. Ce sera également présent sur le site internet, vous pourrez le montrer à vos enfants ou à vos petits-enfants. Les règles du jeu, c'est exprimer en une phrase son avis sur le déroulement de la concertation. Donc on compte sur vous pour jouer le jeu.

Tous les acteurs des GT ne seront pas forcément filmés. L'idée, c'est d'avoir une minute de film par département, pour faire un film de 3 minutes au total. Donc peut-être que l'on n'utilisera pas tous les films. Voilà pour le petit préambule.

Maintenant, on rentre dans le vif du sujet.

Aujourd'hui, on va vous faire très rapidement une introduction sur la synthèse que l'on a pu faire sur la 1^{ère} phase de la concertation qui concerne les scénarios, donc synthèse au niveau départemental, synthèse que l'on a faite au Coter. Quelles ont été les principales conclusions du Coter ? En l'occurrence, quels fuseaux ont-ils retenus ? Quels sont ceux qu'ils ont écartés et pourquoi ? Le gros du travail que l'on va faire, c'est vous présenter les fuseaux. Lors de la conclusion du dernier GT, on avait listé des attendus que vous aviez, des questions que vous aviez. On a une partie qui concerne la réponse sur ces attendus. L'idée que l'on avait, c'était d'abord vous montrer les fuseaux parce qu'il y a une certaine impatience là-dessus, et après, de revenir sur les questions que vous nous avez posées, mais on peut faire l'inverse si vous le souhaitez.

On commence par les fuseaux ? D'accord, donc on reste sur cette trame initiale que l'on avait prévue. Une fois que l'on vous aura présenté les fuseaux, vous verrez, on a un outil 3D qui est très performant pour vous présenter ces fuseaux, on s'attachera plus particulièrement à zoomer sur le territoire Nord Marseille pour rentrer dans une phase d'échanges avec vous.

Avant de rentrer sur la synthèse des GT, on va faire notre classique tour de table.

Les participants se présentent à tour de rôle.

1. SYNTHÈSE DES GT

Marion PICQUET - Je vous propose de faire rapidement une synthèse des travaux de nos premiers groupes de travail, donc les deux premières sessions qui avaient pour objectif de concourir à la sélection ou à la précision des scénarios.

De manière générique, je pourrais dire que la synthèse générale de nos deux travaux, synthèse commune aussi sur la Vallée de l'Huveaune et le Pays d'Aubagne Sainte-Baume, on a pu la résumer ainsi, en disant que la LGV PACA était un projet ferroviaire performant et, en tant que projet ferroviaire performant, il devait être le catalyseur du développement d'un système de transport global de la région et, du coup, devait être pensé en adéquation avec les systèmes de transports urbains de la ville, des agglomérations et du département.

Ensuite, les éléments qui sont ressortis des différents GT, c'est d'abord le milieu humain qui doit être préservé en priorité. Ensuite, le nouveau système ferroviaire global qui doit permettre au citoyen de se déplacer facilement partout sur le territoire : c'est la notion de maillage, d'interconnexion qui est ressortie de manière très forte lors des groupes de travail. Et puis, le TER qui doit rester la priorité en ce sens où il ne doit pas être impacté par le projet.

Ensuite, les accès aux gares et les gares doivent être pensés en cohérence avec les besoins des utilisateurs. Le passager de référence doit être la personne à mobilité réduite. Les gares doivent être interconnectées et intermodales pour éviter la rupture de charge. Le temps de trajet porte à porte doit être la référence commune des études menées par le projet. Garantir un temps de trajet de gare à gare ne suffit pas, il faut prendre en compte le temps d'accès aux gares des usagers, surtout si le temps d'accès aux gares des usagers est supérieur au temps du trajet ferroviaire (c'est l'expression du CIQ de Sainte-Marthe). Enfin, la problématique du fret doit être intégrée dans la réflexion.

Ensuite, sur le choix de Marseille Saint-Charles. Marseille Saint-Charles, un emplacement qui est une évidence pour une future gare TAGV, en cohérence avec le SCOT. Mais les groupes de travail ont surtout fait émerger les enjeux relatifs à ce choix. Les véritables enjeux, c'est d'abord des interconnexions facilitées avec les transports en commun, une proximité entre la gare réseau classique et la gare TAGV, une fonctionnalité du point de vue de l'utilisateur, et ce à différentes échelles (l'échelle piétonne, l'échelle urbaine, l'échelle métropolitaine) et la question des transparences urbaines (on l'a évoquée notamment dans la relation avec le quartier de la Belle de Mai, un ancrage de la gare dans le quartier).

Ensuite, il y a eu la demande d'une étude de faisabilité d'une gare à l'Est de Marseille (La Barasse). Ensuite, les critères de choix des scénarios. Les 3 critères qui ont été énoncés sont, premièrement, le maillage et la fiabilité de la ligne, deuxièmement la desserte des centres-villes ou plutôt la desserte du plus grand nombre et enfin, le développement fort du TER.

Et puis, d'un point de vue environnemental, deux pistes :

- D'abord, l'emprunt du couloir de la ligne existante sur le Nord Marseille et la Vallée de l'Huveaune avec des enjeux sur l'évolution des impacts sonores en fonction des taux de vitesse, l'impact de cette insertion sur le bâti, la gestion de la proximité des entreprises à risques (de type Seveso) et les problématiques foncières.
- Le deuxième enjeu environnemental, qui est apparu comme l'enjeu n°1, ce sont les nuisances sonores avec un point qui a été fait sur la réglementation concernant les devoirs du maître d'ouvrage sur les nouvelles infrastructures, les dispositifs mis en place contre le bruit et une considération du cumul des nuisances (et pas uniquement des nuisances de l'infrastructure créée), avec une cartographie et une proposition de méthodologie de prise en compte de ce cumul des nuisances.

Ces groupes de travail ont été aussi l'occasion d'apporter des contributions, contributions qui ont été portées au Comité territorial du 18 octobre.

La 1^{ère} contribution, c'est le fuseau des voies maritimes ou voies de l'Estaque.

La 2^{ème}, c'est une demande d'alternative au passage en surface dans la Vallée de l'Huveaune et au-delà, dans la plaine d'Aubagne et de Cuges, avec 2 alternatives : d'abord une alternative qui correspond à un passage en tunnel et puis la deuxième qui est la demande d'un fuseau alternatif

au passage en surface dans la Vallée de l'Huveaune, Plaine d'Aubagne, Gémenos et Cuges-les-Pins au sud de la ligne existante

Autre contribution ou autre demande, c'est l'étude de la situation 0 et de la 4^{ème} voie Marseille-Aubagne. La situation 0, c'est : quel serait l'aménagement du réseau classique seul pour atteindre les objectifs de desserte 2023 et 2040 ?

Enfin, une motion écrite par le groupe de travail Pays d'Aubagne Sainte-Baume sur les aspects budgétaires disant que « le coût ne devrait pas être opposable et ne doit pas constituer un frein au traitement des enjeux environnementaux et humains définis par les groupes de travail, le traitement de ces enjeux constitue une obligation de résultats pour RFF ».

2. CONCLUSIONS DU COTER : CHOIX DES FUSEAUX

L'ensemble de ces éléments ont été présentés au Comité territorial, une synthèse a été faite de l'ensemble des groupes de travail des Bouches-du-Rhône au Comité territorial. Celui-ci a fait des choix sur les fuseaux à porter à la concertation.

Le fuseau des voies maritimes n'a pas été retenu par le Comité territorial pour être porté à la concertation essentiellement pour des raisons de difficultés techniques de mise en œuvre associées au coût important et hors proportion en termes de gain attendu. D'un point de vue technique, le facteur limitant est la vitesse. La vitesse maximale de 70 km/h aujourd'hui pourrait être portée à 90 km/h, mais cela nécessiterait de nombreuses adaptations des ouvrages existants sur des voies de surcroît exploitées. Et puis le taux de vitesse ne permettrait pas d'atteindre le débit de la ligne. Perte du débit, donc risque de bouchon à l'arrivée de Marseille souterrain et aussi réduction de la possibilité d'évolution de la ligne en entrée Nord Marseille. Une solution pourrait être la création d'un *shunt*, mais ce *shunt* aurait un impact considérable sur le bâti et conduirait à de nombreuses destructions. Donc le choix du Coter a été de ne pas retenir ce fuseau.

Par contre, le Coter a décidé de retenir l'ensemble des autres fuseaux que le maître d'ouvrage, RFF, lui a proposés. Ce sont ces fuseaux que nous allons vous présenter, y compris le fuseau alternatif porté par l'association Vivre à Gémenos. Je vous propose maintenant de regarder ensemble ces fuseaux.

Diane JULIEN - Juste une petite précision concernant la synthèse sur la phase 1 de concertation, il y a une note de synthèse plus détaillée que les éléments généraux que l'on vous a montrés en introduction, qui sera disponible sur le site Internet, une note globale de synthèse sur cette 1^{ère} phase de concertation sur les scénarios.

Je vous plonge un peu dans le noir pour que vous voyiez bien.

3. PRÉSENTATION ET SÉLECTION DES FUSEAUX

Stéphane ROSSO - Je vais le faire sans micro parce que cela va être compliqué pour moi de faire les manipulations et d'avoir le micro en main. J'espère que tout le monde m'entend. Si vous ne m'entendez pas, je prendrai le micro et j'essaierai de naviguer. Je vous propose de vous présenter rapidement des combinaisons de fuseaux qui ont été présentées au Coter et puis, derrière, de vous présenter particulièrement la section qui concerne Nord Marseille et de discuter autour de cette section-là.

1.1. FUSEAU A1 + B1 +C1

Dans le fuseau Nord Marseille, on a une entrée dans le Nord de Marseille à Saint-Henri sur la voie de la PLM existante. Pour situer, ici, il y a Carrefour Grand Littoral.

Marion PICQUET - On est Nord-Sud, pas Sud-Nord.

Maurice SAPPE - On a mis le Sud au Nord.

Stéphane ROSSO - C'est cela. Je me suis mis dans la position du train qui arrivait, qui rentre sur Marseille et qui va ressortir sur Marseille pour aller vers Toulon. On a ici une entrée au Nord de Marseille. Le code couleur, cela s'affiche avec la petite info-bulle. Quand on est sur du rouge transparent, c'est que l'on est sur du tunnel. Quand on est sur du orange clair, c'est ce que l'on est sur un mode de passage indéterminé (soit de la surface, soit de la tranchée couverte, soit du tunnel). Quand on est sur du jaune clair, on est sur un mode de passage en surface.

A l'entrée Nord de Marseille, on a 3 possibilités suivant comment on s'inscrit dans ce fuseau-là. Je rappelle que, lors de la LGV Méditerranée, il y avait déjà des emprises qui étaient réservées et qui avaient été mises en place pour l'insertion d'une 3^{ème} voie pour aller rejoindre sur Marseille et désaturer le nœud ferroviaire de Marseille, faire de l'augmentation de capacité. Il a pris comme parti d'utiliser cette surface disponible et de prolonger la surface le plus loin possible pour ensuite, soit rechercher des solutions sur lesquelles on serait en tranchée couverte, ou en tunnel, ou en surface, soit tout de suite après plonger en tunnel pour aller rejoindre Marseille Saint-Charles.

Ici, on a ce que vous nous avez demandé, c'est-à-dire le tracé de la L2 avec ici l'échangeur Nord de la L2. Donc la possibilité avec ce fuseau-là de rejoindre la gare de Marseille Saint-Charles qui, elle, s'inscrit dans ce périmètre bleu.

Ensuite, la sortie de la gare de Marseille Saint-Charles se fera en souterrain pour aller rejoindre ici l'entrée de la Vallée de l'Huveaune avec des modes de passage en surface ou en tunnel sur les extrémités des fuseaux.

Grosso modo, le passage de la Vallée de l'Huveaune se fait le plus possible en surface. Ici, nous avons élargi ce fuseau qui était fin au départ pour se laisser la possibilité d'avoir des réflexions qui nous conduisent à se dire que, du côté de l'autoroute, entre la plateforme ferroviaire et l'autoroute, il y a du foncier, il y a également du foncier disponible de l'autre côté de l'autre autoroute, on pourrait se servir de ce foncier-là pour inscrire la 4^{ème} voie, la voie supplémentaire dans la Vallée de l'Huveaune.

Ici, un mode de passage en surface et puis, après, on continue sur des modes de passage en surface. Toujours pareil, ici, des possibilités que l'on se réserve avec des modes de passage en interne, ici, nous sommes sur des zones d'activités avec, ici, des zones urbanisées qui font que les modes de passage en tunnel s'imposent.

Ici, nous sommes sur la variante qui va nous faire passer par la gare d'Aubagne. En gros, toujours pareil, pourquoi on a mis un petit peu plus sur le côté par rapport à la situation de la voie ? Parce que l'on se réserve la possibilité d'agir sur cette infrastructure routière pour permettre d'insérer au mieux l'infrastructure ferroviaire en limitant les impacts sur le bâti, qu'il soit d'activité ou résidentiel.

Cette 4^{ème} voie, on la fait cheminer le long des 3 voies qui seront mises en service en 2014 pour, peu à peu, atteindre la gare d'Aubagne qui se situe ici avec, ici, une position de tunnel sur la droite et la gauche et, dans l'axe du couloir des voies existantes, un passage en solution qui reste à déterminer en fonction des contraintes.

Ensuite, au niveau de la gare, une traversée d'Aubagne tout en tunnel qui va nous conduire jusqu'à la fin de la zone d'activités de Paluds pour, de nouveau, inscrire ici cette voie non pas, comme c'est marqué ici, en surface, mais plutôt sur un mode de passage indéterminé, à savoir

inscrire la voie, pour qu'elle n'ait pas d'impact lors de sa mise en service, dans une solution qui serait plutôt des tranchées couvertes pour, au final, s'inscrire là dans la montée du col de l'Ange et le passage de Cuges-les-Pins avec, ici des modes de passage indéterminés. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que l'on est ici dans du relief, donc on va être soit sur des alternances de passages en surface, soit sur des alternances de passages en viaduc, soit sur des alternances de passage en souterrain, c'est-à-dire en tunnel, avec lorsque cela est possible des passages en surface sur les plateaux. Ici, on a le poljé de Cuges. Permettre le passage de Cuges, passer les barres de Castillon ici et aller rejoindre le fuseau qui dessert Toulon.

Là, on a vu la section A du fuseau, c'est-à-dire la section qui part de Marseille Nord, qui va jusqu'à La Penne en passant par la Vallée de l'Huveaune, la section B1, c'est-à-dire la section qui passe par Aubagne Nord, c'est-à-dire la gare d'Aubagne et la section C1, c'est-à-dire la section la plus au Sud par rapport au poljé de Cuges qui passe à flanc de coteau dans le poljé de Cuges.

1.2. FUSEAU A1 + B2 +C3

Je vais vous mettre le fuseau 2. Après, on reviendra sur les aspects techniques de chaque fuseau, notamment sur la possibilité de passage d'un fuseau à l'autre. Cette fois-ci, je vais le faire dans l'autre sens. Là, on se situe au poljé de Cuges. Vous voulez que je reparte dans le sens de Marseille ?

Diane JULIEN - Je pense que c'est mieux.

Jean-François FRIOLET - Oui, parce que, là, on ne voit pas bien.

Diane JULIEN - Dézoome pour que l'on se repère un peu mieux.

Stéphane ROSSO - Là, on est à l'entrée Nord de Marseille. Ici, pas de changement pour cette combinaison de fuseaux, puisque l'on n'a toujours qu'un seul fuseau dans Marseille. Je dézoome un peu ?

Diane JULIEN - Oui.

Stéphane ROSSO - Ici, on a toujours la traversée de Marseille avec les passages en surface, en tunnel et, ici, indéterminé. La zone de gare. Dans la Vallée de l'Huveaune, cela ne change pas, on est toujours sur un mode de passage comme on l'a indiqué tout à l'heure. En revanche, tout à l'heure, on suivait ici la voie ferrée pour aller s'inscrire ensuite ici dans la gare d'Aubagne. Là, on va chercher à se débrancher avant l'entrée dans Aubagne pour passer cette section d'Aubagne en souterrain. Ici, déterminer quels peuvent être les modes de passage, on est bien ici au croisement de 3 infrastructures autoroutières et routières, et ensuite venir s'inscrire, ici, en passant soit dans un tunnel soit sur un mode de passage à déterminer en flanc de colline et traverser la plaine de Gémenos. Ici, on a Auchan, la zone d'activités des Paluds et ici, la zone d'activités de Gémenos, s'inscrire ici à flanc de colline pour ensuite aller chercher à rattraper le passage de Cuges-les-Pins. Ici, on est sur des plateaux, donc des modes qui peuvent être des alternances de viaducs, remblais, tunnels et passages en surface avec, ici, un plateau, donc il y a la possibilité de passer en surface et, de nouveau ici, une zone un peu chahutée qui nous impose de regarder dans le détail comment on doit passer. Ici, on est beaucoup plus au Sud par rapport au poljé de Cuges-les-Pins, donc il n'y a plus trop d'impact sur la commune de Cuges-les-Pins. Jusqu'aux barres de Castillon, le passage ici, après, en tunnel, dans ce relief très chahuté, en tunnel et/ou alternance de viaducs, remblais, pour aller ensuite rejoindre Toulon.

Voici le fuseau 2.

1.3. FUSEAU A1 + B3 +

Je vais vous présenter un assemblage de fuseaux. On est toujours sur le même principe dans Marseille. Par contre, on va sortir un peu plus tôt dans la Vallée de l'Huveaune pour passer plus tôt sous Aubagne. Tout à l'heure, premier fuseau B1, on cherchait à rejoindre la gare d'Aubagne, deuxième fuseau B2, on passait ici en tunnel sous Aubagne, troisième fuseau B3, on va chercher ici le passage dans la Vallée de l'Huveaune, une entrée en souterrain ici au niveau de La Penne-sur-Huveaune pour emprunter ce fuseau qui s'appelle Aubagne Sud dans lequel on a, ici, un franchissement de la commune d'Aubagne en tunnel, ici une inscription possible en surface dans la plaine de la Fenestrelle et puis un passage sous Carnoux en tunnel puisque l'on arrive face à un massif à plus de 400 mètres de haut, donc l'impossibilité avec les rampes et les moyens techniques d'une LGV et d'une ligne classique dans tous les cas de monter aussi bas aussi rapidement, donc un passage en tunnel obligatoire au niveau de Carnoux et/ou un passage ici sur le côté en indéterminé, c'est-à-dire alternance de viaducs, remblais et tunnels pour venir se mettre ici dans ce massif, sur la tête du Douard. Pour franchir la tête du Douard avec une possibilité de passer ici en tunnel, en tranchée ou en surface ou une utilisation de cette plaine pour inscrire le tracé et puis derrière, revenir sur le plateau avec un mode de passage en surface ou en tranchée couverte et venir ici sur de la surface. Et derrière, de nouveau se réinscrire ici sur des alternances tranchée, viaduc, remblai, déblai et passer ici par Cuges. On est encore plus au Sud par rapport au franchissement de Cuges. On va en s'éloignant de Cuges-les-Pins et, derrière, on redescend vers Toulon.

1.4. FUSEAU ALTERNATIF

Sur ce fuseau, il y a une alternative qui a été proposée par le groupe de travail, alternative qui consiste ici à se débrancher après l'entrée dans la Vallée de l'Huveaune. Après avoir réalisé les différents échanges nécessaires entre le TGV et le TER, entre la ligne existante et la ligne nouvelle, venir, suivant un mode de passage restant à déterminer, s'inscrire dans ce fuseau pour, derrière, passer en tunnel ou en tranchée pour, après, derrière, traverser le massif du Télégraphe, et derrière contourner ainsi La Penne-sur-Huveaune, Aubagne et passer sous Carnoux en tunnel et venir rattraper le fuseau B3 que l'on avait décrit précédemment.

Jean-François FRIOLET - C'est celui qui est préféré par les associations ?

Stéphane ROSSO - Ce n'est pas celui qui est proposé par les associations, c'est celui qui est issu de la concertation, qui a été proposé par les associations sur les groupes de travail La Penne-sur-Huveaune et Aubagne Sainte-Baume, qui a fait l'objet d'un travail et d'une optimisation avec RFF. C'est bien un travail collaboratif qui a permis de proposer ce fuseau. La philosophie était de dire : il faut proposer une solution qui permette d'éviter un passage Vallée de l'Huveaune, Gémenos, Aubagne et Cuges-les-Pins. En sortant ici et en longeant dans cette vallée et, après, en rentrant en tunnel ici, dans le Nord de Carnoux et le Sud d'Aubagne, venir après rattraper le fuseau B3 qui longe le plateau au Sud de Roquefort et qui évite ici et là Cuges.

Je vais vous présenter la totalité des fuseaux en même temps, ce qui va me permettre de vous expliquer les différents points de connexion des fuseaux.

On a un 1^{er} point de connexion ici dans la Vallée de l'Huveaune. Ensuite, on a un autre point nodal à l'entrée Ouest d'Aubagne. On pourrait envisager de venir ici et puis de passer, si c'est possible, en termes de tracé, passer derrière ce fuseau-là pour revenir ici, comme on peut imaginer passer ici, longer ici, et ici, à l'autre point nodal, choisir un des 3 fuseaux du passage de Cuges. Et l'on a un autre point nodal qui est ici, admettons que l'on passe par le fuseau Aubagne Nord, il est possible, de ce fuseau Aubagne Nord, de venir rentrer tout de suite dans le fuseau 2 et descendre

dans le fuseau 3 ou rester dans le fuseau 2. Le bureau d'études a travaillé de façon à ce que l'on se laisse, dans cette concertation, toutes les possibilités d'imaginer quel pourrait être le fuseau final le plus consensuel pour le passage de cette zone-là.

Si vous avez des questions sur cette première partie de présentation, on peut les prendre, sinon, on se focalise maintenant sur Nord Marseille.

Diane JULIEN - Est-ce que vous avez des questions ? Non ? Alors allons-y sur Nord Marseille.

2. ZOOM TERRITOIRE NORD MARSEILLE

Stéphane ROSSO - Sur Nord Marseille, on a ici la possibilité, comme cela avait été fait lors de la LGV PACA, de s'inscrire dans une bande qui est la bande de la ligne existante. Il y a des passages simples qui sont l'emprunt tout en tunnel jusqu'à la gare de Marseille qui a fait l'objet d'une contribution de la part des CIQ. On a ici à déterminer quel peut être le mode de passage pour inscrire cette nouvelle infrastructure. On a ici de toute façon un mode de passage qui est en tunnel puisqu'il y a déjà un tunnel existant qui est le tunnel de Saint-Louis. Et puis, derrière, des emprises qui nous sont réservées et qui permettent d'insérer les voies jusqu'au moins à ce point-ci. A partir de ce point-ci, cela demande de regarder très précisément la façon dont on va s'insérer dans ce couloir pour aller rejoindre la gare de Marseille Saint-Charles.

A partir de ce point-ci, plusieurs solutions. Soit on arrive techniquement à insérer les voies le long de cet axe-là. Ici, on a l'échangeur Nord de la L2 plus, ici, le tracé de la L2 qui tangente la ligne PLM existante et qui prend en compte, dès aujourd'hui, les emplacements réservés et qui donc permet de faciliter le passage d'une 3^{ème} voie au moins. Après, il faut que l'on regarde dans cette zone-là comment on arrive à rejoindre la gare de Marseille Saint-Charles. Sachant que les différentes possibilités de passage en tunnel et/ou en surface dépendent aussi de la position de la gare et la position de la gare dépend aussi des différentes possibilités de modes de passage pour aller rejoindre cette gare.

La gare de Marseille Saint-Charles s'établit dans ce large périmètre bleu avec, en fonction des contraintes, différentes positions possibles entre le bas de ce polygone et la partie Nord de ce polygone.

Là-dessus, il y a des zones de difficultés. L'inscription de la voie ici ne pose pas trop de problèmes parce que l'on a quand même du foncier disponible. Après, la gestion du passage en tunnel ici devient compliquée, on doit y réfléchir et trouver des solutions qui permettent ce passage dans les meilleures conditions et la prise en compte aussi du bâti et puis des contraintes sonores qu'induirait ce passage en surface ici, tout le long en fait. Il y a des zones qui sont un peu moins compliquées parce que l'on sait techniquement gagner du foncier qui permettrait d'inscrire ces voies. Après, on a certaines zones dans lesquelles on est sur du bâti qui est un peu plus rapproché, dans lesquelles il faut regarder, mais encore une fois, toute cette zone-là est aujourd'hui inscrite en zone réservée pour la LGV.

Je vous propose de vous laisser parler par rapport à cela et d'échanger sur vos réflexions, essayer de voir quels sont les points sur lesquels on peut discuter, on peut apporter des éléments de réflexion. Derrière, on a bâti des analyses multicritères qui permettent de vous apporter encore un petit peu plus de billes, analyse multicritères qui est en cours de consolidation. On vous présentera déjà comment ce sera présenté et, derrière, dans 2 semaines, on pourra finir cette analyse-là.

3. ECHANGES

Diane JULIEN - M. Sappe.

Maurice SAPPE - Au vu du raisonnement que vous venez de nous proposer, vous dites que l'on a réalisé ce schéma en fonction de zones multicritères, c'est plus que vague. Pour un environnement urbain qui est comparable à d'autres endroits de la ligne, il y a des parties rouges où l'on a une zone d'activités, au sortir du tunnel de Saint-Louis. Donc si l'on se déplace de la voie ferrée à l'heure actuelle, on est obligé de passer en souterrain. Quand on est sur la voie ferrée actuelle, il n'y a plus d'obligation de passer en souterrain, pour un endroit qui est tout à fait identique de part et d'autre de la voie, la zone jaune.

Ensuite, quand on continue le prolongement, on a une zone orangée qui, toujours pareil, on frôle des zones d'activités et des zones d'habitat et on ne voit pas ce qui différencie...

Stéphane ROSSO - L'orangé commençait ici.

Maurice SAPPE - Vers le Sud-Ouest, on a des zones d'activités ; au Nord-Est ou au Nord, on a des zones résidentielles. Donc quelle est la différence multicritères comme vous dites qui fait que l'on n'a pas la même attitude entre l'autoroute Nord, vers Saint-Louis, et en redescendant vers le rond-point de Sainte-Marthe ? C'est la première question que je pose.

Deuxième question, où va passer la voie sous la gare Saint-Charles ? Envisager de mettre la gare à l'aplomb du dépôt de la rue Bénédit me semble quelque peu... Pour être un habitué de la distance entre le fond de gare et la friche, il y a grosso modo 900 mètres. L'objectif, c'est de mettre la gare Saint-Charles en communication avec les transports de la ville de Marseille. Vous nous avez dit : il y a le métro. Effectivement, en bout, il y a une ligne de métro. Vous avez dit qu'il y avait des bus. Il n'y a pas de bus en bout de Saint-Charles. Vous avez dit : il y a du tram. Il n'y a pas de tram non plus. Côté dépôt, c'est le désert en transport ! Comment peut-on envisager d'avoir un déplacement vers l'Est sur 900 mètres ? Je crois qu'il faut être à l'aplomb des escaliers monumentaux et de la halle, sinon, vous n'aurez pas de point multimodal. Ou alors vous allez mettre un transport par tapis roulant et vous allez multiplier les ruptures de charge. Il faut revoir les choses un peu plus logiquement.

En fonction de l'implantation des quais perpendiculaires aux voies, vous aurez l'entrée du tunnel de l'autre côté, parce que les courbes sont fonction de la vitesse. Je ne vois pas comment vous pouvez avoir des différences de références sur le secteur. A l'heure actuelle, au sortir du tunnel de Saint-Louis, ils construisent 300 logements haute qualité environnementale. Si le train passe à 70 km/h, on n'est plus sur une LGV. Quelle est la vitesse de circulation, la vitesse commerciale dans cette zone ? En fonction de la vitesse commerciale dans cette zone, on peut évaluer le tracé. La vitesse commerciale et le positionnement des quais de la gare Saint-Charles.

Stéphane ROSSO - On fait peut-être un tour des questions.

Diane JULIEN - OK. M. Huchon.

Jean-Pierre HUCHON - Peut-on avoir accès à l'étude qui a conduit le Coter à écarter le fuseau proche de la voie maritime ? Parce que les conclusions que vous nous avez données sont exactement inverses de celles auxquelles nous avons abouti en 2004 et 2005. Quand on prend ce qu'a dit Monsieur, on positionne la gare et on met les courbes, on se retrouve avec un fuseau au Nord entre Saint-Charles et Saint-Henri très proche de la voie maritime. Il faut l'étudier, il ne faut pas le rejeter. Si on le rejette, on aimerait bien savoir pourquoi.

Deuxième question subsidiaire, on a insisté sur le maillage des réseaux. Comment, avec ce fuseau, vous connectez aux voies du port ?

Diane JULIEN - Je continue. M. Juan.

Jean-Claude JUAN - Je vais rejoindre les deux interventions précédentes et je reviens à la conclusion de notre dernière réunion. Nous avons dit que, faute d'avoir une idée précise de l'implantation de la gare souterraine, faute d'avoir une idée sur l'axe d'orientation des voies, il était difficile de se prononcer sur le fuseau. Tant que l'on n'a pas le point de chute, on ne peut pas connaître l'itinéraire. Donc je crois qu'il faudrait commencer par là. Vous nous demandez de réagir

sur un itinéraire alors que l'on ne sait pas où l'on arrive ni comment on arrive. Comme cela a été dit tout à l'heure, il faut arriver le plus proche possible du pôle d'échange, c'est-à-dire en front de gare, dessous, mais en front de gare. Essayons d'avoir ce point pour acquis et après, on va pouvoir travailler sur la façon d'y arriver compte tenu des contraintes techniques, du rayon de courbure, etc. Mais tant que l'on ne saura pas où l'on positionne la gare souterraine dans ce rectangle bleu, je crois que l'on ne pourra pas aller plus loin.

Christophe GLORIAN - Je reviens sur ce que disait Mme Julien sur la décision du Coter. On avait proposé des alternatives en demandant que ce soit étudié sérieusement. On voudrait avoir l'étude technique. Si l'étude technique montre que l'on ne retient pas sérieusement le fuseau maritime, OK, il n'y a pas de problème.

Jean-Michel VANCOUYGHEM - Le risque, ce n'est pas uniquement Seveso. Je voudrais que l'on parle aussi du risque de construire une gare en souterrain plutôt qu'une gare en surface. Qui peut prendre la responsabilité de dire qu'en cas de séisme, il vaut mieux avoir une gare en souterrain qu'une gare en surface. Si le risque en cas de séisme est très dommageable pour une gare en souterrain, qui prend la responsabilité de dire « je continue à creuser bien qu'un risque sismique puisse tout détruire » ? Si l'on se dit qu'une gare en surface est beaucoup moins risquée qu'une gare en souterrain, on essaye de choisir un endroit où l'on peut mettre une gare en surface.

Diane JULIEN - M. Friolet et après, on fait des réponses.

Jean-François FRIOLET - Comme tout le monde, je suis surpris que l'on ait réduit l'éventail tout de suite et que l'on ne se retrouve qu'avec ce passage. Nous avons évoqué également le passage sous l'autoroute. Pourquoi est-ce que cela a été complètement ignoré ?

Stéphane ROSSO - On ne dit pas autre chose puisqu'ici, on est en tunnel.

Jean-François FRIOLET - D'accord.

Jean-Paul JUSTON - On est reparti comme dans le groupe 2, on ne sait toujours rien.

Jean-François FRIOLET - Est-ce qu'il n'y a pas eu un malentendu sur l'histoire de la voie maritime ? Quand j'ai évoqué les voies maritimes la dernière fois, c'était dans le sens de l'interconnexion des réseaux pour le futur. Si je compare ce que vous nous avez montré du côté de La Penne-sur-Huveaune, on peut considérer que c'est le scénario 1 qui a la meilleure interconnexion parce qu'il peut interconnecter avec La Penne-sur-Huveaune et Aubagne. Donc je reformule ma question : est-ce vraiment celui qui a le plus d'opposition des habitants au niveau local ?

Maurice SAPPE - Oui.

Jean-François FRIOLET - Sinon, j'aurais bien aimé voir les scénarios entre La Ciotat à Toulon.

Stéphane ROSSO - On va rester sur Nord Marseille pour l'instant.

Diane JULIEN - On peut commencer à répondre.

Stéphane ROSSO - Pour répondre à M. Juston, ici, on est sur du jaune, donc cela veut dire passage en surface. Ici, on est sur du orange, donc cela veut dire passage indéterminé.

Diane JULIEN - Je vais ré-éteindre pour l'explication.

Jean-Paul JUSTON - Vous, vous dites « on ne sait pas », moi, je vous le dis, ce sera en surface, parce que, sinon, ce ne serait pas indéterminé.

Stéphane ROSSO - Si c'est indéterminé, c'est parce que l'on ne sait pas.

Jean-Paul JUSTON - C'est un dialogue de sourds.

Stéphane ROSSO - Non. Pour répondre à la question de M. Friolet, ici, on envisage des passages en souterrain (toute la zone brune). Ici, c'est le passage en surface, ici, c'est indéterminé: on ne

sait pas si cette zone-là peut aller en surface jusqu'ici, si on peut la faire en tranchée couverte ou non, si on la fait en souterrain ou non.

Maurice SAPPE - On ne peut pas la faire en tranchée couverte, vous avez l'A7 dessous.

Stéphane ROSSO - Pour répondre aux questions sur le positionnement des gares, est-ce que l'on sait aller tout au long comme cela jusqu'à la gare Saint-Charles en surface, ce n'est pas évident, il faut que l'on soit sûr techniquement que l'on sait insérer les deux voies là. On ne fait pas de LGV. Ici, personne n'a dit que l'on allait circuler à 320 km/h quand on est en surface. Aujourd'hui, les TGV, quand ils s'échappent et qu'ils rentrent sur la PLM, ils circulent à la vitesse du fond de ligne de la PLM, ils ne circulent pas autrement.

Jean-Paul JUSTON - Donc le temps calculé Nice-Paris est calculé en fonction des 100 à l'heure, 50 à l'heure, 60 à l'heure ?

Stéphane ROSSO - Bien sûr. Aujourd'hui, il est bien intégré dans les temps de parcours Marseille-Nice, Paris-Nice qu'ici, on ne passe pas à 320 km/h.

Jean-Paul JUSTON - A combien ?

Stéphane ROSSO - Entre 0 et 200. 150 de moyenne. Ici, on n'est pas sur une LGV, mais sur une nouvelle infrastructure qui permet de répondre aux besoins de développement de la capacité du pôle métropolitain marseillais (qui englobe l'aéroport de Vitrolles et qui va jusqu'à Aubagne). On ne parle pas de faire une ligne à 320 km/h, on parle d'une ligne qui va faire rouler des trains tels qu'ils roulent actuellement, c'est-à-dire à des vitesses de 130 km/h, un peu moins.

Jean-Paul JUSTON - 90.

Stéphane ROSSO - Ils ralentissent parce qu'ils ne sont pas capables d'aller à 130 jusqu'au bout parce qu'après, il y a un problème de capacité en gare de Marseille Saint-Charles. Aujourd'hui, le projet propose de pouvoir faire rouler ces trains à 130 tout le long jusqu'en gare de Marseille Saint-Charles en souterrain, c'est comme ça que l'on pourra gagner du temps et de la capacité.

Jean-Paul JUSTON - Vous mettez tout en surface et vous prenez le triangle Saint-Charles. Vous évitez Saint-Charles où il n'y a aucun transport à part les deux lignes de métro et vous mettez la gare à Blancarde. Et on revient comme au point zéro. Je me demande comment vous allez rentrer sous Saint-Charles en suivant la même ligne.

Stéphane ROSSO - Je finis, M. Juston. Quand bien même on arriverait jusque là en surface, vous voyez bien que, dans sa partie finale, pour rentrer sous la gare de Marseille Saint-Charles, on y va en souterrain. L'objectif est de ne pas utiliser le raccordement des Chartreux et de ne pas venir se mettre dans ce bouchon de Marseille Saint-Charles. L'objectif est de créer une gare souterraine pour faire sauter le bouchon de Marseille Saint-Charles. Donc on aura besoin que ces nouvelles voies se mettent sous Marseille Saint-Charles dans un positionnement de gare pour permettre de repartir, donc il n'y aura plus de cisaillement tel qu'on le voit aujourd'hui, et donc il y aura du gain de capacité.

Jean-Paul JUSTON - Situez la gare souterraine, la disposition qu'elle aura et après on verra le fuseau que l'on prendra.

Marc PETIT - Qu'est-ce que vous voulez que l'on réponde avec un dessin comme ça ?

Stéphane ROSSO - Pour l'instant, l'objectif est de vous faire réagir. On va la positionner, la gare.

Marc PETIT - Vous nous aviez dit que vous nous donneriez l'axe de la gare la dernière fois.

Stéphane ROSSO - Les différentes possibilités d'axes de gare.

Véronique PISTRE - Quelle est la différence entre le petit fuseau orange et ce qui est rouge juste à côté ? Pourquoi est-ce rouge ? Est-ce parce que c'est une emprise ferrée existante ? Est-ce parce que c'est un foncier dont vous êtes propriétaire tout du long ? J'ai cru comprendre que non,

que ce n'était que la partie jaune. Est-ce que c'est simplement parce que vous êtes propriétaire de l'ensemble du foncier sur l'ensemble de la ligne orange ?

Stéphane ROSSO - On a aujourd'hui une bande réservée (un emplacement réservé) de 10,5 mètres, un peu plus, le long de cette infrastructure. La LGV Méditerranée, à l'époque, avait l'insertion d'une 3^{ème} voie jusqu'à Marseille Saint-Charles.

La position de cette zone orange : la présentation n'est peut-être pas optimale. On est parti du principe que l'on avait un bouchon à Marseille Saint-Charles et que, pour faire sauter ce bouchon, il fallait une gare en ligne souterraine sous Marseille Saint-Charles. Pour aller en souterrain entre - 65 et - 30 mètres de hauteur, il faudra à un moment que l'on plonge. Quand ? Aujourd'hui, on ne sait pas le déterminer, parce qu'il y a des contraintes techniques que l'on ne connaît pas ici. Aujourd'hui, on peut les envisager en fonction de ce que l'on a vis-à-vis des réseaux, en fonction de ce que fait aujourd'hui la Communauté urbaine en termes de travaux, en fonction du positionnement des métros. En fonction de ces données-là, on positionne différents axes de gares et, en fonction de ces différents axes de gare comme vous l'avez dit, on va déterminer comment on doit venir rentrer dans ces axes de gare. Pour entrer dans ces axes de gare, on va être à un moment obligé de plonger. Le plongeon va se faire entre ici et la partie jaune. Où ? On ne sait pas. A un moment, on va devoir créer une tête de tunnel pour rentrer, plonger jusqu'à - 65 mètres ou - 30 mètres de profondeur en fonction des axes, venir dans cette largeur de fuseau (ce n'est pas trop grave si l'on est un peu au Sud) pour ensuite repartir et aller desservir, encore une fois, en souterrain, la Vallée de l'Huveaune. On a un emplacement réservé qui longe ces voies, on sait techniquement insérer une voie là-dessus, on sait aussi qu'à un moment, il faudra plonger pour aller chercher la gare, mais on ne sait pas encore où.

Jean-Pierre HUCHON - C'est la voie qui est la conséquence de la gare, ce n'est pas la gare qui sera la conséquence de la voie. Vous prenez le problème à l'envers. Dites-nous d'abord où est la gare, comment sont les quais et, après, on en déduira la voie.

Stéphane ROSSO - Il faut d'abord comprendre le schéma pour arriver sur la gare. Après, que cette courbe soit comme ça ou comme ça, peu importe.

Jean-Claude JUAN - Donnez-nous l'information que l'on vous a demandée la dernière fois. Après, on pourra continuer.

Stéphane ROSSO - On va vous parler des axes de gare.

Maurice SAPPE - Quelle est la position de MPM ?

Diane JULIEN - Il y aura d'autres questions auxquelles il faudra répondre après.

Stéphane ROSSO - Je finis de répondre aux questions et, après, on regarde les axes de la gare. Pendant que vous regardez les axes de la gare, comme ça, vous savez que l'on va vous les donner, je finis de répondre aux questions.

Sur les voies maritimes, ce qui avait été dit, c'était de voir comment l'on pouvait, à Saint-Henri, faire un raccordement avec la voie actuelle. Aujourd'hui, sortir à Saint-Henri et venir sur les voies maritimes, cela veut dire de grandes difficultés techniques de mise en œuvre, associées à un coût important et hors proportion du gain attendu.

Jean-Pierre HUCHON - On parle d'un fuseau, on ne parle pas d'un tracé.

Stéphane ROSSO - Oui, mais même en fuseau, il faut envisager les modes de passage de ce fuseau. Cela veut dire ici, si l'on veut s'inscrire en surface, retoucher toutes les courbes et contre-courbes dans un endroit très restreint, avec beaucoup de tunnels, donc des travaux à la fois importants et destructeurs pour l'environnement urbain.

Jean-Pierre HUCHON - C'est moins important que ce que vous faites là-bas.

Stéphane ROSSO - Non.

Jean-Pierre HUCHON - On va sur le terrain quand vous voulez !

Jean-Marc ALBERT - M. Rosso, est-ce que vous pouvez montrer le tracé des voies du port ?

Stéphane ROSSO - Il est là.

Jean-Pierre HUCHON - C'est pratiquement le trait blanc.

Stéphane ROSSO - Non, pas du tout.

Jean-Pierre HUCHON - Un peu à gauche du trait blanc. Voilà, vous l'avez.

Stéphane ROSSO - Comment voulez-vous que l'on vienne ici, en remontant ?

Jean-Pierre HUCHON - Allez-y, remontez, vous arrivez à l'entrée du tunnel.

Stéphane ROSSO - Sur l'entrée du tunnel, on est d'accord que la voie de l'Estaque... Mais après, on fait quoi ? Comment on rejoint la gare après ?

Maurice SAPPE - En tunnel. Jusque là, c'est tout droit.

Stéphane ROSSO - M. Sappe, de là à là, on est tout droit. Sur tout le reste, on est sur des courbes et contre-courbes avec des tunnels qui, aujourd'hui, ne permettent pas d'insérer deux voies, et donc des reprises d'ouvrages très importantes. Ces reprises d'ouvrages, on va les faire où ? De chaque côté ? De quel côté ?

Maurice SAPPE - C'est à étudier. Maintenant, comme le dit M. Huchon, on y va à pied quand vous voulez.

Stéphane ROSSO - Si vous voulez, on peut y aller à pied.

Jean-Pierre HUCHON - Ce qui nous intéresse, c'est d'avoir en main l'étude que vous avez présentée au Coter qui l'a conduit à rejeter ce fuseau. Parce que l'on a beaucoup travaillé sur ce fuseau et vos conclusions m'impressionnent.

Stéphane ROSSO - On vous donnera les conclusions auxquelles on est arrivé quand on a regardé la possibilité de passer par ces voies.

Jean-Pierre HUCHON - Ma deuxième question est : comment vous connectez aux voies du port ? On a beaucoup parlé du maillage. Comment, le fuseau Nord, vous le connectez aux voies du port ?

Stéphane ROSSO - La connexion se fait en gare.

Jean-Pierre HUCHON - Donc avec un rebroussement.

Stéphane ROSSO - Comment ça un rebroussement ?

Maurice SAPPE - Les TGV ne vont pas sur le port.

Stéphane ROSSO - Ce que vous voulez dire, c'est qu'il faut envoyer des TGV sur les voies du port ?

Jean-Pierre HUCHON - Non ! Je ne vais pas monopoliser la parole. On a suffisamment travaillé sur ce fuseau. Vous savez très bien que le barreau qui diamétralise Marseille est certes un fuseau optimisé pour les TAGV qui transitent, mais qu'il ne sert pas qu'à cela, qu'il va servir aux Trains Inter-cités à grande vitesse, aux TER, aux trains de fret... Vous allez avoir un pôle croisières très important que l'on envisage de développer, comment on fait ? Ce fuseau-là interdit de le faire. C'est un choix important.

Stéphane ROSSO - On va répondre à cette question la prochaine fois parce qu'aujourd'hui, je n'ai pas tous les éléments de réponse. Les conclusions des groupes de travail étaient de dire que, pour desservir certaines zones de la ville, il valait mieux le faire en transport urbain plutôt qu'en réseau ferré lourd parce que cela n'apportait pas un gros avantage par rapport aux besoins.

Maurice SAPPE - Qui a déterminé cela ?

Stéphane ROSSO - Nous, on en a discuté, on a dit que le positionnement d'une gare à Marseille Saint-Charles en souterrain prenait tout son sens si, derrière, on était capable de desservir la ville avec des transports en commun performants.

Maurice SAPPE - Maintenant, il faut donner la parole à MPM pour le PDU.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, il n'était pas envisagé de faire aller des TAGV sur les voies du port. Quant aux TER qui utiliseront l'infrastructure souterraine, ce sont des TER qui permettront d'aller d'Aubagne à Vitrolles ou Aix grâce à cette infrastructure souterraine. La connexion se fera en gare de Marseille Saint-Charles.

Maurice SAPPE - En gare de Marseille Saint-Charles, quand vous venez d'Aubagne pour aller à Aix, vous changez de train, il y a une rupture de charge.

Stéphane ROSSO - On proposera des trains sans changement.

Maurice SAPPE - Donc on revient dans le cadre où la gare est parallèle aux voies actuelles.

Stéphane ROSSO - Non, il y a plusieurs positions, on va en parler.

Sur la question du risque sismique, je n'ai pas de réponse.

Pierre THEPENIER - Aujourd'hui, dans les secteurs à forts enjeux sismiques, les constructions en génie civil sont particulièrement bien maîtrisées en France ainsi qu'à l'étranger. J'ai travaillé récemment sur une zone à risque sismique moyen, au niveau des ouvrages d'art, des viaducs parcourus à 320 km/h, on maîtrise parfaitement les dispositifs de protection et des dispositifs de signalisation sont mis en œuvre.

Aujourd'hui, il se construit dans le monde énormément d'ouvrages souterrains en zone de risque sismique fort, notamment au Japon, et ces ouvrages n'ont jamais connu de dégâts. Tout est dans le dimensionnement des ouvrages. Ici, c'est un enjeu à prendre sérieusement en compte, mais c'est un enjeu, pour une voie ferrée, une route ou une autoroute, que l'on prend en compte en fonction de la carte sismique existante, on dimensionne tous nos ouvrages en fonction des éventualités possibles.

David ESCALIER - C'est ce que l'on nous disait avant Fukushima.

Pierre THEPENIER - Oui, mais nous ne sommes pas au Japon, nous sommes sérieux, c'est un organisme public, ce n'est pas un organisme privé qui fait des économies sur son exploitation.

Stéphane ROSSO - Le passage sous l'autoroute : j'ai répondu. Etant donné que l'on est dans ce fuseau, en fonction d'où l'on rentre en souterrain, les différents tracés détermineront où l'on passe.

Jean-François FRIOLET - En plein milieu, nous avons tout le territoire de la gare du Canet. Juste au-dessus, il y a des lignes qui existent actuellement : donc vous avez certainement une emprise. Je suis sûr que, dans vos études, ce sont des endroits qui seraient tout aussi favorables que ce fuseau que vous avez marqué au Nord. Il est surprenant que cette zone ne ressorte pas parce que, si vous faites votre entrée de tunnel ici, c'est relativement facile pour rejoindre Saint-Charles. Si l'on reprend le raisonnement sur l'interconnexion, là, on l'a vraiment. Imaginons un TER à grande vitesse, il peut avoir un arrêt à Saint-Charles où l'interconnexion est impossible, mais l'interconnexion redevient possible au niveau de la gare du Canet et l'on pourrait avoir la même chose en bas du Grand Littoral. MPM devrait étudier la possibilité de créer une gare là de toute façon. Si l'on tient compte du fait que l'on veut connecter directement le port et l'aéroport, ces interconnexions ne sont vraiment pas négligeables parce qu'elles seront la garantie des différents tracés possibles à l'avenir.

Diane JULIEN - En orange, c'est les voies ferrées.

Jean BLOISE - La dernière fois, on avait mis une éventualité au niveau de la gare de Marseille Blancarde. A faire une gare souterraine, est-ce qu'il ne serait pas plus judicieux de la faire sous Marseille Blancarde, de façon à prendre un tracé en tunnel qui, par-dessous le raccordement des Chartreux, rejoindrait la voie PLM à Saint-Barthélemy ou un peu plus loin ?

Pour les voies 1 et 2 Marseille maritime, ce n'est pas la peine de dire « on va faire passer les TGV par là ». Maintenant, pour ce qui est de la liaison aéroport-port, il suffit de faire venir les navettes ferroviaires de l'aéroport, faire l'embranchement de l'Estaque, prendre la voie 1 et 2 Marseille maritime et aller sur le port. C'est déjà fait, ça existe.

Il y a un tronc commun entre Saint-Charles et Saint-André, là où les TGV actuellement plongent dans le souterrain qui passe sous Grand Littoral et Les Pennes-Mirabeau. C'est la LGV pour les TGV Méditerranée. Donc le seul point d'achoppement, c'est le tronçon Saint-Charles - Saint-André. Actuellement, les trains passent à vitesse normale. On ne gagnerait pas de vitesse si l'on faisait un raccordement Blancarde - Saint-Barthélemy. Cela ferait un ralentissement, c'est sûr, mais il faut savoir qu'à Marseille Blancarde, vous avez le métro et 2 lignes de tramway, ce n'est quand même pas un coin perdu. Alors pourquoi ne pas essayer de faire quelque chose en souterrain ou en aérien au niveau de Marseille Blancarde de façon à continuer pour reprendre la voie PLM au niveau de Saint-Barthélemy ou de Saint-Louis ?

Jean-Paul JUSTON - On n'en veut pas.

Jean BLOISE - Le tunnel de Saint-Louis fait plus de 600 mètres. Faire une 3^{ème} voie là-dessous, ce ne serait pas possible. L'agrandir, je ne pense pas que l'on pourrait faire. Donc, il faudrait faire le raccordement Blancarde sous les Chartreux, par exemple sortir à Saint-Barthélemy et reprendre la voie PLM. Cela ferait une vitesse réduite pour le passage des TGV qui viendraient de Nice, mais de toute façon, à Lyon, si un TGV traverse la gare de Part-Dieu sans s'arrêter, il ne passe pas à 320 km/h, il traverse à vitesse réduite, donc il perd du temps, c'est obligatoire. Alors si l'on veut desservir Marseille, il faut d'abord essayer de faire une gare en ligne, c'est obligatoire, et pourquoi ne pas utiliser ce tracé, c'est-à-dire Marseille-Blancarde voie PLM ?

Jean-Paul JUSTON - A Saint-Barthélemy, vous les mettez comment, les voies ? Il y en a déjà deux, il en faut encore deux autres.

Jean BLOISE - Pourquoi il en faut deux autres ? Où ils passent les TGV actuellement ? Ils passent sur les 2 existantes et ils n'en meurent pas ?

Diane JULIEN - S'il vous plaît, on laisse Stéphane répondre.

Jean-Paul JUSTON - Il en faut 2 autres quand même.

Jean BLOISE - Pour quoi faire ?

Jean-Paul JUSTON - Ils vont tous passer là à 2 minutes d'intervalle !

Jean BLOISE - Qu'est-ce qu'ils font actuellement ?

Jean-Paul JUSTON - Oui, vous avez raison !

Stéphane ROSSO - Je réponds à Monsieur. S'agissant de Marseille Blancarde, on en a longuement discuté lors des deux dernières réunions, on a réussi à démontrer qu'en termes de qualité de service et de rupture de charge, il valait mieux rester sur le scénario Marseille Saint-Charles. Si vous voulez, on peut en reparler à la fin de la réunion, c'est avec grand plaisir que je redévelopperai avec vous ces arguments. Il y a Monsieur, là, qui voulait poser une question tout à l'heure.

Diane JULIEN - On prend juste deux questions et, après, on fera un petit recadrage technique.

Claude TOSTAIN - J'aimerais bien que l'on revienne à la gare Saint-Charles. La décision est prise de passer sous Saint-Charles en ligne, mais vous avez présenté 3 solutions. Sur les 3, on peut en jeter une directement.

Stéphane ROSSO - On va parler des gares très rapidement.

Diane JULIEN - On prend juste la dernière question et on vous répond.

Robert FRANCESCHI - Pour moi, le Nord de Marseille et l'Ouest du département ne s'arrêtent pas à Vitrolles. Si l'on prend Salon, Miramas, Istres, Martigues, c'est 150 000 habitants. Si l'on y rajoute Lançon et ?, c'est 250 000 habitants. Cela partait bien, on parlait de maillage, d'interconnexion de TER.

Deuxième chose, là, c'est l'ancien exploitant ferroviaire qui parle, dans une des solutions, je vois que l'on est en train de recréer une gare en cul-de-sac. Je croyais que c'était un problème ferroviaire, les culs-de-sac et que l'intérêt, c'était de les éviter et de les limiter. En termes d'exploitation, le conducteur de TGV, quand il va falloir qu'il remonte la rame, il va falloir lui faire des quais techniques pour ne pas qu'il passe côté quais voyageurs, sinon on augmente les délais de correspondance.

Stéphane ROSSO - On ne dit pas que l'on fait une gare en cul-de-sac, on fait une gare en ligne sous Marseille Saint-Charles, pour permettre aux trains...

Robert FRANCESCHI - Vous êtes sur le même tracé que la voie classique.

Stéphane ROSSO - On va vous expliquer à partir des axes des gares et on répond à la question de l'interconnexion, à la question des voies du port et de la gare en ligne qui permettra de ne pas avoir le bouchon au nœud ferroviaire de Marseille.

Pierre THEPENIER - Je fais partie du bureau d'études qui étudie actuellement les tracés potentiels. Aujourd'hui, on est parti sur une gare de Marseille souterraine, avec 2 items principaux :

Le premier, c'est d'avoir le centre de la gare, le centre des quais le plus proche possible du cœur de gare, pour éviter aux personnes d'avoir des déplacements latéraux trop longs à réaliser ;

Le deuxième item, c'est la profondeur, parce que l'on a le problème du métro, de la ligne 1 en particulier qui passe comme ça et qui nous oblige ici, si l'on passe au niveau du cœur de gare, à s'enfoncer très profondément. La profondeur a pour conséquence le coût, avec des difficultés très importantes de réalisation mais que l'on sait maîtriser. Mais par contre, le temps de parcours que vous allez mettre comme ça, dans ce sens, vous allez le retrouver vers la surface, en vertical, au moins une partie du temps. Donc rapprocher une gare très profonde n'est pas forcément plus pratique pour l'usager que de l'éloigner un tout petit peu.

Maurice SAPPE - Il ne faut pas que la gare nouvelle soit trop éloignée de la gare actuelle.

Pierre THEPENIER - Non, parce que vous pouvez installer des tapis roulants. Pour ceux qui sont allés à Roissy ou dans d'autres aéroports, les aérogares sont interconnectées comme ça. Techniquement, c'est très difficile à réaliser parce qu'il faut avoir un mix des deux solutions, être le plus élevé possible et être le moins loin possible. Donc aujourd'hui, on n'a pas encore abouti. L'étude est très intéressante et très complexe. Cette solution est très profonde. Cette solution également puisqu'elle coupe le métro ici. Par contre, celle-là (en biais), vous pouvez avoir le cœur de gare, avec une longueur moyenne de quais de 400 mètres, le milieu des quais est à 200 mètres de l'entrée, ce qui n'est pas génial, mais qui est améliorable encore, parce que l'on arrive à éviter le métro. Vous verrez après l'impact que cela a sur la largeur des fuseaux. Aujourd'hui, sous réserve qu'il n'y ait pas d'autre réseau et d'autres impacts, on arrive à éviter le métro, à remonter le cœur de gare, à faire une gare qui est potentiellement réalisable en passant en biais, donc il y a des solutions qui sortent et qui ne sont pas mal.

Par contre, il y a des gens qui sont un peu connaisseurs, qui font la relation entre la vitesse et le rayon de courbure. Ces solutions sont à des vitesses potentiellement moins grandes qu'un tracé direct par ici par exemple, mais comme 95 % des trains s'arrêtent en gare, ce n'est pas très gênant.

Tout est lié dans cette étude, la profondeur, la géométrie, la vitesse, le nombre de trains qui s'arrêtent. On ne peut pas prendre un paramètre sans tenir compte des autres, donc c'est extrêmement complexe. Il faut essayer d'avoir le mix le meilleur ou le moins mauvais selon le côté où l'on se pose pour avoir la meilleure solution possible.

Jean-Claude JUAN - Quel est le rayon de courbure minimum dont vous avez besoin pour accéder sur ces axes, compte tenu de la vitesse des trains qui ne s'arrêteraient pas en gare ?

Pierre THEPENIER - Si l'on considère une vitesse de 160, cela va être entre 900 et 1 000 mètres environ. Si l'on baisse un peu la vitesse, on peut descendre jusqu'à 700 mètres environ. Ce sont des idées. Comme je l'ai dit au départ, ce n'est pas une ligne à grande vitesse. Une ligne à grande vitesse, on va tourner dans des rayons entre 4 000 et 8 000 mètres. Cela n'a rien à voir. Ici, c'est l'ensemble des trains, la signalisation n'est pas la même, c'est de la signalisation de ligne classique.

Jean-Claude JUAN - Je voulais avoir cette précision parce que le raisonnement se prolonge après ça. En admettant que vous ayez des rayons de courbure a minima de 500 mètres...

Pierre THEPENIER - Cela commence à être juste.

Jean-Claude JUAN - C'est juste, mais je prends 500 mètres. Si vous prenez votre axe Sud-Ouest / Nord-Ouest, comment allez-vous arriver avec un rayon de courbure minimal de 500 mètres sans passer par la voie du port ?

Pierre THEPENIER - Mais je ne passe pas par la voie du port.

Jean-Claude JUAN - Vous avez trois axes avec des points d'entrée et des points de sortie : montrez-moi les points d'entrée de ces trois axes.

Pierre THEPENIER - C'est ce que je voulais aborder tout à l'heure. Vous ne m'avez pas laissé aller au bout de mon explication.

Maurice SAPPE - Vous avez à l'heure actuelle un passage souterrain piétonnier, sous les quais, à la perpendiculaire de la gare Saint-Charles. Il a existé dans les 50, il a été bouché. Pour l'arrivée du TGV en 81, on a recommencé. Là, vous proposez, par le travers au niveau de ce passage du train, de recommencer. Il faudrait quand même revenir un peu à l'expérience des années précédentes. Vous dites : ce qui conditionne l'axe des quais de la gare, c'est les contraintes techniques du sous-sol.

Pierre THEPENIER - Mais ce n'est pas une contrainte technique, ce passage souterrain.

Maurice SAPPE - Je sais bien. Comment peut-on envisager de situer la remontée des ascenseurs à l'endroit du passage souterrain, alors que c'est un lieu qui n'a jamais eu une utilisation quelconque ?

Pierre THEPENIER - Mais je n'ai jamais parlé de faire de remontée à cet endroit. Aujourd'hui, je parle de génie civil, c'est-à-dire la cuve qui va accueillir les voies et les quais. Aujourd'hui, dans l'étude, on n'a pas encore situé les flux de voyageurs et les sorties. On en est à l'étude technique voies. Ensuite, il y a des architectures qui vont travailler avec RFF, avec le bureau de prospective territoriale, qui vont dessiner la gare et le fonctionnement de gare en fonction de variantes techniques. Aujourd'hui, on n'est pas encore à ce stade. Dans quelques mois, je pense que RFF sera à même de vous amener plus de réponses à ce sujet. Aujourd'hui, on n'en est pas là, on est dans une faisabilité technique et dans un coût tout en prenant en compte le meilleur aspect ou le moins mauvais selon le côté où l'on se situe pour situer le plus juste possible. Techniquement, à partir de l'item principal qui est d'avoir les quais le plus proche possible de la gare existante : c'est le point nodal. Autour de cela, se construisent des solutions techniques. Après, il y en a qui seront meilleures techniquement, mais moins bonnes au niveau de la distance, d'autres meilleures au niveau de la distance et moins bonnes techniquement. Il faudra que RFF avec les collectivités

locales et tous les partenaires fasse un choix. Nous sommes juste forces de propositions et on va essayer, certainement avec vous aussi, de sortir les meilleures choses possibles.

Jean-Claude JUAN - Si vous avez des éléments techniques supplémentaires, si par exemple vous avez les rayons de courbure liés à ces 3 axes, est-ce que vous pouvez nous les montrer ?

Pierre THEPENIER - Aujourd'hui, on n'a pas encore fini, mais je peux vous donner très grossièrement les idées.

Stéphane ROSSO - Je veux juste rappeler quelque chose. Aujourd'hui, on parle de fuseau, pas de tracé. C'est peut-être dérangent, mais c'est comme ça. On en est aujourd'hui à parler de fuseau et, dans ce cadre-là, on ne peut pas vous donner les tracés parce qu'on ne les a pas encore étudiés, tout simplement parce que l'on attend de savoir, en fonction de la remontée des concertations, ce que vous pensez des différents endroits de gare. Et, derrière, effectivement, on verra comment on peut s'inscrire sur les tracés.

Christophe GLORIAN - Vous avez réduit le fuseau déjà.

Pierre THEPENIER - Ce grand fuseau est en fait un mix de l'ensemble des sous-fuseaux disponibles, mais on n'a pas encore avancé pour vous les dessiner entièrement.

Globalement, ce que je peux vous dire, ce qui est logique, c'est qu'un axe de gare qui descend comme ça, si vous venez de la PLM ici, vous arrivez comme ça, il faut bien tourner pour aller vers la Vallée de l'Huveaune. C'est évident. Nous ne sortons pas du fuseau, mais nous avons les moyens de tourner.

Si on vient comme ça, on a toutes les sorties possibles ici, éventuellement aussi le long de l'autoroute.

Ensuite, on a l'autre axe qui est comme ça, qui va aussi nous élargir ce fuseau. Donc cette largeur, c'est la conséquence de différents fuseaux et, à l'avancée des études, on pourra vous donner des sous-fuseaux.

On n'a pas trop parlé de ce côté-ci, mais il pose moins de problèmes.

Ensuite, selon les fuseaux qui vont être utilisés, on va avoir différents points de descente possibles. La différence entre la zone orange et le souterrain, c'est essentiellement l'amorce du tunnel qui va passer sous Marseille. Ce tunnel, si l'on descend comme ça ou comme ça, il n'est pas au même endroit, donc il y a du orange parce que l'on ne sait pas où l'on démarre, on ne peut pas vous le dire aujourd'hui. Cet orange va tenir compte aussi des possibilités techniques parce que, pour construire un tunnel, il faut amener des matériaux. Donc on ne peut pas mettre une entrée de tunnel au milieu d'un quartier d'habitations, il faut trouver des secteurs qui, géométriquement, fonctionnent, mais qui permettent aussi d'approvisionner le chantier. Après, on peut l'approvisionner de l'autre côté éventuellement ou par là, il y a d'autres solutions, mais techniquement, il faut que l'on voit déjà tout aujourd'hui.

Aujourd'hui, on est dans des sous-familles de fuseaux en fonction de vitesses potentielles. Je vous rappelle que c'est pour des trains classiques parce que les normes sont plus strictes pour les trains classiques. Pour les exploitants, ils connaissent les catégories 3 à centre de gravité bas genre TGV et automoteur qui peuvent rouler plus vite dans les mêmes courbes.

Aujourd'hui, on est dimensionné pour les trains Corail, les trains classiques, ceux qui ont les moins bonnes caractéristiques en termes de dynamique. On est vraiment dimensionné sous Marseille pour un réseau classique, cela n'a rien à voir avec du TGV. La ligne TGV, c'est en gros avant la sortie du tunnel sous Marseille, elle se termine là et elle reprendra plus loin, après Aubagne, après je ne sais pas où. Aujourd'hui, on va avoir un réseau classique ici. Je pense que vous avez compris les impacts de l'orientation des gares sur les points de sortie.

Maintenant, je vais remonter au point de départ. Ici, on sort de LN5, il faut que l'on puisse envoyer les TGV sur Marseille Saint-Charles et Marseille souterrain mais que les trains qui viennent de

l'Estaque, donc de la PLM, puissent aller sur Saint-Charles ou souterrain, donc on a des zones de raccordement. Ces zones de raccordement sont forcément aériennes. Techniquement, il est possible de les faire en souterrain, les pays qui ont beaucoup d'argent, comme la Suisse, peuvent le faire, mais nous non. Ce qui veut dire qu'ici et dans la Vallée de l'Huveaune, il y a forcément un minimum de longueur qui sera aérien pour faire les échanges pour permettre à chaque train d'aller sur l'autre réseau. Cette partie-là vers LN5 sera évidemment réservée aux TGV puisque ce n'est pas la même signalisation, demain, ce sera peut-être la même, mais pas encore. Tout ce qui vient de Miramas, c'est du classique qui va aller sur le réseau.

Un autre souci, ici, on a du 25 000 volts, là, on a du 15 000 volts. Ce n'est rien pour vous, mais pour nous, c'est un problème, pour l'exploitant, c'est un gros problème. On doit résoudre ce problème. Aujourd'hui, pour avoir le débit suffisant pour passer tous les trains, il faudra 4 voies. Pourquoi ? Parce que cela permet de désengorger le nœud de Marseille. Ici, c'est moins pertinent parce qu'il y a moins d'arrêts, mais plus vous avez d'arrêts intermédiaires et plus vous devez avoir des voies dédiées trains rapides et des voies dédiées trains lents. Ici, c'est moins sensible, mais il faut néanmoins 4 voies pour écouler l'ensemble du trafic.

Pourquoi 4 voies ? Parce que vous pouvez utiliser 3 voies éventuellement... Comment expliquer cela ? Aux heures de pointe, si vous avez tous les trains qui vont dans le même sens, ou la majorité, 3 voies peuvent suffire, mais c'est un casse-tête chinois, s'il y a le moindre train en retard, il y a tout qui est planté à côté, donc il n'y a plus personne qui arrive à l'heure au boulot.

Maurice SAPPE - Et les voies banalisées ?

Pierre THEPENIER - Les voies banalisées, c'est très bien, mais on doit avoir 4 voies et elles doivent être banalisées pour qu'en cas d'incident sur une voie, on puisse utiliser les 3 autres, mais on a besoin d'avoir 4 voies parce que vous ne pouvez pas mettre des trains de sens contraire sur la même voie. La banalisation permet de rouler dans les 2 sens, mais on ne peut pas rouler en même temps dans les 2 sens.

Quand on a démarré le projet, on a eu tout de suite l'idée d'utiliser les voies du port. On s'est rendu compte qu'ici, il y a une zone de raccordement et on va passer sur le bâti. Ici, cela se passe plutôt bien. Par contre, c'est un peu plus bas que l'on a le problème, parce que, là, pour les trains, pour assurer un débit, contrairement à une route, on ne peut pas croiser les voies. Je vais vous faire un dessin. Vous avez une voie dans ce sens et une voie dans ce sens. Cette voie-là, vous allez la raccorder ici, mais cette voie-là, si vous coupez là, vous n'avez plus du tout de débit parce que les trains qui passent là empêchent les trains de monter.

Maurice SAPPE - Cela s'appelle des sauts de mouton.

Pierre THEPENIER - Voilà, cela s'appelle un saut de mouton, c'est une voie sur une voie. Sur l'Estaque, il faut mettre un saut de mouton par ici. Il y a de la grosse casse.

Après, on a regardé la géométrie. C'est facile de relever les vitesses quand on est en pleine campagne. Le problème, ce n'est pas la vitesse en fait, c'est le débit. Je vais commencer par le débit, excusez-moi. A partir du moment où l'on ralentit les trains, ça bouchonne derrière. Donc pour avoir un débit suffisant, il est toujours très intéressant d'avoir des vitesses d'accès moyennement élevées. Quand vous avez des gares, je dessine une gare, vous le constatez dans les gares le long de la côte, la voie principale circule à la vitesse normale de la ligne (130, 140, 160, en TGV 320), mais vous ralentissez toujours au passage de l'aiguille parce que vous avez une courbe assez serrée qui vous oblige à ralentir le train. Donc pour ne pas trop limiter le débit, il faut agir aussi sur ce point. Donc il faut que les trains puissent rentrer plus vite en gare. Aujourd'hui, il y a beaucoup de gares où vous rentrez à 40 km/h, je crois qu'à Marseille, j'ai un doute, c'est 30 ou 40 km/h, ce qui oblige aujourd'hui les trains à ralentir beaucoup plus tôt et vous avez l'effet de bouchon qui se répercute jusqu'à la sortie de LN5. Cela vient de ça. En plus, à Marseille, il y a encore le problème des cisaillements parce que vous coupez des itinéraires.

Maurice SAPPE - Vous êtes en train de nous décrire la gare de Saint-Louis.

Pierre THEPENIER - Là, la solution est différente puisque, si vous avez 2 voies rapides et 2 voies lentes, les voies lentes ne gênent pas les voies rapides et les trains continuent. Le problème du train, c'est qu'il freine très lentement et qu'il n'accélère pas vite.

Donc on essaye d'avoir des gares avec des vitesses d'entrée plus performantes.

Le deuxième point, c'est la vitesse de la partie qui arrive et, là, on ne peut pas trop dégrader la vitesse. La vitesse en elle-même n'est pas très intéressante. Ce qui est intéressant, c'est le débit et le temps de parcours. On cherche un temps de parcours et, après, on calcule la vitesse. Dans le temps, la SNCF voulait rouler à 270-300, on ne parlait que de vitesse, mais aujourd'hui, on raisonne plus sur des temps de parcours. Donc on accepte de dégrader des vitesses en gardant des temps de parcours.

Après, plus bas, on a des courbes/contre-courbes : elles ne sont pas nombreuses, je vous l'accorde, mais il y a un problème, je vais vous faire une petite explication technique. Là, j'ai un alignement comme ça et un alignement comme ça. Là, j'ai un rayon. Pour aller plus vite, je dois mettre un rayon plus bas. Mais là, il y a du bâti. Et le problème ici, c'est que j'ai un rayon dans un sens et après, j'en ai tout de suite un autre dans l'autre sens, et ça, ça nous coince. Le point d'inflexion est très gênant.

Le dernier point, c'est là, on est obligé de plonger, de redescendre, parce que l'on est au niveau de la mer, il y a du bâti. C'est faisable, mais ce n'est pas top.

C'est vrai que la voie du port nous a tentés au départ aussi, on a tout de suite suivi cette piste, qui est une piste très logique en fait, mais elle a ses limites.

Après le tunnel, si l'on passe en bitube, il y a certains types de tunnels, il n'y a aucun accès en aérien. Les Suisses en font un de 57 km. Parce qu'en cas d'évacuation, on utilise l'autre tube. Pour les incendies, on a des robots qui permettent de connecter les tunnels, comme le tunnel sous la Manche, et les gens sont évacués par l'autre tube ou par un tube central.

Après, il y a encore le calcul économique parce qu'il faut avoir une solution qui soit faisable économiquement, qui ne soit pas trop gigantesque. Si vous avez d'autres questions ?

Robert FRANCESCHI - Avez-vous étudié la possibilité d'utiliser le raccordement Mourepiane ?

Pierre THEPENIER - Non. Le problème, c'est la vitesse. J'ai eu tout de suite l'idée de rentrer en tunnel ici et de rejoindre ici, mais le problème, c'est les rayons de courbure, on est obligé de tout casser et de passer dans les barres.

En plus, ce raccordement est à voie unique. C'est urbanisé et on serait obligé de construire la double voie, une deuxième entrée de tunnel qui serait décalée par rapport à la première pour des problèmes de stabilité. Donc au lieu de prendre une plateforme qui fera à peu près 4 mètres à cette vitesse entre les 2 axes des voies, on va peut-être être obligé de décaler de 10 à 15 mètres l'entrée du tunnel pour pouvoir construire la 2^{ème} tête à côté. C'est intéressant, mais il y a le problème du rayon de courbe ici qui est très serré.

En plus, l'angle n'est pas forcément bon. On casse la vitesse très tôt. S'il avait été plus près de la gare de Marseille Saint-Charles, on aurait pu regarder plus loin, mais là, on casse la vitesse trop tôt.

Robert FRANCESCHI - Une dernière remarque sur le schéma que vous avez dessiné au *paper board*. Les aiguilles d'IPCS se franchissent à 90 km/h. Les aiguilles sur LGV, elles, se franchissent à grande vitesse.

Pierre THEPENIER - 90 km/h, c'est ce qui est préconisé aujourd'hui pour les nouvelles gares, mais cela a un coût.

Jean-Claude JUAN - Est-ce que le croquis sur lequel vous avez inséré les axes de la gare est à échelle variable ?

Pierre THEPENIER - C'est-à-dire ?

Jean-Claude JUAN - Non, ce n'est pas à échelle variable ça.

Pierre THEPENIER - Non, c'est une photo aérienne.

Jean-Claude JUAN - Restons sur la précédente où l'on peut faire varier l'échelle. Vous allez descendre sur le carré de la gare bleu à l'échelle 500 mètres. Si vous mettez vos 3 axes et si vous mettez vos rayons de courbure de 500 mètres, vous restez dans l'épure du faisceau ?

Pierre THEPENIER - Là, je vais gratter un petit peu ici peut-être si je tourne ici, mais par contre, je peux jouer sur les gisements. Pour l'instant, ce sont des axes théoriques, c'est-à-dire que l'axe que l'on a ici, je vais le faire bouger légèrement pour gagner du biais. Aujourd'hui, c'est une faisabilité dans ce sens, c'est un simple fuseau pour l'instant, on n'est pas encore là au bout, mais on peut jouer sur les gisements, de la même manière qu'ici, pour éviter le métro, on joue un peu sur les gisements.

Stéphane ROSSO - C'est quoi l'idée derrière ?

Jean-Claude JUAN - Tout à l'heure, vous avez parlé d'une sortie de l'axe Sud-Ouest/Nord-Est par le Sud-Ouest pour aller vers l'Huveaune et Aubagne. A ce moment-là, vous avez un rayon de courbure minimal de 500 mètres pour rester dans l'épure, c'est-à-dire que vous cassez la vitesse.

Pierre THEPENIER - Oui, j'accepte de casser la vitesse.

Jean-Claude JUAN - C'est un peu contradictoire avec ce que vous disiez tout à l'heure.

Pierre THEPENIER - Non. Aujourd'hui, si l'on prend une vitesse de 100 km/h en gare, on arrive à des rayons plus courts, mais il faut que cela réponde aux normes en termes de débit (ce point sera à valider par le bureau d'études exploitation).

Jean-Claude JUAN - Tout à l'heure, vous avez dit que 500 mètres était un minimum. Vous sortez sur l'axe Sud-Ouest/Nord-Est par le Sud-Ouest pour aller vers l'Huveaune. Cela veut dire que vous cassez la vitesse et que votre choix est de rentrer par la voie actuelle. C'est cela votre hypothèse ?

Pierre THEPENIER - Oui.

Jean-Claude JUAN - Donc on arrive dans l'axe par le Nord-Est en souterrain, on sort par le Sud-Ouest avec un rayon de courbure minimum de 500 mètres.

Pierre THEPENIER - Techniquement, je peux vous mettre un rayon jusqu'à 200 mètres. Maintenant, il va toujours être lié à la vitesse d'exploitation. Il y a un lien entre vitesse et débit. Nous, pour faire le meilleur tracé possible, on doit savoir quelle est la vitesse minimale qui permette le débit pour les prévisions de 2040. L'enjeu est là aujourd'hui. Je vous ai parlé de 500-600 mètres. Il pourra être de 700 ou de 800, je ne sais pas encore aujourd'hui, mais je sais que, moyennant un enfoncement de la gare, on pourra toujours tourner, quitte à remonter l'axe. La possibilité de remonter l'axe, de jouer sur l'angle et sur les rayons de courbe, tout est ouvert aujourd'hui.

Stéphane ROSSO - Quel est le fond de l'idée derrière votre question ?

Jean-Claude JUAN - Quel est votre choix ?

Stéphane ROSSO - Il n'y a pas de choix.

Jean-Claude JUAN - On voit très bien qu'il y a une approche privilégiée qui consiste à utiliser l'axe actuel de la voie classique en rentrant en souterrain lorsqu'il le faudra pour arriver dans l'axe de la gare aujourd'hui, peut-être en décalage légèrement, et ressortir de l'autre côté.

Pierre THEPENIER - Je ne suis pas d'accord.

Jean-Claude JUAN - Ce choix se fait au prix d'une diminution de la vitesse de transit. Quant aux autres solutions d'axe de gare, cela pose des problèmes aussi de rayon de courbure par rapport à la liaison avec le Nord. C'est là que l'on voit apparaître encore l'opportunité ou l'intérêt d'élargir le faisceau vers le littoral où il y aura peut-être des possibilités à étudier.

Pierre THEPENIER - Je vous suis tout à fait s'il n'y avait pas eu un problème. Cette solution, c'est la solution idéale, mais on coupe le métro et cela enlève beaucoup d'intérêt à cette solution parce que, dans des solutions biaisées, on est beaucoup moins bas. A - 65, on ne peut plus creuser la gare par le dessus, on est obligé de creuser en souterrain. Là est la limite. Sur les 3 grandes familles de fuseaux, franchement, je serais incapable de vous dire aujourd'hui.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, il est proposé 3 axes de gare à la concertation. Il n'y a pas d'axe de gare privilégié, chacun a des avantages et des contraintes.

Jean-Paul JUSTON - On peut anticiper.

Stéphane ROSSO - On ne sait pas comment on va arriver sur ces gares-là.

Jean-Paul JUSTON - Ce qui me trotte, c'est la partie indéterminée qui rentre par la voie normale.

Pierre THEPENIER - Je comprends : où est-ce que l'on rentre ?

Jean-Paul JUSTON - On peut tirer en surface beaucoup plus loin.

Pierre THEPENIER - On peut aller en surface jusqu'au dernier moment. Mais l'avantage que l'on va tirer de la réduction du tunnel, on va le perdre par les travaux souterrains en gare.

Jean-Paul JUSTON - Ici, il va y avoir 2 voies supplémentaires, ce qui impose l'expropriation.

Pierre THEPENIER - On va vérifier avec les largeurs d'emprise. Il nous faut 3,67 mètres au minimum entre les axes de voie.

Maurice SAPPE - Il y a pratiquement 200 000 habitants là et on va leur mettre dans le couloir de nuisances des circulations à plus de 100 à l'heure. Il faut arrêter !

Pierre THEPENIER - Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire où descend le tunnel.

Jean-Paul JUSTON - En plus des expropriations, il y a la L2. Ce n'est pas parce qu'il y a déjà des nuisances qu'il faut en rajouter.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, on n'en est pas au tracé.

On a des relations avec la DREAL et avec les bureaux d'études qui travaillent sur la L2 pour savoir comment on peut jumeler les deux infrastructures. Pourquoi ? Parce que l'on se rend compte que c'est compliqué de la mettre à droite. Après, il faut aussi regarder, en fonction de la localisation de l'entrée du tunnel, ce qu'il reste comme possibilité de gare. Si, comme le disait Pierre, on arrive jusque là en surface, mais que, derrière, il ne nous reste qu'une gare à 65 mètres qui nous coûte 10 fois plus que ce que nous coûte un tunnel plus haut, on va y réfléchir à 2 fois.

Pierre THEPENIER - Si l'on ne trouve pas de point pour faire le chantier de tunnel en aval, le tunnel va remonter. Aujourd'hui, rien n'est décidé.

Maurice SAPPE - Depuis dix ans, des gens comme moi essayent de lutter contre le couloir de nuisances. C'est un raisonnement absurde en France, avec les moyens que nous avons. Il faut que vous partiez du principe que, là, il n'y aura pas de couloir de nuisances, quels que soient vos impératifs techniques. On a eu les mêmes raisonnements de la part de la DREAL. Certains prennent les enfants du bon Dieu pour des canards sauvages. Il y a 200 000 habitants sur le secteur. Il y a la plus grande ZUP de France. A cet endroit, tous les inconvénients sont cumulés. On a couvert la partie de la ZUP, en partie, pas en totalité et, de part et d'autre, on passe à l'air libre, il faut que cela s'arrête. Les moyens financiers, en France, nous les avons.

Vous dites que les trains ne s'arrêtent pas sur le parcours, mais parce que MPM ne vous a rien demandé. La station de Saint-Louis, si elle était adaptée et accessible, les gens prendraient le train. La station du Canet, si elle était accessible et adaptée, les gens prendraient le train. A Saint-Barthélemy, idem. Tout à l'heure, je vous ai dit « quelle est la position de MPM ? » parce que, là, on ne les entend pas, ils ne vous ont donc rien demandé. Qui prend le train pour aller d'un point à un autre ici ?

Jean BLOISE - Quand on peut, on le prend.

Maurice SAPPE - Il n'y a plus de possibilité de prendre le train.

Vincent TOUZE - Je prends les transports en commun, je n'ai pas de voiture depuis des années. Sur les gares du Nord, MPM n'a pas de doctrine, si ce n'est que l'on est intéressé à terme par l'utilisation de ces gares. A ma connaissance, une étude doit débuter avec la Région sur ces aspects. Je ne sais pas où elle en est.

Stéphane ROSSO - Au Coter, on leur a bien remonté le fait que cette gare ne prenait du sens que si elle permettait d'irriguer le territoire avec des transports en commun dignes de ce nom, accessibles et intermodaux. Aujourd'hui, dans le cadre du projet, il y a plusieurs réflexions qui sont initiées, on réfléchit aux moyens de mettre en place ces nouvelles gares. Ces gares ont besoin du projet et vice versa. Ce que l'on fait, ce n'est pas juste une ligne à grande vitesse, c'est un système régional performant. Avec du tram-train, avec des transports en commun... Dans la synthèse finale, ce sera remonté au Copil. On va le redire aux cofinanceurs, on va le redire aux autorités organisatrices que, pour que cette gare prenne tout son sens, il est nécessaire d'irriguer le territoire avec des transports en commun performants. Ce projet est le catalyseur de ces réflexions.

Maurice SAPPE - Comment la Vallée de l'Huveaune est desservie et comment les projets de MPM prévoient de la desservir ? A un moment, il faut mettre les pieds dans le plat, je regrette, je ne suis pas pour opposer le Nord et le Sud, mais à un moment, il faut que l'on se dise les choses en face. Il y a le métro jusqu'à la Fourragère, en face de Saint-Loup, il y a le tramway jusqu'aux Caillols. On envisage sérieusement une 3^{ème} voie jusqu'à Aubagne. Eventuellement, une extension du métro au-delà de Saint-Loup par Sainte-Marguerite. De l'autre côté, vous n'avez pas fait la demande, parce que ces messieurs dames n'en parlent pas, de réaliser ces gares le long de la voie PLM actuelle. Sur cette zone, il y a 400 000 habitants. Le seul TCSP, c'est Marseille-Aix, et on n'a pas envisagé d'arrêter le train aux Marronniers, à Saint-Barthélemy et l'accessibilité des autres gares, je vous invite, si vous ne connaissez pas, à venir. C'est vraiment une réussite ! Quand vous me dites qu'il y a le TER et qu'après, il faut que ce soit connecté à un réseau fiable de déplacement urbain, cela porte à sourire, pour le moins. Je reviens sur l'exemple que j'ai cité la première fois, à Sainte-Marthe, vous avez supprimé même les déplacements piétonniers. C'est un non sens. MPM n'a rien dit. Soit on est là pour essayer de faire avancer le schmilblick, ou alors on perd du temps.

Vincent TOUZE - MPM n'est pas chargé des transports régionaux.

Jean-François FRIOLET - C'est une vraie question. L'autre jour, on l'a évoqué et vous avez admis, les techniciens, qu'effectivement, c'était peut-être très bien de poser ce problème de réutiliser l'existant pour que les investissements publics soient efficaces. Les gens de RFF se sont tus bien entendu. Moi, j'appuie la question de M. Sappe, c'est la bonne question. Actuellement, on est en train de couper par des travaux pendant des années la sortie de Marseille par Saint-Louis, Saint-Antoine... et tout remettre là, ce qui ne marchera jamais. Comment se fait-il que cette étude à MPM ne soit jamais demandée ? Cette cohérence dans l'aménagement territorial, c'est ce qu'il faut réussir, parce que, si ce n'est pas réussi, cela ne sert à rien. Moi, j'appuie la question de M. Sappe. Est-ce que vous allez faire remonter ça aux politiques ?

Vincent TOUZE - MPM a déjà fait valoir qu'elle était intéressée par une étude sur l'utilisation de ces gares. Maintenant, je ne suis pas, moi, la direction des transports de MPM. Ce que je sais c'est qu'une étude est prévue ou engagée. Est-ce que tu peux répondre là-dessus, Stéphane ?

Stéphane ROSSO - Je ne sais pas où elle en est aujourd'hui.

Maurice SAPPE - Cela fait 10 ans que je suis dans le bain, les coups de pipeau, ça suffit.

Vincent TOUZE - La gare de Saint-Louis va être impactée, donc on va se poser la question.

Stéphane ROSSO - Les questions seront posées. Je ne sais pas où en est l'étude. Je vais me renseigner.

Maurice SAPPE - On a suivi votre déroulé. Maintenant, il faut arriver à avoir une communication qui soit à la hauteur de la concertation, sinon, on rentre dans la même problématique que l'on connaît sur Marseille, c'est-à-dire « allez vous faire voir ailleurs ».

Stéphane ROSSO - Derrière, je sens que vous parlez aussi de Marseille-Aix. La réunion est fixée le 18 janvier parce qu'il y a le Copil qui se tient le 20.

Maurice SAPPE - Dans Marseille-Aix, je vous demande d'inscrire la connexion de la LGV avec la voie de Rognac.

Stéphane ROSSO - C'est inclus dedans. Ce que je vous disais au téléphone, c'est que l'on ne peut pas présenter les résultats tant que le Copil de l'étude de l'Etoile d'Aix n'est pas passé. Cela devait se faire en octobre, cela a été repoussé en décembre. C'est pour cela que je vous avais proposé la date de réunion fin octobre. Cela ne peut pas se faire en octobre, cela se fera en janvier, mais c'est noté, on vous envoie les invitations.

Maurice SAPPE - On ne peut pas discuter de Marseille Nord en évacuant le Nord de Marseille.

Stéphane ROSSO - Je suis tout à fait d'accord avec vous. On n'évacue pas le Nord de Marseille. Il y a beaucoup de choses à faire.

Maurice SAPPE - On a 50 ans de retard.

Stéphane ROSSO - On est là pour apporter notre pierre à l'édifice. Je vous assure que, le 18 janvier, vous aurez l'Etoile d'Aix. Je me renseigne sur l'état d'avancement des autres sujets et je reviens vers vous. Je me suis engagé là-dessus, vous aurez la présentation de l'Etoile d'Aix.

Jean-Claude JUAN - Pour répondre à votre interpellation de MPM, je peux vous assurer que le Conseil de développement de MPM, dans son avis sur le document d'orientations générales, reporte tout ce que vous venez de dire. Je vous invite à le lire.

Maurice SAPPE - A condition qu'on veuille bien nous le mettre à disposition.

Jean-Claude JUAN - il va être voté à l'assemblée du mois de décembre.

Maurice SAPPE - Tant qu'il n'est pas voté... Vous connaissez nos politiques à Marseille, ils ont peur des recours avant les recours.

Diane JULIEN - Je vous propose de faire une petite pause. Après, on fait une synthèse de vos remarques.

La séance est suspendue de 16 heures 30 à 17 heures 10.

4. SYNTHÈSE DES AVIS DU GT3

Diane JULIEN - Il nous reste une heure. Je vous propose de travailler ensemble sur ce que vous pensez. Est-ce que l'on peut définir des points d'accord ? Est-ce qu'il y a des attendus que vous exprimez pour dans 15 jours, sachant que l'on s'inscrit dans ce calendrier-là ? On en est à la

phase des fuseaux, l'idée étant, en groupe de travail, de faire avancer au maximum pour pouvoir exprimer une position que l'on fera remonter au Coter du 6 décembre.

Ce que l'on vous propose de faire avec Marion et avec Stéphane, c'est de parler dans un 1^{er} temps des attendus que vous auriez pour dans 15 jours concernant ces fuseaux ?

Jean-Baptiste DAVID - Au dernier groupe de travail, on avait parlé du MIN. Est-ce que l'on pourrait rentrer dans le détail dans la mesure du possible ? L'étude du MIN sur la requalification est calée. La DREAL, que j'ai eue à ce sujet, m'a dit qu'il y avait des entreprises à réinstaller quelque part.

Stéphane ROSSO - On a des éléments, mais on n'a pas l'étude. Effectivement, dans le cadre de la L2, toutes les entreprises qui sont en bord de voirie vont sauter. Elles sont au nombre de dix. Six seront relocalisées à l'intérieur du MIN parce qu'elles ont une activité liée au MIN qui ne peut pas être délocalisée. Les quatre autres seront relocalisées ailleurs.

En termes d'impacts aujourd'hui, par rapport à un emplacement réservé, on a une frange de terrain qui nous permet d'insérer des voies.

Jean-Baptiste DAVID - Qui est suffisante ? Parce qu'elle est de 10 mètres.

Stéphane ROSSO - Elle est de 10,50 mètres. Après, tout dépend du mode de passage. Tout dépend si l'on met une voie de chaque côté de l'infrastructure ferroviaire ou les 2 voies du même côté.

Jean-Paul JUSTON - Il faut 17 mètres.

Stéphane ROSSO - Non.

Pierre THEPENIER - Une plateforme TGV pour rouler à 320, cela fait 14,20 mètres. Il y a 4,50 mètres pour les voies. Si l'on passe à moins, il faut 13,70 mètres.

Jean-Paul JUSTON - Plus le mur antibruit.

Pierre THEPENIER - C'est toute la plateforme. Le mur antibruit, cela ne prend pas beaucoup de largeur.

Stéphane ROSSO - De là à là, on a 10,50 mètres. Là, on a 2 voies de la PLM sur lesquelles roulent toutes sortes de trains, des Corail, des TER et des TGV. 10,50 mètres, en fonction de là où l'on se situe et de ce que l'on va faire comme aménagement, on sait les placer. Ici, on est dans un aménagement très contraint, on sait placer 2 voies. Après, 10,50 mètres, on est d'accord, c'est un peu juste, on va rechercher 2 ou 3 mètres, mais c'est bien parce que l'on est dans une précision du 2 ou 3 mètres par rapport aux impacts que cela peut avoir sur le bâti qu'il faut que l'on regarde très finement si ces 2 voies supplémentaires s'insèrent d'un seul côté ou une de chaque côté.

Maurice SAPPE - Couloir de nuisances zéro, vous avez déjà oublié.

Stéphane ROSSO - Non, je n'ai pas oublié, je n'en ai pas parlé, ce n'est pas pareil. On me pose une question sur la largeur de l'infra, je réponds à la question sur la largeur de l'infra.

Sur le couloir de nuisances, je vais prendre 2 minutes pour en parler. Vous trouverez sur le site LGV PACA, dans la concertation, sur les groupes de travail dans la Vallée de l'Huveaune, on n'a pas eu le temps de le faire là, mais si vous voulez, on pourra prendre une heure ou une demi-heure à la fin de la prochaine session pour en parler, on a fait une présentation complète sur la manière dont RFF envisage le bruit et la réduction des nuisances sonores.

Je pense que c'est très important d'en parler, c'est très important de vous donner information sur les engagements pris par RFF post-débat public, des engagements qui vont au-delà de ce que RFF devrait normalement faire. Dans ces engagements et dans ce que l'on a montré à la Vallée de l'Huveaune, il y a une notion de cumul des nuisances. Aujourd'hui, on a des infrastructures routières plus une infrastructure ferroviaire. Le projet s'attachera à regarder comment il peut

prendre en compte ce cumul d'impacts sonores pour le réduire au maximum. Cela fait partie des engagements aujourd'hui de RFF, même si j'ai compris, après, nuisances zéro.

Maurice SAPPE - Les engagements que RFF prend sont fonction de l'installation et des engins.

Stéphane ROSSO - Ce sont les engins qui font du bruit.

Maurice SAPPE - Au niveau des installations, vous êtes maîtres en la matière, au niveau des sillons aussi. Mais au niveau des engins qui passent, vous n'êtes plus du tout responsables. Alors il ne faut pas dire « nous maîtrisons », parce que vous ne maîtrisez rien du tout.

Expérience, Aix-Marseille, 98 trains. Au-delà de 98 trains, 100 trains, cela devient un point noir. Le point noir, il y a longtemps qu'il a sauté. Il ne devait y avoir que des circulations automoteurs. Or pour une raison d'exploitation, on ferme la ligne la nuit entre Gardanne et Rognac par Aix et maintenant, sur la ligne d'Aix, entre 3h et 5h tous les matins, il y a un train de wagons tombereaux vides qui descend à 100 km/h et qui réveille tout le canton. Donc je vous en prie, il faut s'engager jusqu'à une certaine limite, vous précisez tous les critères, mais il y a un critère qui vous échappe : c'est le matériel roulant.

Stéphane ROSSO - Les tombereaux, c'est parce que l'on rénove...

Maurice SAPPE - La ligne a été rénovée.

Stéphane ROSSO - Les travaux ne sont pas finis. Je vais finir ce que je disais. Ces engagements sont tellement forts et s'imposent tellement au maître d'ouvrage qu'il y a un état initial qui est fait et qu'après projet, il y a des mesures qui sont faites et on vérifie que les objectifs sont bien atteints. Si les objectifs ne sont pas atteints, le maître d'ouvrage devra remettre son ouvrage sur le métier.

Jean-Paul JUSTON - Vous allez mettre un mur phonique pour la LGV PACA, mais la L2 va être obligée de mettre un mur phonique aussi. Il va y avoir deux murs phoniques ?

Stéphane ROSSO - Peut-être, je ne sais pas ce que prévoit la L2 en termes d'aménagement phonique. Quand on parle de cumul des nuisances, on parle bien d'étude qui permettra de prendre en compte ce qui est fait au niveau de la L2 et nous, le complément que l'on devra faire pour ne pas augmenter les nuisances voire pour les réduire dans certains cas. Aujourd'hui, quand RFF travaille avec Escota sur les points noirs bruit, ils définissent ensemble les mesures à mettre en place pour réduire les points noirs bruit. Il n'y a pas de raison que cela ne se passe pas ici comme cela se passe ailleurs.

Diane JULIEN - Toujours dans cette perspective d'être le plus constructif possible et de remonter une position au Coter le 6 décembre, on peut passer en revue les enjeux que nous avons identifiés, pour que vous les commentiez et pour que vous les complétiez.

Marion PICQUET - Les enjeux que l'on avait identifiés et que l'on se propose de mettre sur la table aujourd'hui au regard de tout ce que l'on s'est déjà dit sont les suivants :

- le raccordement LGV - ligne nouvelle à l'entrée Nord de Marseille qui implique toute une série de questions (le positionnement de la tête de tunnel, l'impact sur le bâti...);
- l'insertion de la ligne nouvelle jusqu'à la gare de Saint-Charles (Jusqu'où l'on emprunte le couloir existant ? Quand est-ce que l'on se décroche ? Comment on gère le doublement des voies ? Le passage des tunnels de Saint-Louis et des Tuileries et puis, de façon plus générique la question des tunnels);
- le positionnement de la gare nouvelle souterraine Marseille Saint-Charles avec les trois axes que l'on vous a présentés tout à l'heure ;
- la cohérence avec les projets en cours : la première ZUS de France et l'ensemble des projets ANRU des quartiers Nord de Marseille, le MIN des Arnavaux avec le projet de requalification, l'insertion de la L2 dans le secteur des Arnavaux, le projet Euromed 2 et l'ensemble des projets de transports en commun.

Je vous propose de parler de ces items, l'idée étant que l'on réussisse à arrêter certains éléments aujourd'hui et que vous fassiez part de vos attendus pour que l'on puisse travailler au mieux d'ici le prochain groupe de travail et lors du prochain groupe de travail pour arrêter une position du groupe de travail Nord-Marseille remontée au Coter.

Véronique PISTRE - Par rapport à ces enjeux, j'en voyais un autre qui n'est pas abordé là, c'est l'articulation avec les gares TER qui vont être reliées d'une manière ou d'une autre à la LGV, soit par l'intermédiaire de l'infrastructure existante si la ligne LGV emprunte l'infrastructure existante, soit par la réhabilitation des gares sur la ligne existante et pourquoi par la création d'une gare TER sur la ligne LGV qui serait empruntée aussi par des lignes TER directes Aubagne-Aix. Pour moi, cela constitue un enjeu important, qui influe énormément sur le tracé ensuite de la future ligne LGV.

Jean-Pierre HUCHON - Je repose ma question. Peut-on connaître les raisons pour lesquelles le fuseau proche de la voie maritime a été écarté ? Est-ce que l'on peut avoir accès à l'étude technique ?

Marc PETIT - Cela a déjà été demandé.

Jean-Pierre HUCHON - Qu'il n'y ait pas de malentendu, je ne parle pas d'emprunter la voie maritime, c'est le fuseau, le nuage que vous avez présenté, pourquoi ne va-t-il pas jusqu'à la zone de la voie maritime ?

Claude TOSTAIN - Peut-on avoir le positionnement de la voie du métro au niveau de la gare Saint-Charles ?

Stéphane ROSSO - On va rajouter le tracé des métros sur la maquette 3D.

Claude TOSTAIN - Quel serait le coût du déplacement du métro ?

Stéphane ROSSO - C'est inenvisageable ! C'est hors de proportion !

Christophe GLORIAN - Lors des premières réunions, on avait souligné l'enjeu de l'intermodalité, notamment l'intégration fer-mer, fer-air. Il a disparu, il ne faudrait pas l'oublier.

Stéphane ROSSO - Quand vous dites « il a disparu », je ne comprends pas.

Christophe GLORIAN - Il n'est pas sur votre diapositive.

Diane JULIEN - Là, on est sur le choix des fuseaux ; on en a parlé dans les fonctionnalités.

Christophe GLORIAN - Selon l'intermodalité, le fuseau ne sera pas le même.

Stéphane ROSSO - Pourquoi ne pas avoir le fuseau qui va jusque sur les voies maritimes sans forcément emprunter la voie existante ? Cela veut dire faire du souterrain (je ne vois pas d'autre solution), auquel cas quelle est la liaison avec les croisiéristes ?

Jean-Pierre HUCHON - Je pourrai vous répondre quand je verrai l'étude technique qui a amené le Coter à refuser le fuseau.

Stéphane ROSSO - Les éléments techniques, Pierre vous les a présentés tout à l'heure.

Jean-Pierre HUCHON - Ils sont faux !

Pierre THEPENIER - Non, ils ne sont pas faux. Vous pouvez me remettre l'image ?

David ESCALIER - On peut faire court pour ça par contre ?

Pierre THEPENIER - Oui, je vais faire très court. Je vais prendre tout au début, à partir du débranchement de la ligne nouvelle. Là, on n'a pas de problème, on peut faire le débranchement, cela se passe bien. Donc on va aller par là.

Vincent TOUZE - Il y a quand même quelques impacts.

Pierre THEPENIER - Il y a un impact fort, notamment ici, mais on peut gérer, on peut exproprier, on peut éventuellement faire des aménagements. Le problème, c'est le saut de mouton qu'il va y avoir ici. On va avoir vraisemblablement une destruction de bâti beaucoup plus importante que 5 ou 6 maisons. L'insertion va être assez difficile, mais on peut toujours faire techniquement. Le saut de mouton, il vient comme ça, il s'écarte un petit peu pour prendre le temps de redescendre. Il faut compter 400 à 500 mètres, parce qu'il faut que les trains puissent gravir les rampes que l'on va faire. Sur un saut de mouton, on n'est pas seulement limité au rayon, mais il y a également la pente et comme on est limité dans les rampes à 3,5 %, on ne grimpe pas vite.

Ensuite, le tracé, ce n'est pas mal, cela ne posait pas de réel souci, c'est dans la zone, là, où l'on a des barres d'immeubles. Dans ce secteur, c'est plus délicat. La potentialité de la vitesse dans l'ensemble, aujourd'hui, je crois que c'est 70 km/h. Effectivement, on peut aller plus vite en supprimant les points d'inflexion, on peut aller plus vite en augmentant les rayons de courbe, mais le gain par rapport à l'attendu en termes de performance n'est pas à l'échelle d'un tunnel sous Marseille.

Là, on passe sous l'autoroute avec des biais très faibles, cela veut dire que l'on va prendre les piles de l'autoroute en enfilade, donc il y a un risque d'impact fort au niveau de l'autoroute. Parce que, quand on ne croise pas avec un angle franc, on va prendre tous les appuis de l'autoroute, il y a un risque fort, cela demande déjà une étude très poussée. La solution, ce serait de partir en tunnel plus haut, mais à ce moment-là, pourquoi ne pas partir en tunnel de l'autre côté ? C'est équivalent. On a des performances dégradées, un linéaire de tunnel qui reste long, économiquement, c'est moyen. Ici, on peut couper dans les faisceaux de voies de service, on redistribue les têtes de faisceaux, ce n'est pas ça qui coûte très cher, sur les voies de service, on n'a pas les installations de sécurité comme sur les voies où circulent des voyageurs.

Ensuite, ici, il faudra que l'on cherche à un moment à partir en souterrain. Là, c'est plein de bâti, on va partir en souterrain ici ou là. Il va falloir passer sous le bâti ou détruire le bâti parce que, là, il va falloir s'échapper. Si on s'échappe là, on a toujours les piles de l'autoroute, on a un biais qui n'est pas franc. Là, à un moment, il va falloir sortir ici, il faut gagner de l'altitude, ça, on arrive à peu près à faire, mais ici, soit on descend là et on descend sous le niveau de la mer pour passer sous le bâti avec un tunnel qui reste assez long quand même. Cette solution n'est pas meilleure que celle qui consisterait à descendre ici. Celle-là est beaucoup plus performante en termes de débit, de vitesse.

Le démarrage ici n'est pas évident non plus. Le bâti, on retrouve de nouveau cette autoroute avec les piles que l'on prend en enfilade et les courbes et contre-courbes qui nous empêchent vraiment de travailler sur le fond de la vitesse. Si on a une réduction de la vitesse en gare, ce n'est pas grave, parce que les trains sont à l'arrêt. Un train a une distance pour ralentir et une distance pour accélérer. Avant 1000 mètres, il ne va pas reprendre sa vitesse de pointe. Je parle des trains qui s'arrêtent. Si l'on a une réduction de vitesse en zone de gare, c'est beaucoup moins impactant que si l'on a une réduction de vitesse en pleine ligne. Ça, c'est transparent, il n'y a que les trains directs qui sont impactés, donc que les trains qui ne s'arrêtent pas à Marseille. Ceux qui s'arrêtent à Marseille ne voient pas la réduction de la vitesse. Alors que, là, on diminue le débit parce que l'on casse la vitesse. J'espère que j'ai à peu près répondu à vos attentes. Vous avez d'autres questions ?

Jean-Pierre HUCHON - Je constate que vous avez autant d'incertitudes là que sur l'autre fuseau.

Pierre THEPENIER - On a des incertitudes partout, mais là, il ne s'en dégage pas forcément plus que là-bas, si ce n'est les passages sous l'autoroute, ça, c'est quand même limite. Par contre, quand on rentre en tunnel, on n'a plus d'incertitude, si ce n'est pas l'incertitude géologique. L'incertitude géologique, cela se travaille par l'intermédiaire de sondages, on arrive à prendre des mesures, donc cela se traduit en somme à valoir sur un montant de travaux pour éventuellement intégrer certaines difficultés géologiques ou géotechniques à traverser. Donc le risque ici est beaucoup mieux maîtrisé, au stade d'étude où l'on est aujourd'hui, que le risque ici parce que, là, il

nous faudrait encore tous les éléments et l'autoroute est particulièrement gênante, ainsi que le saut de mouton. En plus, si l'on pouvait descendre plus vite, ce serait bien. C'est la première idée que l'on a eue parce que cela permettait de limiter la distance du tunnel sous Marseille. La solution est super alléchante, mais il y a ce « mais » : les travaux, on peut les faire, mais on ne va pas arriver à avoir ce débit de ligne que l'on cherche et que l'on aura en passant en direct sous Marseille. Après, il y a aussi des usagers là-bas et plus vous êtes en aérien, plus vous impactez de monde, bien que le TGV, à ces vitesses, on ne l'entend plus aujourd'hui. De toute façon, il n'y aura pas de train de fret. A 160, il est quasiment inaudible, à 120, vous ne l'entendez pratiquement plus. Par contre, les trains de fret, vous les entendez, mais ils ne sont pas prévus de passer en souterrain.

Jean-Paul JUSTON - Et les roues carrées ?

Pierre THEPENIER - Là, c'est autre chose, c'est un défaut d'entretien.

Diane JULIEN - M. Albert avait une question.

Jean-Marc ALBERT - J'avais une question sur le positionnement de la gare nouvelle de Marseille Saint-Charles. Ce qui me paraît important, c'est qu'elle doit se trouver à proximité des quais de la gare de surface, à proximité du pôle d'échanges, des moyens de transports en commun qui existent aujourd'hui, du métro, etc. Mais la question sur le positionnement des axes me paraît inutile, c'est du domaine de la maîtrise d'œuvre et de la maîtrise d'ouvrage. Du moment que l'on est proche, peu importe que ce soit dans un sens ou dans un autre après tout, qu'est-ce que l'on en a à faire ? Est-ce que c'est à la concertation de venir s'exprimer pour dire que c'est comme ça que c'est mieux ? Non. Laissons faire les études techniques.

Jean-Paul JUSTON - C'est ce qui va définir le tracé.

Jean-Marc ALBERT - A partir du moment où le tracé est en souterrain, qu'est-ce qui gêne ?

Maurice SAPPE - Il n'y a pas de tracé en souterrain.

Jean-Marc ALBERT - Si, il y a un tracé en souterrain, on vous l'a exprimé, il y a des tunnels dans les fuseaux.

Maurice SAPPE - Ils viennent de l'annoncer à l'instant. Ils ne rentreront dans le cadre Est-Ouest qu'au niveau des Marronniers. Encore que ce n'est pas évident parce qu'il va falloir passer sous Fleming. Tout le reste, ce n'est pas du tunnel et l'on va rajouter de la nuisance à la nuisance.

Jean-Marc ALBERT - Il s'agit plutôt, au niveau de la concertation, de faire valoir les besoins, les attentes de la population, que les moyens techniques de parvenir à faire passer tel ou tel train.

Il me semble qu'ici, beaucoup voudraient se trouver à la place du maître d'ouvrage ou du maître d'œuvre et dessiner les fuseaux, cela ne me paraît pas important. Ce qui me paraît important, c'est de limiter les nuisances aux populations, il est important que la gare souterraine soit proche du pôle d'échanges actuel, proche des quais actuels de la gare de surface. Le fait que l'axe soit Nord-Sud ou Est-Ouest, je trouve que ce n'est pas à la concertation de trancher ça. Merci.

Stéphane ROSSO - C'est un peu en substance la raison pour laquelle nous avons abordé le groupe de travail en parlant d'abord du fuseau, puis de la gare. Ce sera le problème de M. THEPENIER, de Systra, de faire que la gare soit en accord avec ce que nous aurons admis comme sensibilités en termes d'impacts sur la surface. Après, à lui de se débrouiller, j'ai envie de dire. On gardera dans le pool des données d'entrée ce qui vient d'être dit, c'est-à-dire proche de Marseille Saint-Charles et tout ça, à lui de se débrouiller pour que cela colle avec ce que nous aurons discuté au niveau de l'insertion de cette voie qui empruntera la voie actuelle et qui, après, devra rentrer dans le tunnel.

L'objet gare, il était là pour vous donner une information, pour vous dire que l'on réfléchissait sur comment on allait faire pour la mettre la plus proche possible de l'infrastructure actuelle, mais dans notre idée, ce n'était pas de dire « plaçons d'abord la gare et regardons quels sont les impacts en

surface », c'était avoir le cheminement inverse. Mais vous en avez décidé autrement, c'est pour cela que l'on est parti sur la gare, mais j'appuie la remarque de M. Albert, on pense qu'il faut d'abord que l'on regarde ce qui se passe au niveau des impacts en surface et après, on regardera ce qui se passe au niveau de la gare.

Jean-Claude JUAN - Je suis désolé, vous avez évoqué tout à l'heure les coûts des gares selon leur profondeur. Votre gare souterraine dans l'axe actuel de la gare de surface, si vous voulez avoir la sortie avec un rayon de courbure de 500 mètres, vous allez devoir passer en souterrain sous le haut de la Canebière, votre gare, vous allez la mettre à - 60 mètres obligatoirement, vous n'allez pas pouvoir la mettre en surface. Donc tous ces éléments comptent.

Pierre THEPENIER - C'est à nous de projeter la meilleure gare possible, chaque solution aura ses avantages et ses inconvénients. Il y a des avantages en termes de coût et d'accessibilité, des inconvénients en termes de distance ou de vitesse.

Après, il y a un bilan économique à faire en fonction des attendus de chaque solution : c'est au maître d'ouvrage et au Copil de trancher. Nous essayons de proposer le meilleur produit possible, les meilleurs éléments pour que vous puissiez trancher, mais il ne faut pas se focaliser sur un rayon de 500, 600 ou 700, ça fait partie des dimensionnements minimaux qui ne seront peut-être pas acceptés parce qu'ils réduisent trop la vitesse, parce qu'ils réduisent trop le débit. Comme je vous l'ai dit, c'est à valider par le bureau d'études de la capacité.

Je transmets des éléments techniques à d'autres qui vont donner les avantages et les inconvénients en termes de débit, vitesse et autres. Il y a le bureau d'études qui s'occupe de l'exploitation. Après, il y a les architectes, la prospective territoriale qui vont s'occuper des gares. Il y a d'autres bureaux techniques. On re-dispatche les éléments, on attend les réponses de chacun, tout nous revient et on retravaille le produit pour essayer d'arriver au meilleur mix possible. Aujourd'hui, c'est des idées, elles sont faisables, on le sait, mais cela reste des idées.

Vincent TOUZE - On comprend que vous laissez le menu ouvert, il faudra que vous nous indiquiez quand vous comptez le réduire.

Pierre THEPENIER - Demandez au maître d'ouvrage.

Vincent TOUZE - Je pense que les 3 axes que l'on voit là n'auraient pas la même incidence en termes de projet architectural, en termes d'insertion dans le quartier. Celui qui est en biais fait un trait d'union entre les deux quartiers : c'est un concept qui intéresse déjà MPM. Celui qui est sous la gare, c'est ce que la SNCF avait envisagé durant les études complémentaires, cela aboutissait à quelque chose de très cher, cela n'aboutissait pas à modifier fondamentalement l'ouvrage actuel. Les autres, on voit que cela amènerait des principes de fonctionnement de la gare qui seraient différents.

Le deuxième point, c'est sur la tâche bleue : pourquoi est-elle aussi grande sur votre dessin ?

Pierre THEPENIER - Les axes ne sont pas encore figés.

Vincent TOUZE - A mon avis, il faudrait la réduire.

Pierre THEPENIER - Vous avez raison.

Vincent TOUZE - Si l'on considère que l'on a fait le choix de Saint-Charles parce que c'est un pôle intermodal, cela va beaucoup trop loin.

Stéphane ROSSO - C'est le périmètre de gare aujourd'hui. Les 3 axes qui ont été présentés ont été présentés, mais rien ne dit que l'on ne va pas dérapier un peu au Nord ou au Sud.

Vincent TOUZE - Si tu dérapais jusqu'au bout, le projet serait un échec.

Stéphane ROSSO - On est d'accord, sauf qu'aujourd'hui, de la même façon que, dans un fuseau, on a 1 km de large, la voie fait 20 mètres de large, 20 mètres sur 1 km, on regarde quand même

l'insertion dans 1 km de fuseau. Là, c'est la même chose, on ne peut pas se limiter aujourd'hui à se dire : il ne faut pas que l'on regarde ce qui se passe ailleurs.

Marc PETIT - Les quais sont au centre du rayon.

Vincent TOUZE - Si on était là, on serait sur un autre concept de gare qui, à mon avis, serait rejeté complètement.

Stéphane ROSSO - Oui, tout à fait.

Vincent TOUZE - C'est notre point de vue ferme et définitif.

Stéphane ROSSO - Aujourd'hui, on a pris la décision d'être très large pour qu'après, on ne vienne pas nous dire : vous êtes sortis de 2 mm de la tâche bleue.

Marc PETIT - On n'est pas déjà pas d'accord avec cela.

Stéphane ROSSO - A partir du moment où l'on ne vous propose pas quelque chose ici, je ne vois pas où est le souci.

Patrick MICHAILLE - La référence à la personne à mobilité réduite, cela inclut un certain rayon vis-à-vis de la gare actuelle. Ce qui nous importe, c'est les liaisons TER et métro puisqu'actuellement, il n'y en a pas d'autres à Saint-Charles. Il n'y a ni le tramway, ni les bus.

Jean-Baptiste DAVID - Il y a la gare routière.

Patrick MICHAILLE - La profondeur de la gare aura un impact direct sur l'accessibilité. Personnellement, je fréquente régulièrement la gare d'Aix, j'aime mieux vous dire que, pour attraper l'ascenseur, ce n'est pas facile, parce qu'il n'y a qu'un seul ascenseur et tout le monde se précipite dedans. Donc là, je crois qu'il y a un souci sérieux. La gare de Lyon à Paris n'est pas tellement mieux équipée non plus. Donc moi, je me méfie beaucoup quand on parle de profondeur.

Si l'on considère l'axe Nord-Est/Sud-Ouest, la question du rayon n'est pas de notre responsabilité, c'est bien évident. Par contre, j'ai compris que le risque était que, du fait d'un rayon court, on risque de déplacer la gare plus vers le Nord-Est et donc de l'éloigner, ce qui posait ce problème de jonction. C'était dans ce cadre-là. Je crois qu'il ne faut pas rentrer dans les aspects techniques de rayon de courbure, mais par contre il faut regarder l'impact que cela peut avoir sur la gare elle-même.

Stéphane ROSSO - Je ferais juste un aparté. On dit qu'il n'y a pas de bus à Marseille Saint-Charles, mais il y a quand même les bus de la RDT 13.

Maurice SAPPE - En théorie, on a la ligne Marseille-Aix.

Stéphane ROSSO - On peut dire que ce ne sont pas des bus, ce sont peut-être des cars, en tout cas, il y a quand même des arrêts de cars ou d'autobus qui arrivent à Marseille St-Charles, et pas des moindres puisqu'il y a la RDT 13.

Vincent TOUZE - Il y a aussi des projets en ce qui concerne les bus à Saint-Charles.

Maurice SAPPE - Est-ce qu'une étude approfondie d'évacuation aux heures de pointe, d'accessibilité aux heures de pointe, au départ ou à l'arrivée de tous les trains - parce qu'il y aura un grand nombre de trains en surface, en souterrain, une fréquence accrue - parce que, sinon, on ne voit pas l'utilité, si toutefois on arrive à ouvrir les gares qui sont dans les pénétrantes de Marseille, vous devrez encore augmenter le potentiel de personnes transportées... A un moment, à part pour ceux qui viennent d'Aix et qui retournent sur Aix, ou qui retournent côté Nord, côté Etang de Berre - parce que la gare routière, c'est ça à Marseille - pour tous ceux qui vont être dispersés dans la ville ou en 1^{ère} périphérie, est-ce que vous pensez que le métro est nécessaire et suffisant ?

Diane JULIEN - Est-ce que vous pouvez reformuler la demande ?

Maurice SAPPE - Là, on va centraliser, on va intensifier les déplacements pédestres. L'accessibilité par voiture automobile est relativement réduite à Saint-Charles. On ne peut pas considérer que nous avons une possibilité d'évacuation ou d'arrivée en flots importants et continus vers la gare Saint-Charles. Donc ce ne sera peut-être que des déplacements pédestres, essentiellement orientés vers les grandes lignes et vers les TER, et inversement, en provenance du TER et des grandes lignes. Si l'on arrive à étaler dans le temps ce flot de personnes, c'est parfait, mais on sait très bien que l'on a des déplacements pendulaires. Aux heures de pointe, est-ce que vous considérez que le métro est nécessaire et suffisant ? Ou alors est-ce que l'on envisage que, dans le passage d'un mode de transport à l'autre, il y ait plus de 50 % de déplacements doux - c'est un euphémisme - en ville ? Merci.

Diane JULIEN - Il nous reste 5 minutes.

David ESCALIER - On remerciera l'Etat, la Région et MPM concernant le projet Linéa, dont la concertation vient de se terminer sur Allauch, Saint-Jérôme, La Valentine. Il faudrait rajouter ce projet dans les projets en cours.

Jean-Marc ALBERT - C'est un projet du Conseil général.

David ESCALIER - Je voudrais faire remonter aussi que le métro s'arrête à 22h30. Nous, sur Allauch, on est privé de culture tous les soirs si l'on n'a pas de voiture pour descendre à Marseille. Il n'y a pas de parking à La Rose pour se garer.

Marc PETIT - Il y a des projets.

David ESCALIER - A quel prix ? Le ticket de bus pour Aix-en-Provence, c'est 15 euros aller et retour, alors que, le ticket de bus est à 1 euro dans les Alpes-Maritimes, il ne faut pas déconner, les transports, c'est pour les riches ici !

Diane JULIEN - Donc il y a les horaires et la politique de tarif.

David ESCALIER - Une politique de transport réelle et sérieuse, parce que ce n'est pas du tout le cas dans les Bouches-du-Rhône.

Diane JULIEN - Il nous reste 3 minutes. On repasse en revue les enjeux. On avait des *slides* sur les demandes précédentes que l'on va vous passer en deux minutes.

Marion PICQUET - Rapidement, les enjeux :

- Pour la cohérence avec les projets en cours, on a bien noté la L2, le MIN, métro/tram/TC existants et projets et le projet Linéa du CG ;
- Les nuisances sonores : l'évaluation du cumul des nuisances, la prise en compte du matériel roulant et la co-maîtrise d'ouvrage ;
- L'articulation avec les gares TER et l'impact possible sur le tracé ;
- L'interconnexion air-terre-mer ;
- Une gare Marseille Saint-Charles proche des transports en commun (TER, métro) ;
- Accessibilité PMR usager de référence, prendre en compte les enjeux de profondeur.

Sur les attendus :

- L'étude technique sur les voies maritimes ;
- L'insertion urbaine des différentes hypothèses de site de gare, la demande de réduction du site de gare et de l'insertion urbaine des 3 axes ;
- Le dimensionnement de l'offre TC (horaires, politique tarifaire) et la capacité de Marseille Saint-Charles à évacuer vers les transports en commun en heures de pointe.

David ESCALIER - Je ne sais pas si vous comprenez quand je parle de la politique tarifaire. J'habite sur Allauch, on est obligé de payer le ticket plein tarif, parce que le maire d'Allauch ne veut pas payer la compensation financière. C'est complètement absurde, quand vous êtes chômeur non indemnisé, c'est terrible. On est obligé de frauder. On arrive à négocier avec les contrôleurs, mais des fois, c'est super dur. Et même aussi pour les petits vieux qui sont sur Allauch et qui n'ont pas de carte de transport parce qu'ils sont trop riches.

Diane JULIEN - Merci Monsieur. Pour conclure, il y a des choses que vous aviez demandées, mais que l'on n'a pas eu le temps de vous présenter, nous nous en excusons.

- Le projet de l'Etoile d'Aix : une réunion est prévue le 18 janvier ; que tous ceux qui sont intéressés se fassent connaître, on vous enverra une invitation.
- Le bilan fret : on ne vous l'a pas remis ce jour, mais on vous l'envoie.
- L'étude de l'Arbois, peut-être que tu veux en dire un petit mot.

Stéphane ROSSO - Il avait été demandé la dernière fois de verser l'étude sur les enquêtes de déplacements ménages sur la gare de l'Arbois. On ne peut pas vous verser l'étude comme ça malheureusement parce qu'il y a des données confidentielles qui appartiennent à la SNCF. Du coup, ce que je vous propose, c'est de vous faire une synthèse de cette étude avec des éléments qui seront ma compréhension de ce que vous nous avez posé comme questions. Si vous avez d'autres questions par rapport à cela, je compléterai. L'étude ne peut pas être donnée en l'état comme ça, il faut que je fasse un filtre avant, ce sont des données commerciales qui sont sensibles pour l'opérateur ferroviaire, on comprendra qu'il ne souhaite pas qu'elles soient mises sur la place publique.

Le tram-train : je travaille dessus.

Diane JULIEN - Sur le retour d'expérience.

Stéphane ROSSO - Je vous promets que ce n'est pas un serpent de mer. Je vous donnerai, d'ici le mois de décembre, un bilan sur le tram-train.

Maurice SAPPE - On est bien d'accord que l'on ne travaille pas pour un opérateur. Ici, l'opérateur, ce n'est pas notre problème.

Stéphane ROSSO - On est d'accord. Je peux vous donner des données relatives qui vous permettront de vous faire une idée, mais je ne peux pas vous donner les données brutes.

Diane JULIEN - M. Picquet, dernière question.

Albert PICQUET - Au sujet de l'Arbois, on nous a dit qu'ils allaient commencer dès l'an prochain l'aménagement des 10 hectares que vous leur avez rétrocédés, ce qui va modifier assez considérablement la circulation dans la mesure où, maintenant, on a rajouté des parkings, tous sont pleins. Est-ce que vous vous sentez responsable de ça ? Là, vous êtes très gentil, dans vos annexes, vous nous annoncez que vous allez résoudre le problème en 2023, donc c'est vrai que, d'ici là, je ne sais pas où vous allez mettre les bagnoles.

Stéphane ROSSO - On a mis quelque chose dans les annexes sur ça ?

Albert PICQUET - Oui, 23.

Diane JULIEN - Pas celles-là. Ce que je vous propose, M. Picquet, vous allez voir M. Rosso et on libère les autres. Merci beaucoup de votre participation. Prochaine réunion dans 15 jours, même lieu, même heure, le lundi.

Stéphane ROSSO - J'ai un truc très important à dire, puisque j'ai été raillé là-dessus par M. Sappe tout à l'heure. On a fait du travail, donc il faut au moins que l'on puisse le valoriser lors des groupes de travail. On a constitué une analyse multicritères des différents fuseaux, elle est en cours de consolidation. Pour en discuter dans deux semaines, on va vous envoyer des *mails* avec

des liens pour télécharger ces analyses multicritères et un mode d'emploi pour que vous puissiez déjà travailler pendant vos vacances et que l'on en reparle lors des prochaines réunions.

Maurice SAPPE - J'ai essayé de revenir sur le site, vous avez évacué la totalité des informations que vous nous avez envoyées dernièrement.

Stéphane ROSSO - On a des problèmes avec le site, c'est indépendant de notre bonne volonté. Je vous enverrai une clé USB à tous les deux.

Maurice SAPPE - Merci et au revoir.

La séance est levée à 18 heures 05.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

LGV

PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

Groupe de travail Nord Marseille
Verbatim de la réunion du 7 novembre 2011

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