

SOMMAIRE

1	LE PROGRAMME DE LGV PACA.....	5
1.1	RAPIDE RETOUR EN ARRIERE	5
1.2	LES ENJEUX DE LA LGV PACA AUJOURD'HUI.....	6
1.3	LES COUTS DU PROJET	7
1.4	LA GOUVERNANCE	7
1.5	LE CALENDRIER	8
1.6	ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS.....	8
2	LA CONCERTATION QUI S'OUVRE.....	19
2.1	UNE CONCERTATION VOLONTAIRE DEFINIE PAR LA CHARTE	19
2.2	UNE CONCERTATION POUR CONSTRUIRE, ENSEMBLE, LE MEILLEUR PROJET	19
2.3	LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION	20
2.4	DEVENEZ ACTEUR DE LA CONCERTATION	20
2.5	ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS.....	21
3	LES SCÉNARIOS ET LEUR INSCRIPTION DANS LE TERRITOIRE	24
3.1	COMMENT ONT ETE DEFINIS LES SCENARIOS ?.....	25
3.2	QUELS SONT LES 4 SCENARIOS PROPOSES A LA CONCERTATION ?	25
3.2.1	Le plus proche des centres-villes	25
3.2.2	Le plus rapide	26
3.2.3	Le plus économique	26
3.2.4	Le plus maillé.....	27
4	LE PROJET ET LE TERRITOIRE	27
4.1	LA METHODE	27
4.2	DE L'ÉVALUATION DES ENJEUX A LA ZONE D'ÉTUDE PRÉFÉRENTIELLE.....	27
4.3	DECLINAISON DES SCENARIOS SUR LE TERRITOIRE	27
4.4	ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS.....	29

La séance est ouverte à 19 heures 15.

Alain DESSAGNE

Mesdames, messieurs, bonsoir, je m'appelle Alain Dessagne, je suis là ce soir pour faciliter les échanges entre vous et les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) que je vais vous présenter d'ici quelques minutes. Nous sommes réunis ce soir pour la 1^{ère} réunion de concertation dans le département des Bouches-du-Rhône sur le projet de LGV PACA. Nous sommes au tout début d'une concertation qui va durer 4 années puisque l'enquête publique sur un tracé précis est prévue à l'horizon 2015, donc nous avons 4 années devant nous. La 1^{ère} étape ce soir, c'est les 4 prochains mois, ce qui va nous occuper jusqu'aux vacances de Noël, à savoir le choix, la définition, la discussion, le dialogue autour des scénarios d'aménagement et de desserte d'une part et des fuseaux de passage d'autre part dans votre département. Il faudra faire des choix à ces deux niveaux.

Ce soir, concrètement, comment va-t-on fonctionner ? Le but, c'est que vous puissiez poser le maximum de questions. Cela veut dire un effort de votre part si possible pour des questions courtes ou des interventions où vous allez à l'essentiel, de telle façon que les représentants de RFF puissent vous répondre sur le même mode, bref, rapide et précis.

La soirée sera découpée en 3 parties. Chaque partie va être précédée par un exposé de RFF et, après chaque exposé, il y aura un temps de dialogue et d'échanges entre vous et les intervenants. Donc merci d'organiser vos questions en fonction de ces 3 parties. Quelles sont ces 3 parties ?

Dans la première partie, on va parler du programme LGV PACA dans son ensemble. Ensuite, on parlera des modalités de la concertation. La troisième partie, c'est le cœur de ce qui va nous occuper pendant 4 mois, c'est la présentation des scénarios de desserte et d'aménagement et leur inscription dans le territoire.

Je vous demande d'accueillir nos représentants de RFF.

Jean-Michel Cherrier, tout d'abord, qui est le chef de la mission LGV PACA. C'est ce que l'on appelle le maître d'ouvrage RFF, c'est lui qui est l'interlocuteur permanent des collectivités qui cofinancent ce projet.

Stéphane Rosso, qui est le chargé territorial pour le département des Bouches-du-Rhône. Stéphane Rosso sera votre interlocuteur au quotidien durant les 4 années qui viennent pour tout ce qui concerne le projet dans le département des Bouches-du-Rhône.

Philippe Marzolf, que certains d'entre vous connaissent déjà. Philippe Marzolf est le vice-président de la Commission nationale du débat public (CNDP). Il est aujourd'hui garant de cette concertation. Comme vous le savez, c'est Philippe Marzolf qui avait en 2005 conduit le débat public LGV PACA.

On va peut-être démarrer avec Philippe, quelques mots pour expliquer ce que veut dire « garant de la concertation » ? Quel sera votre rôle dans les 4 mois qui viennent ?

Philippe MARZOLF (CNDP)

Bonsoir à tous. Quand j'ai présidé le débat public sur la LGV PACA en 2005, c'était la CNDP qui décidait de toute l'organisation : qui allait intervenir, comment cela allait se dérouler, quels étaient les outils qui étaient diffusés. Après le débat public, des décisions ont été prises, pour certains pas assez rapides, pour d'autres, encore trop, mais cela fait déjà 5 ans que des études ont été faites. Maintenant, RFF relance une série de concertations sur les scénarios.

Là, mon rôle de garant, je n'organise rien du tout, je suis là pour les surveiller, pour voir s'ils font bien les choses. En fin de compte, je vais veiller au bon déroulement de la concertation et

m'assurer que toutes les personnes concernées par ce projet – et dieu sait s'il y en a des kms et des gens concernés – soient informées qu'il y a une concertation et puissent s'exprimer dans la concertation.

La concertation, bien sûr, parle plus des caractéristiques du projet, de ses grands objectifs, alors qu'en 2005, le débat public débattait de l'opportunité. L'opportunité a été décidée, maintenant, il faut choisir le scénario et après, des fuseaux, pour préciser les choses de plus en plus.

Mon rôle par rapport à cela, j'ai été nommé par la CNDP en tant que garant et donc je vais veiller à ce que RFF organise bien cette concertation, c'est-à-dire qu'il y ait bien tous les outils nécessaires pour que les gens soient informés. Par exemple, est-ce qu'il y a eu suffisamment de publicité pour la réunion de ce soir ? Parce qu'il n'y a pas beaucoup de monde. On peut se poser la question. Vous voyez, je commence tout de suite, il faut leur poser des questions qui sont directement dans le sujet.

Je vais également veiller à ce que toutes les personnes qui veulent s'exprimer puissent avoir une réponse à leur question ou que leur contribution soit entendue. Je vais également veiller à ce que tout le monde puisse participer. Cela fait 5 ans que je suis garant pour la phase précédente, qui était plutôt de la consultation des acteurs, les associations ont bien compris comment cela fonctionnait, quand elles avaient une demande à faire à RFF, elles mettaient mon *mail* en copie (c'est pour cela que mon *mail* apparaissait, ce serait bien de le remettre). Donc vous pouvez faire pareil, mettre mon *mail* en copie. Comme ça, RFF répond assez rapidement parce qu'il sait que, sinon, Monsieur Marzolf va l'embêter et l'appeler en disant : pourquoi tu ne réponds pas ? Donc je veille à ce que cela se passe bien, à ce que ce soit bien organisé et je suis un recours si cela ne se passe pas bien.

Ce soir, je reste sur la scène, je ne dis rien. Toujours pareil, le garant est indépendant et neutre, il ne donne pas son avis. Par contre, si vous avez des choses à dire par rapport au déroulement de la concertation, n'hésitez pas à m'interpeller et je ferai arrêter les débats pour que l'on vous réponde. Je suis le garant qui veille et qui est un recours pour vous.

Alain DESSAGNE

Merci Philippe Marzolf. On va démarrer maintenant la première partie sur une présentation générale du projet LGV PACA. C'est Jean-Michel Cherrier qui va prendre la parole dans quelques minutes, trois minutes très exactement, le temps qu'il nous faut pour vous présenter un petit film d'animation que RFF a fait réaliser et qui va vous présenter en guise d'introduction l'intérêt du projet LGV PACA.

La première partie est introduite par un film : « *Pour préparer les déplacements de demain, il faut se poser les bonnes questions aujourd'hui. Aujourd'hui, en PACA, les besoins de déplacements sont de plus en plus importants, les réseaux actuels sont proches de la congestion, l'urbanisation est croissante et, côté pollution, la voiture et les camions, ce n'est vraiment pas l'idéal. Pour des déplacements durables, il n'y a que le train, 7 fois moins d'émissions de CO₂ par voyageur que les autres modes de transport et, avec un kilo de pétrole, on parcourt 145 kms en train contre 43 en voiture et seulement 25 en avion, cela fait réfléchir, non ?*

Aujourd'hui, le problème, c'est qu'il n'existe qu'une seule ligne de chemin de fer de Marseille à l'Italie, une seule ligne pour les TER, pour les trains à grande vitesse, pour les trains de marchandises. Tout ce petit monde qui roule à des vitesses différentes et qui n'arrive pas à se doubler espère qu'un incident ne vienne pas bloquer l'ensemble du trafic. Pendant ce temps, il faut toujours 2h30 pour aller de Marseille à Nice et près de 6h pour relier Nice, la 5^{ème} ville de France, à la capitale.

Pour demain, il fallait bien trouver une solution et la solution, c'est une ligne nouvelle et des aménagements sur le réseau existant. Une ligne nouvelle qu'il faut réaliser pour avoir un réseau

ferroviaire au service des habitants de la région toute entière, parce que la ligne nouvelle permettra le passage des trains à grande vitesse bien sûr, mais aussi plus de trains du quotidien et de trains intercités sur la ligne actuelle avec des dessertes sur tout le territoire et des fréquences allant jusqu'à 9 trains par heure dans chaque sens entre Cannes et Nice par exemple ou 7 trains par heure entre Marseille et Toulon, et bien sûr des liaisons à grande vitesse pour connecter la région au reste de la France avec Nice à 4h de Paris et à toute l'Europe, en particulier sur l'arc méditerranéen en plein développement de Gênes à Barcelone avec Nice à 2h30 de Turin ou de Milan. Au final, ce sont plus de 5 millions de voyageurs supplémentaires qui pourront être accueillis entre Marseille, Toulon et Nice.

Avec la construction de la ligne nouvelle et des aménagements sur le réseau ferroviaire existant, c'est toute notre région qui va en profiter, c'est un formidable projet qui s'étalera jusqu'en 2040 avec une 1^{ère} échéance importante à l'horizon 2023. A l'échelle de ces travaux, c'est déjà demain, c'est donc dès maintenant qu'il faut en parler, décider ensemble des bons choix. Lesquels ? Par exemple, quel est le meilleur scénario pour relier Marseille, Toulon, Nice et l'Italie ? Ou encore, où placer les gares nouvelles qui desserviront l'Est du Var et la Côte d'Azur ? Ou bien, comment combiner ligne nouvelle et ligne existante pour un meilleur maillage du réseau ? Ce ne sont que quelques-unes des questions qui se posent et qui seront posées lors des 13 réunions publiques qui auront lieu du 15 septembre au 15 décembre 2011 dans toute la région. Vous aussi, participez à ces réunions car c'est tout l'avenir de la région, de votre région qui se décide maintenant. Du 15 septembre au 15 décembre, parlons-en. »

Alain DESSAGNE

Jean-Michel Cherrier, nous y sommes. Après ce petit hors d'œuvre, attaquons le plat de résistance, le programme LGV PACA un peu plus dans le détail. Merci.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Mesdames et messieurs bonsoir, effectivement, ce petit film a été souhaité par RFF pour remettre dans le contexte ce que l'on met sous le vocable de projet de LGV PACA. Le projet de LGV PACA est un système ferroviaire global. On va travailler pour une amélioration globale du système ferroviaire. Une amélioration globale de ce système ferroviaire passe par la mise en place d'une nouvelle infrastructure pour permettre de mettre en place un réseau maillé et performant.

On a eu 3 comités territoriaux les précédents jours. On commence la concertation, on commence cette grande période de concertation active sur les scénarios et les fuseaux qui les accompagnent. Le principe même de cette concertation : tout est ouvert, rien n'est joué et rien n'est décidé. Les 4 scénarios qui sont présentés sont des scénarios sur lesquels on travaille, ils sont une base de travail, une base de réflexion, ils correspondent à des systèmes ferroviaires répondant aux enjeux du projet qui avaient été validés à la fois par le comité de pilotage et par la Région au niveau des transports régionaux pour 2023 et 2040.

1 LE PROGRAMME DE LGV PACA

1.1 RAPIDE RETOUR EN ARRIÈRE

Avant de reprendre la présentation de ces différents scénarios, je vais faire un petit retour en arrière pour bien expliquer où l'on en est aujourd'hui.

Philippe Marzolf, le garant de la concertation l'a rappelé il y a deux minutes, il était le président de la Commission particulière du débat public en 2005. Le débat public en 2005 a fondé l'opportunité

de la réalisation d'un tel projet. A la fin de ce débat public, il y avait une hésitation sur les fonctionnalités principales de ce système ferroviaire : est-ce que l'on devait construire une LGV plutôt dans le Nord ou plutôt sur le Sud ? RFF a été en charge de réaliser des études complémentaires pendant 2 ans sur 14 scénarios, 3 familles de scénarios : les scénarios de Côte d'Azur, des métropoles du Sud et des scénarios mixtes. On a très rapidement abouti à présenter un scénario plus efficace pour les scénarios Côte d'Azur puis métropoles du Sud. Pour autant, la décision n'était toujours pas prise. Il a fallu la mise en place d'une mission de médiation dirigée par Yves Cousquer pour permettre au gouvernement de proposer aux élus par courrier de décision du 29 juin 2009 le scénario des métropoles du Sud. Ce courrier précisait que l'Etat se prononçait en faveur du scénario des métropoles du Sud pour desservir les grandes agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon, Nice et le prolongement vers l'Italie.

1.2 LES ENJEUX DE LA LGV PACA AUJOURD'HUI

Les enjeux du projet aujourd'hui sont ceux qui sont issus du débat public.

- Faciliter les déplacements à l'intérieur de la région, mettre en place un système ferroviaire performant qui complète la voie littorale existante très saturée.
- Ouvrir la région aux autres régions de France en la reliant au système à grande vitesse : l'Est du département a besoin de se relier à ce système à grande vitesse qui est aujourd'hui la norme de déplacement ferroviaire en Europe.
- Constituer le maillon manquant de l'arc méditerranéen. On a aujourd'hui un certain nombre de projets qui complètent cet arc méditerranéen et la section Marseille-Italie est évidemment très importante. Cet arc méditerranéen fait l'objet d'un certain nombre de grands projets. Figueras-Perpignan pour la jonction vers Barcelone a déjà été réalisé et est ouvert. On a un projet Montpellier-Perpignan qui en est à la constitution du dossier de l'enquête de l'utilité publique. Sur Nîmes-Montpellier, RFF a proposé de réaliser ce projet en contrat de partenariat. Les offres aujourd'hui sont à l'étude. Le projet LGV PACA va permettre de compléter cet arc méditerranéen.

Je le disais tout à l'heure, plus qu'une ligne nouvelle, il s'agit de bâtir une nouvelle infrastructure. Le Secrétariat permanent a replacé au centre du débat ce qui était un attendu du débat public de 2005 : le système ferroviaire en PACA. Aujourd'hui, on ne parle pas d'un projet de construction d'une LGV, on parle de remise à niveau de construction d'un système ferroviaire performant, capable de permettre le développement et le transport à long terme dans la région en ayant fixé des objectifs à 2023 puis 2040. C'est nécessaire pour avoir de la robustesse et de la fiabilité sur le réseau. Cette robustesse et cette fiabilité est nécessaire, elle se constitue à partir d'un réseau maillé, qui permet de faire passer les trains et les services sur des voies complémentaires quand il y a un incident. Ce qui amène automatiquement la construction d'une nouvelle infrastructure pour avoir une plus grande capacité et pouvoir développer sur les lignes classiques le transport du quotidien et les trains régionaux. Et puis évidemment avoir des accès à la grande vitesse régionale et nationale. Relier Marseille à Nice en une heure ou Toulon à Nice en trois quarts d'heure va changer assez fondamentalement les relations à l'intérieur de la région.

La desserte TER : les ambitions de ce projet de desserte TER ont fait l'objet d'un travail qui avait été présenté dans le cadre du Secrétariat permanent et qui a été validé par la Région qui est autorité organisatrice des transports régionaux. On a aujourd'hui une ambition qui est reprise dans les objectifs de desserte de 2040 et 2023, là, on est dans les objectifs de 2040, c'est d'avoir un système de quasi RER autour des grandes métropoles, à peu près 8 trains par heure. Sur les grandes agglomérations, on sera à 4 trains par heure et puis, à peu près partout sur le réseau, au

moins 2 trains par heure, ce qui donne un service régional et des trains du quotidien extrêmement performants.

1.3 LES COÛTS DU PROJET

En ce qui concerne les montants de ce projet aujourd'hui, on a des enveloppes en fonction des scénarios qui s'échelonnent entre, pour le moins cher, 12,6 milliards d'euros à 14,5 milliards d'euros. C'est les montants qui sont nécessaires en investissement pour mettre en place le système ferroviaire à l'horizon 2023, c'est-à-dire qu'à cet horizon, il faudra à la fois réaliser des aménagements sur le réseau classique et la construction d'une ligne nouvelle pour les montants compris, en fonction des scénarios, entre 12,6 et 14,5 milliards d'euros.

Pour continuer à rendre performant ce réseau et prendre en compte le nombre de passagers à transporter à l'horizon 2040, il y aura un seuil à passer. Ce seuil se passera en faisant des aménagements sur le réseau classique, en le complétant encore, pour un montant qui sera variable en fonction des scénarios entre 3 et 4 milliards d'euros. L'ensemble de ces chiffres sont donnés aux conditions économiques de 2008.

1.4 LA GOUVERNANCE

Je vais dire 2 mots sur la gouvernance pour que vous ayez une bonne vision du champ des responsabilités du dispositif.

Le comité de pilotage, présidé par le préfet de région, regroupe les préfets de département et l'ensemble des cofinanceurs des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Le montant aujourd'hui est de 86 millions d'euros. Cette somme est nécessaire à la réalisation des études préalables à l'enquête d'utilité publique, entre maintenant et 2015.

Ce comité de pilotage est appuyé par un comité technique, qui est aussi pourvu de l'ensemble des représentants des cofinanceurs.

RFF est le maître d'ouvrage des études, organise l'ensemble de ces études dans le dispositif avec l'aide de comités thématiques qui lui permettent d'éclairer ses décisions et ses positions dans le cadre de ce projet.

L'ensemble de ce dispositif, qui se veut aujourd'hui proche du territoire, a été réparti par département avec un comité territorial, présidé par le préfet de département. Les 3 derniers comités territoriaux se sont réunis le 8, le 9 et le 12. Ces comités territoriaux sont le relais de l'ensemble du dispositif de concertation qui sera mis en place : les groupes de travail géographiques, les groupes de travail thématiques. Ils permettront de recenser l'ensemble des travaux qui sont réalisés dans ces différents groupes de travail pour les remonter au comité de pilotage.

A côté de cela, il y a la position du garant, Philippe Marzolf, qui est là pour regarder que les choses se passent bien, rappeler à la maîtrise d'ouvrage que telle ou telle chose n'aurait pas été suffisamment discutée ou que la parole n'aurait pas été donnée suffisamment. Donc on va s'efforcer à ce que le garant ne nous rappelle pas à l'ordre.

Malgré tout, la charte de concertation que vous avez lue va mettre en place un collège des acteurs. Ce collège des acteurs a été souhaité dans la construction de cette charte qui a été établie avec un certain nombre d'entre vous. Ce collège des acteurs sera le comité qui regardera comment se passe la concertation et reportera au comité de pilotage via un comité de la concertation. Donc le dispositif global de la concertation et de son évaluation est inclus directement dans le processus de la concertation aujourd'hui.

1.5 LE CALENDRIER

4 ans d'études et de concertation préalable à l'enquête d'utilité publique. Il y a un point qui est important sur le sujet : on est en concertation tout au long du projet, on est en concertation pendant les 4 ans. On est aujourd'hui dans des temps de concertation plus forts puisque l'on a pour la fin de l'année à déterminer, à essayer de présenter des choix si c'est possible (les groupes de travail territoriaux permettent d'aboutir à des choix d'emplacement de gares et de fuseaux qui les accompagnent), mais la concertation ne s'arrêtera pas là. Une fois que ce choix sera fait, il sera proposé à la décision du gouvernement, RFF établira le rapport de bilan de la concertation de cette phase-là, puis les documents nécessaires à la décision du gouvernement et on rentrera, après décision du gouvernement, dans la phase 2 des études, c'est-à-dire l'approfondissement de ce choix de bandes à 1000 mètres pour réduire en entonnoir le champ des possibles sur des fuseaux d'études à 500 mètres. Le dossier d'enquête d'utilité publique sera un dossier qui comprend le scénario qui aura été choisi par le territoire et entériné par le gouvernement sur une bande à 500 mètres. Donc vous voyez que l'on est encore assez loin du tracé précis qui est ce qui vous préoccupe tous beaucoup et c'est naturel.

Donc une phase 1 qui se déroulera jusqu'en décembre 2011 : on espère que l'on arrivera à trouver à travers ce travail de concertation le consensus qui nous permettra de faire la présentation de ce couple scénario et fuseau.

La réalisation d'un dossier pour l'approbation ministérielle.

Puis, aux alentours de juin 2012, le lancement des études d'approfondissement de la phase 2.

Pour arriver à la constitution d'un dossier d'enquête publique, enquête publique qui devrait partir aux alentours de 2014.

L'enquête publique, en gros, c'est 18 mois. Elle aboutit ou pas, mais on espère qu'elle aboutira à une déclaration d'utilité publique.

A partir de cette déclaration d'utilité publique, on rentre dans une phase de travail sur le territoire et de construction réelle du projet.

Il faut encore après 2 à 3 ans d'études pour pouvoir commencer à travailler réellement. C'est pour cela que le début de projet au niveau construction est autour de 2018.

Voilà, j'ai fini pour la 1^{ère} partie.

1.6 ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Alain DESSAGNE

Merci Jean-Michel. Vous avez maintenant la parole. Juste quelques règles du jeu pour que cela se passe de la façon la plus fluide et efficace possible. D'abord, je vais vous demander de lever la main bien haut pour que l'on vous voit. Il y a des hôtesse dans la salle, je leur indiquerai la prise de parole, elles vous donneront un micro et vous pourrez poser votre question. Merci de vous présenter soit à titre personnel soit au titre de votre association, de votre collectivité ou de votre organisme, parce que la réunion est enregistrée, cela va nous servir pour le bilan, on a besoin de repérer les positions, les prises de parole, les questionnements des uns et des autres. Donc merci de vous annoncer. Il y a aussi un photographe dans la salle. Si vous ne souhaitez pas être pris en photo, signalez-le et on fera en sorte que vous n'apparaissiez pas sur les photos. Donc, un petit rappel, des questions, des interventions allant à l'essentiel pour que l'on ait un maximum de questions. Maintenant, c'est à vous. Monsieur au premier rang.

Alex AMBERTO, Collectif Tout Aubagne contre la LGV

Ce collectif a été créé il y a quelques semaines. Il regroupe essentiellement des citoyens d'Aubagne qui sont épaulés par des élus aubagnais qui les soutiennent dans leurs actions et dont certains sont présents ce soir dans la salle.

Je voudrais d'abord m'adresser à M. Philippe Marzolf pour lui dire qu'en ce qui concerne la concertation, pour nous, c'est une première un peu loupée, dans la mesure où RFF a organisé ce soir sur Aubagne une réunion publique concernant la 3^{ème} voie, relative notamment à tous les travaux qui vont être réalisés de nuit et toutes les nuisances que vont engendrer ces travaux. On trouve un petit peu ballot quand même que RFF n'ait pas réussi à programmer cette réunion sur un autre jour parce que, sur cette réunion, il y a de nombreux Aubagnais, il y a des élus aubagnais qui auraient pu être dans cette salle ce soir. Je ne sais pas s'il y a beaucoup de personnes du Collectif Aubagne contre la LGV, mais on aurait pu être bien plus nombreux. Donc je trouve que c'est assez regrettable.

L'autre élément qui est assez regrettable aussi, c'est que, si l'on veut avoir une concertation à l'échelle de la région, comme l'affiche de RFF l'indique, il est quand même souhaitable d'afficher ce type d'affiche dans toute la région. Quand je dis dans toute la région, c'est avant tout dans toutes les communes qui sont aujourd'hui concernées par ce tracé. Or on constate aujourd'hui que l'on a rencontré de grandes quantités d'affiches à Marseille, mais moi, je n'en ai pas vu sur Aubagne, Cuges et la Penne-sur-Huveaune. Pourtant, ces communes sont concernées. C'est vrai que ce projet que l'on appelle aujourd'hui la LGV PACA, on l'a pendant très longtemps appelé LGV des métropoles, effectivement, elle concerne essentiellement les métropoles, elle intéresse essentiellement les métropoles et elle néglige considérablement toutes les communes qui se trouvent autour de ces métropoles.

J'aurais aimé que vous puissiez prendre note de ces deux éléments parce que je pense que c'est un élément important dans la concertation. Je pense que si, demain, on veut pouvoir réunir un maximum de monde pour se concerter, il faudra que la communication passe mieux que cela.

Dans un second temps, je voudrais m'adresser à M. Dessagne. Je vais presque de suite vous décevoir en vous disant que je ne vais pas forcément être très bref. Je ne vais pas forcément être très bref puisque quelque part, ce soir, j'ai été mandaté par de nombreux Aubagnais qui souhaitent que je vous fasse part de leur envie.

Pour quelles raisons au niveau du collectif, nous sommes contre la LGV ? Pour deux raisons essentielles. D'abord, parce que nous considérons que ce projet n'est pas un projet d'utilité publique, il n'est pas d'intérêt public. Ensuite, parce que nous considérons qu'il existe des solutions alternatives qui permettent de répondre beaucoup mieux aux besoins de notre région et notamment aux besoins de l'ensemble des communes de notre région et pas uniquement des grandes métropoles que sont Marseille, Toulon et Nice.

Pour quelles raisons nous considérons que ce projet n'est pas un projet d'utilité publique ? Pour trois raisons essentielles.

D'abord parce que nous considérons que dépenser aujourd'hui plus de 15 milliards pour réaliser ce projet n'est pas d'utilité publique. Quand on parle de 15 milliards et que l'on observe les comptes rendus de la Cour des comptes de 2008, on s'est rendu compte que les estimations réalisées par RFF pour les grands projets sont très loin de ce que coûtent ces projets. Aujourd'hui, on peut sans trop se tromper considérer que, de 15 milliards, on se retrouvera à la sortie à 30.

Il y a quelques jours de cela, le Président Nicolas Sarkozy a inauguré une ligne LGV dans le Nord-Est. Cette ligne, d'un investissement de 2 milliards d'euros, permettait aux citoyens de gagner 4h à 4h30 sur un trajet de 6h. C'est considérable, cela veut dire que cette zone n'était pas très bien desservie au niveau des TGV. Le projet dont on parle ce soir n'a rien à voir avec ce type de projet. Il aura un coût pharaonique pour gagner quelques minutes entre Marseille et Nice. En simplifiant,

nous, on a considéré que cela coûterait 15 milliards pour gagner 15 minutes, c'est peut-être un peu plus en minutes, mais ce sera certainement un peu plus aussi en milliards. C'est le premier élément qui fait que nous considérons que ce projet n'est pas un projet d'utilité publique.

Le second élément, c'est que vous avez décidé, à partir du rapport de M. Cousquer, qui lui aussi a essentiellement pris en compte les grandes métropoles et a négligé les petites communes qui sont aujourd'hui. Je n'ai pas vu beaucoup le nom de la ville d'Aubagne cité dans le rapport de M. Cousquer, qui précise par ailleurs que l'on a fait des économies d'échelle en réalisant le maximum de tunnels. Donc on a décidé de faire passer cette LGV des métropoles, en dépit de tout bon sens, au milieu de zones particulièrement urbanisées. Si pour RFF, les villas individuelles ne sont pas très importantes par rapport aux grands bâtiments, ce n'est pas notre avis parce que c'est nous qui habitons dans ces villas. Il faut savoir que votre projet, notamment sur le secteur d'Aubagne, va entraîner la destruction de très nombreuses villas et va entraîner la délocalisation et la destruction de nombreuses entreprises et donc de nombreux emplois. Je pense qu'à l'heure actuelle, ce n'est pas le meilleur choix qui puisse être fait.

Le 3^{ème} élément qui fait que ce projet n'est pas d'utilité publique, c'est qu'il n'intéresse pas le public, il intéresse essentiellement les élus. C'est un projet qui intéresse les élus, mais pas les concitoyens. Ce n'est pas moi qui l'affirme, c'est Mme Morizet lorsqu'elle a été auditionnée par la commission, elle a indiqué que c'était les élus qui étaient essentiellement intéressés et, quand je parle des élus, je parle des élus des grandes métropoles. Il est regrettable que RFF, pour pouvoir moderniser notre réseau secondaire, utilise systématiquement la mise en place d'un projet tel que la LGV pour mettre en œuvre les moyens nécessaires aux déplacements de tous les gens des communes qui se trouvent entre ces métropoles. Nous acceptons mal que RFF attende une LGV pour moderniser notre réseau, pour donner des moyens matériels à la SNCF et des moyens humains pour développer et optimiser notre réseau secondaire. Vous ne nous ferez jamais croire avant d'avoir mis en œuvre ces travaux-là que la LGV est une nécessité pour les populations.

Si ce réseau n'est pas d'utilité publique, est-ce qu'il a une utilité ? Oui, malheureusement, il a une utilité, mais il a une utilité privée. Pourquoi ? Parce que le gouvernement français aujourd'hui n'a pas les moyens de financer un tel projet. Je pense qu'il suffit d'allumer la télé tous les soirs pour se rendre compte que la situation financière de notre pays et de l'Europe ne permet pas d'investir de telles sommes.

Que va faire l'Etat ? C'est très simple, l'Etat comme d'habitude va se retourner vers les collectivités locales pour leur demander de prendre en charge une partie de cet investissement. Vraisemblablement, on dira que l'Etat et les collectivités locales prendront en charge 50 % de ces investissements, ce qui va endetter durablement et longuement les collectivités locales. A l'heure actuelle, on peut considérer que, pour tous les habitants de la région, ce projet va amener une surcharge fiscale d'environ 1200 euros par foyer fiscal de la région PACA. C'est vrai que c'est un projet régional. Il va donc amener un surcoût au niveau des habitants et la partie qui manquera, ce sera peut-être l'Europe qui la complètera, mais ce sera aussi et surtout les grands groupes privés. L'Etat n'aura pas les moyens de financer ce type de projet. Il va se retourner dans le cadre de partenariats public-privé vers les grands groupes privés qui, eux, nous attendent tous à la sortie, ils vont investir des sommes importantes pour prendre part à la réalisation de ce projet et pouvoir gagner de l'argent parce que le seul intérêt de ce projet quelque part, c'est de permettre à ces grands groupes de gagner de l'argent sur nos maisons et sur nos emplois.

A partir de là, l'intérêt privé est pour nous la raison essentielle de la construction d'un tel projet. Pourquoi ? Parce que nous considérons, comme le fait remarquer Mme la ministre Kosciusko-Morizet, que RFF accorde beaucoup trop d'importance, est obsédé par la réalisation de LGV et ne veut pas prendre en compte dès aujourd'hui la modernisation et le développement de notre réseau secondaire. Si RFF prenait en compte la modernisation et le développement de ce réseau, si RFF mettait en place les infrastructures que demandent les grandes métropoles et d'autres communes, nous n'aurions vraisemblablement pas besoin de cette LGV contrairement à ce que vous affirmez.

Ce que nous proposons, et nous ne sommes pas les seuls... Vous rencontrerez nos amis varois demain à Hyères, on est dans la même ligne de conduite, on est dans la ligne de conduite de la ministre, on est dans la ligne de conduite de pas mal de parlementaires. Je pense notamment à M. Nègre et à M. Mariton qui ont fait observer qu'aujourd'hui, il serait vraisemblablement beaucoup plus intelligent de rééquilibrer les investissements du SNIT (schéma national d'infrastructures de transport) qui est orienté essentiellement vers la réalisation de LGV. Aujourd'hui, beaucoup de parlementaires disent que c'est une erreur et qu'il est souhaitable de revoir la copie de ce SNIT pour s'orienter vers le développement de réseaux secondaires dont tous nos concitoyens ont bien besoin. Aujourd'hui, le réseau secondaire est dans un état qui est particulièrement mauvais. On constate que seuls 10 % des gens utilisent la LGV et que 20 % de ceux qui utilisent le réseau secondaire sont satisfaits de ce réseau. Cela veut dire que 80 % ne le sont pas du tout.

Donc nous avons décidé de demander à M. le préfet Hugues Parent et au Conseil régional de lancer une étude comparative non pas entre 2 tracés de LGV qui passe par le Nord ou par le Sud, il aurait pu passer par le Nord, chez les gens du pays d'Aix, mais ils ne veulent pas de ce projet parce que, pour eux, ce projet n'est d'utilité publique que s'il passe dans le Sud, ce qui est assez effarant. Sachez quand même que, dans le comité de pilotage qui décide des actions de la LGV, on trouve le pays d'Aix qui n'a pas voulu de la LGV chez elle. Donc c'est des gens qui considèrent que ce tracé est d'utilité publique, mais pas s'il passe chez eux, s'il passe chez nous, ce qui est quand même assez effarant.

Sachez, messieurs de RFF, qu'un projet de LGV dans une zone aussi urbanisée, ce n'est pas que des problèmes d'infrastructures, ce n'est pas que des problèmes de géologie ou d'hydrogéologie, c'est aussi des problèmes humains qu'il ne faut pas négliger. Nous étions samedi à une journée des associations sur Aubagne, nous avons rencontré beaucoup de personnes, notamment des personnes âgées qui nous ont fait part de leur détresse et de la difficulté qu'elles ont actuellement à trouver le sommeil. Certaines d'entre elles sont aujourd'hui déjà touchées profondément au niveau psychologique. Ne vous en étonnez pas, à partir du choix que vous avez fait, c'est tout à fait normal. A partir de ce soir, vous devez savoir que les choix que vous ferez auront un impact important sur la population et notamment sur la population aubagnaise. A partir de ce soir, vous ne pourrez pas dire que vous n'êtes pas au courant et que vous ne porterez aucune responsabilité dans tous les drames qui pourront survenir.

Si vous considérez que ce projet est le projet de toute une région, si c'est le projet d'une ville comme Marseille qui a vraisemblablement besoin d'une nouvelle gare souterraine, si c'est le projet de toute la région du pays d'Aix, faites-la passer par Marseille et faites-la remonter par Aix. Si les élus du pays d'Aix veulent de la LGV, ils n'ont qu'à la prendre, nous n'en voulons pas. Ce projet n'est pas le projet d'une région parce qu'il est le projet de la ville de Marseille et le projet du pays d'Aix, ce n'est pas le projet d'Aubagne. Aubagne est contre la LGV. Merci.

Alain DESSAGNE

La parole est à Philippe Marzolf pour répondre à votre question.

Philippe MARZOLF (CNDP)

Je ne vais pas vous répondre sur le fond, bien sûr, je laisserai RFF répondre. Je comprends que vous regrettiez qu'il y ait une réunion le même jour sur la 3^{ème} voie à Aubagne, c'est vrai que, moi, je n'ai pas tout regardé, il faudra faire attention les prochaines fois.

Les affiches sur Marseille, je pense qu'il y a eu une campagne d'affichage. Moi, je suis président de commissions particulières, c'est toujours difficile d'informer tout le monde. Soit on met dans la presse, mais cela coûte cher, je pense que cela a été fait, la presse régionale a été informée. Après, il y a la radio. Est-ce que tout le monde est toujours informé ? On ne peut jamais le garantir.

Pour le réseau secondaire, RFF répondra, mais quand on a fini le débat public, il y avait trois solutions : métropoles du Sud, une ligne directe ou améliorer le réseau secondaire et ne rien faire. Cela a été étudié dans le cadre de RFF, cette étude sur le réseau secondaire.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Je vous remercie de nous avoir donné votre position. Je veux juste préciser 2 ou 3 points.

Premièrement, sur la publicité de cette réunion, il y a eu un affichage, mais il y a eu aussi des doubles pages dans la presse quotidienne régionale à plusieurs reprises dans *Var Matin*, *Nice Matin* et *La Provence*, il y a eu pendant plus d'une semaine des annonces systématiques sur les deux radios régionales France Bleue Provence et Azur et puis, il y a eu un certain nombre d'articles puisque l'on a communiqué assez largement. Il est évident que certaines personnes passent à travers, c'est possible, mais on a essayé en tout cas de présenter très largement ces réunions et d'avoir la couverture médiatique la plus correcte par rapport à ce type de réunion qui n'est pas non plus en pointe par rapport à l'actualité. Il y a aussi des fois une actualité qui couvre un peu ce genre de choses.

Concernant le point sur RFF, j'ai noté beaucoup de positionnements par rapport à RFF. RFF est maître d'ouvrage, RFF intervient dans le cadre d'une demande, cette demande de réseau ferroviaire a été exprimé par un débat public. Le débat public est l'expression légale de ce qui est souhaité être fait. RFF est un outil mandaté par le gouvernement à la suite d'une décision de construire quelque chose. Aujourd'hui, on construit ce que l'on nous demande de faire, en tenant compte de toutes les sensibilités. La sensibilité humaine est bien entendu la sensibilité principale que nous regardons, au même titre que toutes les autres sensibilités. Il n'y a pas une situation de maître d'ouvrage technique qui ne prendrait pas en compte cette contrainte. Pour autant, la décision du gouvernement a été très claire : vous étudiez les conditions de réalisation d'un système ferroviaire dans le cadre du scénario des métropoles du Sud, c'est ce que nous nous efforçons de faire, et de mettre en place la concertation, c'est ce que nous faisons aujourd'hui.

Alain DESSAGNE

Vous faites deux critiques : un projet qui ne serait que pour les grandes métropoles et un projet qui ne s'intéresserait pas au réseau secondaire. Est-ce que, là-dessus, vous pouvez répondre à ce monsieur ?

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Oui. Premièrement, RFF passe beaucoup de son temps dans la mise à niveau du réseau ferroviaire. Vous situiez l'incongruité d'avoir 2 réunions publiques aujourd'hui. La 3^{ème} voie est un grand projet d'amélioration du système ferroviaire. Cela veut dire que l'on réalise aujourd'hui beaucoup de choses, dans le cadre d'un contrat de plan Etat-Région qui pèse 1 milliard d'euros. En aménagement du réseau ferroviaire, c'est un contrat de plan extrêmement ambitieux.

Le système ferroviaire et la LGV, ce n'est pas une fin en soi, simplement, on a des objectifs en 2023 et en 2040 d'augmentation du nombre de passagers transportés. Aujourd'hui, vous avez 40 millions de passagers transportés qui utilisent le système ferroviaire en région PACA, que ce soit le système régional ou le système national qui passe par PACA. En 2020, vous en aurez 80 millions et en 2040, vous aurez 110 millions de passagers. Il y a donc nécessité de mettre en place un système de transport des populations dans la région qui soit efficace et durable. Aujourd'hui, c'est le train qui représente cette capacité à transporter un nombre de gens conséquent dans un dispositif durable. On essaye de mettre cela en place par rapport à une commande qui a été faite et le train du quotidien, c'est quand même l'articulation principale.

Deuxième élément, cette ligne que l'on a aujourd'hui a cette contrainte d'être unique et que l'on ne peut pas multiplier les aménagements sur cette ligne pour assurer la robustesse. Aujourd'hui, on a un réseau qui manque de régularité. La SNCF qui est l'exploitant ferroviaire utilise l'infrastructure. RFF essaye de mettre en place une infrastructure pour que des entreprises ferroviaires qui circulent et qui proposent des services puissent le faire dans de bonnes conditions. Aujourd'hui, avec le système de voie unique, ce n'est pas possible de proposer des services plus performants puisque l'on a des circulations assez saturées. La mise en place d'une 2^{ème} infrastructure permet justement de libérer énormément de sillons et de mettre en place un système de transport régional important. Donc on a bien la construction d'un système ferroviaire performant avec la construction d'une LGV et les aménagements du réseau classique. C'est assez mécanique, ce n'est pas plus que cela. Par contre, il faut que l'on prenne en compte toutes les conditions de réalisation de ce projet.

Alain DESSAGNE

Monsieur au 4^{ème} rang.

Maurice SAPPE, Président du CIQ de Sainte Marthe

Je vous remercie de me donner la parole. Pour la publicité donnée à la réunion de ce soir, je suis surpris que le matelas ou le stock d'informations qui ont été cumulées au moment du débat public n'ait pas été utilisé. Je vous remercie.

Alain DESSAGNE

Une autre question derrière, Madame.

Julie MARTY, Collectif Tout Aubagne contre la LGV

Quand vous parliez tout à l'heure de l'aspect humain, je trouve que le fait d'avoir présenté la LGV au centre d'un cœur donne déjà le sens de la LGV par rapport à la concertation aujourd'hui et l'intérêt du projet. On a tous été surpris de ce cœur et cela a fait grand débat sur Internet.

Aujourd'hui, quand vous parlez, Monsieur, excusez-moi, j'ai oublié votre nom.

Alain DESSAGNE

M. Cherrier.

Julie MARTY, Collectif Tout Aubagne contre la LGV

J'ai l'impression que c'est une justification à tout ce qu'a dit M. Amberto tout à l'heure. Aujourd'hui, vous déroulez un discours que l'on connaît tous puisque l'on s'est tous renseigné, car tous les gens qui sont là se sentent concernés par ce projet. C'est un déroulé assez classique des arguments que vous proposez. On sait que vous êtes sur ce projet depuis de nombreuses années. Aujourd'hui, on a l'impression que cette concertation qui dure finalement 6 mois, alors que cela fait de nombreuses années que vous en parlez déjà, ne nous laisse que peu de temps pour nous organiser et avoir des arguments à proposer, parce qu'effectivement, nous ne sommes pas tous experts du transport ferroviaire français.

J'ai pris beaucoup de contacts ces derniers temps, notamment avec l'AGAM, MPM Marseille. Les personnes que j'ai contactées ont été étonnées. Sur Aubagne, il y a un tracé qui a été évoqué par la mairie comme ayant été montré par RFF, un tracé qui était beaucoup plus précis qu'un couloir de 7 kms de large. Quand nous avons demandé à RFF des confirmations sur des études plus

précises, nous n'avons pas eu de réponse. Les personnes de l'AGAM nous ont dit qu'elles avaient été mandatées pour faire des études beaucoup plus précises que ce couloir de 7 kms de large et qu'elles étaient étonnées que la concertation se fasse sur ce couloir de 7 kms alors que peu d'informations nous avaient été données sur ce qui avait été réellement étudié.

Les études ne sont certainement pas abouties, les choix ne sont peut-être pas faits, mais sur Aubagne, nous sommes traversés sur une autoroute, il y a un couloir de nuisance, m'ont-ils dit à l'AGAM, donc c'est assez logique de suivre la ligne existante et ensuite d'utiliser un couloir de nuisances suivant l'autoroute. L'AGAM a dit exactement la même chose, ils nous ont dit qu'ils avaient entre les mains des documents qui confirmaient des études pour lesquelles ils avaient été mandatés. Aujourd'hui, ils étaient étonnés que l'on parle d'un couloir de 7 kms de large. Je vous remercie.

Philippe MARZOLF (CNDP)

Sur les adresses du débat public, bien sûr, à la fin du débat public, on avait un fichier avec tous les gens qui avaient posé des questions ou qui s'étaient inscrits pour recevoir les journaux. Le fichier a été transmis à RFF avec avis à la CNIL. Ce fichier a permis d'informer les gens au début de la concertation préalable en 2006-2008.

Vous dites que vous avez peu de temps pour vous organiser. La charte de la concertation a été co-élaborée, ce qui est déjà une chose qui est bien, avec les acteurs. C'est la première fois qu'une charte de concertation est co-élaborée et coécrite avec les acteurs. Cela a pris toute l'année dernière. La charte a été validée au mois de décembre et donc les associations savaient qu'il y aurait une phase de concertation. Les associations font aussi le buzz sur Internet ou ailleurs pour informer. Quatre mois de débat public, cela suffit largement pour s'organiser, il y a du temps, cela a été préparé déjà avant.

Julie MARTY

Vous êtes des professionnels et nous des citoyens.

Philippe MARZOLF (CNDP)

Je ne suis pas un professionnel du ferroviaire. Dans les associations, il y a beaucoup d'anciens professionnels du ferroviaire, des retraités de la SNCF ou de RFF ou d'autres qui viennent apporter leurs compétences.

Julie MARTY

Je vous dis notre difficulté à nous de pouvoir nous renseigner sur cette LGV. Si vous demandez à n'importe qui dans la rue ce qu'est une concertation publique, je pense que très peu de gens le savent. Vous disiez que le facteur humain était important. Il faut entendre notre difficulté aussi de pouvoir nous renseigner, d'avoir des informations justes. Si nous avons des éléments d'information clairs et des réponses claires de la part de RFF... Aujourd'hui, quand la mairie d'Aubagne a fait des demandes, celles-ci sont restées lettre morte. Oui, on peut s'organiser en 4 mois peut-être à la mairie. Moi qui suis citoyenne aubagnaise simplement, j'ai mis quand même du temps à savoir de quoi l'on parlait et je ne suis certainement pas au bout parce qu'il en reste. Maintenant, je me rends compte que vous êtes vraiment dans une politique de justification.

Alain DESSAGNE

On va parler dans deux secondes de la concertation, comment elle est organisée dans le département des Bouches-du-Rhône, vous verrez qu'il y a pas mal de choses pour vous forger un

point de vue, pouvoir poser des questions, obtenir des compléments d'informations par rapport à ce qui vous sera donné. Néanmoins, je voudrais que l'on puisse répondre à la question de Madame qui a dit : il y a un tracé très précis qui est paru dans la presse. On nous dit aujourd'hui que l'on redémarre avec une concertation large avec un fuseau de 7 kms. Qu'en est-il ?

Gérard RAMPAL, adjoint au maire d'Aubagne

Avant la réponse, je voudrais intervenir s'il vous plaît.

Alain DESSAGNE

Le micro pour Monsieur.

Gérard RAMPAL, adjoint au maire d'Aubagne

Merci. En préambule, je voudrais insister, je trouve un peu cavalier d'organiser 2 rencontres le même soir par le même organisme. Ce soir, il y a une réunion à Aubagne, mon collègue l'a dit, ce sont les mêmes concitoyens qui sont intéressés par cela. Je n'irais pas jusqu'à dire que cela a été fait exprès, mais on ne pourra pas m'empêcher de le penser.

Sur le tracé présenté par RFF aux élus de notre secteur, M. Cherrier dira si c'est faux, effectivement, un tracé a bien été présenté aux élus de mon territoire. Aujourd'hui, on dit que ce tracé est un tracé potentiel et qu'il pourra être discuté. En tout état de cause, il n'y a aucun scénario présenté par RFF sur un autre tracé sur ce territoire.

Moi, je ne me prononcerai pas en disant : il faut que la LGV soit là plutôt que là-bas. Je défends mon territoire, mais je n'en attaquerai pas d'autres. Les Aixois se sont battus comme nous, ils ont gagné, mais nous, on n'a pas perdu et on est loin d'avoir perdu.

Je demande qu'une étude soit réalisée... On a eu la possibilité de s'exprimer au comité territorial mais aussi dans les rencontres que RFF organise avec les élus. Il y a une autre alternative que la LGV qui massacre la vallée de l'Huveaune. Dans l'aménagement du territoire, la délégation dont j'ai la responsabilité sur l'ensemble du pays d'Aubagne et de l'Etoile, c'est-à-dire sur Cuges aussi, puisque vous proposez de le faire passer à Cuges. On ne fait pas d'aménagement pendant des années et des années et, un beau jour, on décide de faire une LGV qui va traverser ce territoire, massacrer, détruire un grand nombre de maisons individuelles, sans parler de notre zone industrielle, où l'on va supprimer des centaines et de centaines d'emplois.

On a attendu 30 ans pour espérer l'amélioration de la desserte depuis Marseille-Saint Charles en construisant une 3^{ème} voie. Quand je dis 30 ans, je suis généreux puisque j'ai malheureusement un grand âge et quand je suis rentré à la SNCF, on en parlait déjà.

Aujourd'hui, cette 3^{ème} voie est en cours de construction et c'est une bonne chose pour l'amélioration de notre desserte régionale. Nous l'avons réclamée et nous l'avons obtenue.

Aujourd'hui, on demande l'amélioration de ces 3 voies, voire une 4^{ème} voie, puisqu'à la sortie de Saint Charles pour aller jusqu'où ? On ne sait pas. On demande que, s'il y avait la possibilité de faire une 4^{ème} voie, pour nous Aubagnais et habitants de l'ensemble du territoire aller au-delà de la ville d'Aubagne et de notre territoire et ne pas passer par Cuges, cela éviterait une partie de notre territoire. Mais je laisserai mes collègues du Var et des Alpes-Maritimes parler des aménagements qu'ils souhaitent.

En tout cas, ce que l'on vous demande, et on se battra pour... On a perdu pour l'instant avec notre partie du territoire, mais nous n'aurons pas perdu sur la construction de la LGV qui va massacrer la vallée de l'Huveaune.

Maintenant, je souhaiterais que M. Cherrier réponde à la question de la dame d'Aubagne sur ce tracé. Quand M. le maire vous l'a apporté lors des rencontres que l'on a avec vous, on savait très bien que RFF nous avait dit « c'est un tracé secret et surtout ne le dites à personne ».

Alain DESSAGNE

Jean-Michel Cherrier, vous présentez des tracés secrets comme cela ?

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Ce qui n'est pas secret, c'est l'explication que j'ai donnée aux gens d'Aubagne qui me l'ont demandée, vous pouvez en témoigner. Je vais redire exactement la même explication. Il faut que l'explication passe dans les deux sens. Quand il y a une information qui part dans un sens et que des explications sont données dans l'autre, il faut aussi les propager, donc je vais le faire moi-même.

On est dans une logique d'étude qui est de choisir des fonctionnalités et beaucoup de fonctionnalités sur ce projet n'ont pas encore été déterminées. Les emplacements des gares sont importants et déterminent en gros les bandes de passage potentielles que l'on aura à travailler.

Deuxièmement, les études se font systématiquement en entonnoir et en granularité. On ne part pas d'un tracé possible car un tracé possible aujourd'hui ne veut rien dire, on a énormément de données techniques et de données de prise en compte du territoire à prendre justement en compte pour essayer de construire ce que pourrait être une infrastructure. C'est la raison pour laquelle on vient en concertation faire des groupes de travail géographiques pour étudier et regarder précisément dans les différents groupes de travail géographiques quels sont les éléments à prendre en compte. Une fois que l'on aura ces éléments à prendre en compte en calant ce que vous avez appelé tout à l'heure des sensibilités humaines, des sensibilités économiques, des sensibilités environnementales, que l'on aura travaillé avec vous sur ces logiques-là (c'est ce que l'on va présenter dans les groupes de travail), on aura établi ce qui pourrait être les zones qui nous permettraient de caler les infrastructures. A partir de ce moment-là seulement, on commencera avec les bureaux d'études à regarder à l'intérieur de ces zones à 1 000 mètres quelles sont les possibilités de tracés, de choix d'infrastructures, et il y en aura plusieurs. Donc il faudra encore beaucoup de travail pour arriver au tracé définitif.

Concernant ce qui a été montré, je vous l'ai dit tout à l'heure, à la sortie du débat public, il existait quatre variantes, quatre scénarios qui devaient être étudiés. Ces scénarios ont été établis en comparaison les uns des autres, en tenant compte à la fois des enjeux environnementaux, des enjeux économiques et donc du coût de projet. Pour avoir des estimations de coûts identiques et linéaires avec l'ensemble du dispositif, il a fallu regarder quels étaient les enjeux de construction, de passages en tunnel, de grands ouvrages et l'on a réalisé ce que l'on appelle des tracés de référence pour nous permettre de faire ce chiffrage. Ces tracés de référence n'ont strictement rien à voir avec le travail que l'on fait aujourd'hui, qui nécessite une prise en compte graduelle des enjeux de la bande à 1 000 mètres, puis de la bande à 500 mètres, puis de ce qui pourra se faire. C'était un ensemble purement technique nous permettant de considérer que ce qui était mis en place était potentiellement réalisable et de comparer les coûts des différents scénarios.

Cette explication, je vous l'ai donnée très clairement déjà. Je la redis sans ambiguïté ici. Ce n'est pas le tracé définitif, ce n'est pas quelque chose qui se présente parce que cela n'a pas de sens, parce que les éléments de construction même de ce qui sera plus tard des bandes à 1 000 mètres aboutiront à des choses dont on va nous-mêmes parler ensemble dans le cadre des groupes géographiques.

Alain DESSAGNE

Après, on a un monsieur qui lève la main depuis un petit moment.

Michel FORNERON

Je parle à titre personnel. Je regardais cet après-midi le bilan loti de la LGV Nord. Un bilan loti, c'est un bilan qui est fait après que la LGV a été construite et qui compare les estimations et les prévisions qui avaient été faites au moment de l'enquête publique avec la réalité après sur le terrain. On voit des choses assez extraordinaires. J'aimerais bien que l'on explique ici quels vont être les moyens qui vont être donnés à la concertation pour que l'on ne répète pas ce qui s'est passé sur la LGV Nord. Juste deux exemples. On nous explique que le trafic prévu pour le TGV Nord au moment de l'enquête publique était annoncé au moment de l'enquête publique à 40 millions de voyageurs. En réalité, en 2002, il s'est trouvé qu'il était à 20 millions de voyageurs.

Les estimations de coût d'investissement ont été largement dépassées, les coûts de fonctionnement aussi.

Et il y a un petit paragraphe qui est intitulé dans ce rapport « une dégradation de la qualité de l'offre ferroviaire non TGV. »

J'imagine que tout n'est pas comparable et que ce qui se fait aujourd'hui sur la LGV PACA et ce qui s'est fait sur la LGV Nord n'est pas tout à fait la même chose.

Par contre, ne serait-ce qu'en termes de qualité du débat et de qualité des données que l'on va donner au public, je voudrais savoir ce qui est mis en place dans le cadre de la concertation pour que les données, les estimations économiques, de trafic... Vous avez parlé de 20, 40, 80, 120 millions de passagers ferrés sur PACA. Ces estimations ne sont pas des estimations typiquement RFF qui, malgré tout, est impliqué et intéressé parce que, comme vous l'avez dit, vous êtes maître d'ouvrage et que vous allez le faire. Donc vous avez intérêt à avoir un discours sur le mode : ce que je vais faire va être à la fois intéressant pour des déplacements longue distance par le TGV, mais aussi, cela va améliorer votre réseau secondaire. Comment faire pour que, dans le cadre de la concertation, ces données soient les plus neutres possibles pour se faire tous une idée ?

Le fond de l'affaire aujourd'hui, c'est de savoir si la mise en place malgré tout de cette LGV va apporter un plus et à quel coût à des déplacements locaux (locaux au sens régional), parce que, quand on parle de développement durable des déplacements, l'enjeu, c'est plus des déplacements internes entre les métropoles et pour desservir des zones mal desservies aujourd'hui par le réseau secondaire que sur des déplacements de longue distance qui sont un autre type de problématique, qui n'est pas à négliger, mais ce sont deux champs différents.

Alain DESSAGNE

Monsieur à côté, vous vouliez poser une question.

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

Combien d'hectares de terres agricoles vont disparaître ? On a fait plier à Bonnieux Pierre Cardin. Sur ses terrains, M. Pierre Cardin voulait faire un golf. Donc la RTT ne nous fait pas peur.

Philippe MARZOLF (CNDP)

A la CNDP, on fait toujours très attention aux études. Les études sont réalisées sous la maîtrise d'ouvrage du maître d'ouvrage, c'est RFF qui choisit les bureaux d'études. On veille à ce que les études soient rendues publiques, pour que les personnes puissent regarder comment elles ont été faites. A part commanditer une étude complémentaire ou un audit de méthodologie de l'étude qui a

été faite, qui serait aussi à la charge de RFF, il n'y a pas beaucoup de solutions pour arriver à prouver l'indépendance, la transparence de ces études.

Alex AMBERTO, Collectif Tout Aubagne contre la LGV

J'aimerais que l'on n'oublie pas l'étude Cousquer. Cette étude qui a permis de choisir la LGV PACA comme vous le dites a quand même évoqué des scénarios de tracés. Si vous n'avez pas les plans, parce que je sais que les responsables chez RFF et à la SNCF changent régulièrement, on pourra vous les procurer et vous verrez qu'il y avait de très grandes zones en souterrain et qu'elles ne le sont plus aujourd'hui. Donc il ne faut pas se contenter aujourd'hui de mettre complètement de côté ce qui a été évoqué à l'époque qui a permis de faire un choix et dire « on repart à zéro ». Il faudra intégrer ces éléments-là. Là, je rejoins ce que disait Julie tout à l'heure, on a besoin d'un peu de temps pour étudier ce rapport, il ne faut pas l'oublier, d'autant que M. Cousquer est toujours impliqué dans ce projet puisqu'il est en charge de trouver son financement. Pour nous, indirectement, c'est un peu lui qui est à l'origine de ce choix, choix qui a été fait à l'époque par M. Borloo.

Alain DESSAGNE

Il y a beaucoup de questions : la qualité des prévisions, le nombre d'hectares consommés, les études Cousquer... Il y a un certain nombre d'éléments qui vont vous être apportés dans les 2 exposés qui vont suivre. Donc peut-être que l'on peut se contenter à ce stade, puisque l'heure tourne, d'une réponse rapide, puis on y reviendra ensuite dans le détail quand on parlera des prévisions et de la façon dont les fuseaux sont préparés.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Un retour sur le bilan loti. On aura nous aussi un bilan loti sur la construction de cette ligne, cela donne énormément d'instructions. RFF en tant que maître d'ouvrage tient compte des résultats des bilans lotis dans son appréciation et dans ses études. Tous les bilans lotis ne donnent pas les résultats que vous avez, d'autres comme la LGV Est ont des résultats inverses, les prévisions étaient sous-estimées, les résultats sont doubles, donc c'est très variable. Nous, on essaye de prendre en compte la constitution même de ces études pour essayer d'aménager cela au mieux. Les principes mêmes de construction du TGV Nord ne sont pas les mêmes que ceux qui sont déclinés aujourd'hui, on a avancé dans les procédures, on a avancé dans le système, la législation a avancé. Il y a aujourd'hui un Grenelle 2, cela n'existait pas à l'époque. Donc tout évolue. Il y a un champ de précision des études que l'on essaye d'augmenter.

En tout cas, les études sont effectivement diffusées, c'est ce qui permet une logique contradictoire. RFF est mandaté pour faire des mesures et pour faire des études. On demande à des bureaux d'études de les faire, ce sont des gens qui sont des spécialistes de ce type d'études. Notre but n'est pas de biaiser les études, notre but est de démontrer autant que faire se peut par l'ensemble des éléments que l'on prend en compte que quelque chose est réalisable ou pas réalisable. Il y a de temps en temps des études qui montrent que telle ou telle chose n'est pas réalisable et c'est pris en compte. Après, c'est toujours très difficile à contester, c'est toujours très difficile à démontrer mais on pourra toujours démontrer à la fois les méthodologies, cela aussi, c'est contesté, mais les résultats sont faits pour permettre au plus grand nombre de comprendre ce qui est fait.

Alain DESSAGNE

On reviendra tout à l'heure sur votre question, dès que l'on parlera scénarios et zones de passage. Je vous propose d'avancer sur la concertation parce que l'heure tourne et que l'on a encore deux

exposés à passer et je pense que certaines des questions que vous vous posez vont trouver un début de réponse dans ce qui va vous être présenté maintenant.

Jean-Michel CHARRIER (chef de la mission LGV PACA)

On ne rejette aucune des questions, les questions vont revenir et l'on va apporter des précisions, donc je suis certain que cela va amener d'autres questions. Ceci dit, un certain nombre des questions que vous vous posez peuvent trouver quelques éléments de réponse. Donc on déroule, parce que, au moins, vous aurez tous les éléments pour poser des questions. Sinon, on ne pourrait pas tout vous montrer, ce qui serait dommage. Donc on vous montre tout et, après, on a un grand temps d'échanges.

2 LA CONCERTATION QUI S'OUVRE

On va parler du dispositif de concertation : la concertation définie dans la charte pour construire ensemble le projet, les instances de concertation, le calendrier de la contestation... Lapsus révélateur ! Cela conteste à tous les étages ! Devenez contesteur de la concertation, non, acteur de la concertation.

2.1 UNE CONCERTATION VOLONTAIRE DÉFINIE PAR LA CHARTE

Philippe Marzolf l'a évoqué, sur ce projet, c'est une charte qui a été co-construite avec les acteurs, c'est un élément important pour nous parce que cela correspondait à un retour de bilan sur la première phase, que l'on avait rendu public en réunion le 14 janvier et le 9 juin. Ce qui a été fait et proposé par les acteurs en éléments à apporter à ce dispositif a abouti au fait qu'il était nécessaire de faire une co-construction de charte. C'est ce que nous avons fait, donc c'est un exemple clair de la prise en compte des problématiques rencontrées sur le terrain pour essayer de faire évoluer notre façon de gérer les projets. Cette charte a été validée par le comité de pilotage. Vous retrouvez tous les éléments sur le site Internet. Petite précision technique, on vient de changer ce soir même de dispositif de site Internet. Vous êtes normalement censés retrouver tous les documents qui ont été présentés, toutes les études qui ont été faites, la charte sur le site Internet. Vous avez aussi la possibilité de nous écrire directement sur le site Internet. S'il manquait des études, vous voudrez bien le préciser et on les mettra en ligne.

2.2 UNE CONCERTATION POUR CONSTRUIRE, ENSEMBLE, LE MEILLEUR PROJET

La concertation discutée avec les élus du territoire : aujourd'hui, on a mis en place un processus de rencontre des élus justement pour, avant de rentrer dans le cadre des groupes géographiques, essayer de comprendre quelles étaient les attentes des différents élus.

L'ouverture de la participation à la concertation de tout le monde : c'est ouvert à tout le monde.

Locale : c'est le principe des groupes de travail géographiques, c'est d'aller chercher l'ensemble des enjeux par ceux qui les connaissent le mieux, ceux qui y vivent.

Pragmatique, parce que l'on est dans un processus par étapes. On ne peut pas avancer sur ce projet de façon directe, il y a des étapes, il y a des moments clés, il y a des décisions à prendre. On va vers une décision aujourd'hui de choix de scénario, tout n'est pas décidé, les emplacements

de gares ne le sont pas, il reste encore du travail à faire. Pour définir les bandes de passage qui pourraient être liées à ces décisions, il faut que l'on ait ces cliquets qui nous permettent d'avancer.

Suivie et évaluée : j'en ai parlé tout à l'heure, le collège des acteurs, la commission de la concertation et le garant de la concertation.

Les instances de la concertation que je viens d'évoquer.

- Le comité de la concertation et le collège des acteurs qui sont dans une logique de suivi et d'évaluation de la concertation.
- Les réunions publiques que nous avons aujourd'hui permettent d'informer et de faire participer le public à l'élaboration du projet, et puis aussi d'écouter les éléments que vous avez à nous transmettre et éventuellement vos propositions que l'on notera soigneusement pour les réinjecter dans les groupes de travail et fournir des réponses sur les prochaines réunions publiques.
- Les commissions consultatives d'élus qui sont réalisées sous la responsabilité du préfet de département et qui réunissent les élus de la région en parallèle du dispositif de concertation sur le territoire.
- L'ensemble des groupes géographiques auxquels vous êtes conviés à participer, à partir du moment où vous vous inscrivez sur le site et dans le cadre du groupe de travail, pour débattre des enjeux locaux sur la constitution des études
- Les groupes thématiques : aujourd'hui, il y en a quelques-uns. Un groupe thématique agriculture/viticulture/sylviculture a été mis en place. Il y en a un autre qui va se mettre en place dans les Bouches-du-Rhône et on vous demandera, Monsieur, d'y participer si cela vous intéresse. Il y a un groupe thématique fret et logistique qui a été mis en place aussi. Il y a un groupe de travail sur les gares.

2.3 LE CALENDRIER DE LA CONCERTATION

La concertation a été lancée par les comités territoriaux des 8, 9 et 12. Les réunions publiques auront lieu en 3 temps : un premier temps sur les scénarios qui débouchera sur un comité territorial aux alentours de fin octobre. A partir de ce comité territorial, on mettra en place les différents fuseaux de passage qui se seront dégagés des discussions que l'on aura eues sur le territoire. Et puis, des réunions de travail sur le terrain pour affiner les enjeux. Et puis une période début décembre de synthèse du travail qui aura été fait dans les groupes de travail, des séries de restitutions de réunions publiques comme celle-ci sur tout le territoire (il y en aura 10), une par zone géographique pour avoir une restitution la plus précise possible du travail. Et puis un comité territorial pour transmettre au comité de pilotage ce qui, je l'espère, se dégagera comme consensus de projet. Voilà pour la planification.

2.4 DEVENEZ ACTEUR DE LA CONCERTATION

Pour devenir acteur, vous avez des registres à la disposition dans cette salle, vous pouvez manifester votre intérêt par courrier et vous pouvez vous inscrire directement sur le site Internet. Ce soir, je ne vous le garantis pas, mais demain, a priori, oui.

Sur les différents groupes de travail géographiques, je vais donner la parole à Stéphane Rosso qui est le chargé territorial en charge des Bouches-du-Rhône. C'est lui qui aura la charge d'animer les différents groupes de travail sur le territoire.

Stéphane ROSSO (chargé territorial RFF pour les Bouches-du-Rhône)

Trois groupes de travail géographique sont été créés dans les Bouches-du-Rhône :

- Un groupe de travail « Nord Marseille » pour parler des problématiques de l'entrée de Marseille et de la traversée de Marseille ;
- Un groupe de travail qui correspond à des enjeux locaux de la vallée de l'Huveaune (La Penne-sur-Huveaune, la sortie de Marseille, Aubagne) ;
- Un groupe de travail qui inclut également Aubagne et qui va jusqu'à la frontière départementale.

On a « géographisé » les groupes, mais s'il y a des personnes d'Aubagne qui veulent venir apporter leur réflexion dans le groupe de travail « Nord Marseille », c'est avec plaisir qu'on les prendra. Il n'y aucune étanchéité entre les groupes de travail. Tout est perméable, c'est-à-dire que vous pourrez venir participer à n'importe quel groupe de travail d'où que vous soyez.

A ce jour, on a environ 25 personnes identifiées pour participer à ces groupes de travail.

Quatre sessions seront organisées par groupe de travail, en deux temps : validation d'un scénario fonctionnel c'est-à-dire le positionnement des gares et les services associés et, derrière, réflexion au niveau des fuseaux et des enjeux locaux pour l'inscription de ces fuseaux de passage sur le territoire.

La première base de travail que l'on va vous distribuer, ce sera le kit du concertant, qui contient tous les documents qui ont permis à RFF, aux bureaux d'études, aux élus, aux financeurs, aux personnes non cofinanceurs, aux associations qui ont participé à tout ce travail, d'arriver à cette proposition des 4 scénarios. Ce kit du concertant est remis à tous les acteurs qui veulent participer activement à la concertation. Il est disponible sur le site Internet en téléchargement.

Alain DESSAGNE

Vous avez peut-être vu en rentrant qu'il y avait des lettres T et des petits coupons pour déposer vos coordonnées et éventuellement poser une question. Si certains d'entre vous ce soir n'ont pas eu le temps ou l'envie de poser une question en public, vous pouvez le faire en sortant. Vous avez un petit coupon. Soit vous le mettez dans l'urne soit vous prenez une enveloppe et vous nous le renvoyez sous enveloppe T (donc sans frais). Y a-t-il des questions sur la concertation ? Madame au 3^{ème} rang, allez-y.

2.5 ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Monique CORDIER, Présidente de la confédération des CIQ de Marseille et des communes environnantes

Question très technique, j'ai été contactée par *mail* le 7 avec une demande de réponse pour le 5. J'ai été un peu surprise sur la méthodologie, mais cela peut arriver, ce n'est pas grave.

On ne peut s'inscrire qu'à un seul groupe de travail ?

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Vous pouvez vous inscrire à tous les groupes de travail que vous souhaitez, il n'y a pas de restriction.

Monique CORDIER

Pour Marseille Nord et Marseille Est, je n'ai vu que 3 dates et non 4. J'ai relu le *mail*, mais il était peut-être tronqué.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Une erreur est toujours possible. Normalement, le même *mail* a été envoyé à tout le monde, il est possible qu'il y ait eu une erreur technique.

Effectivement, on avait envoyé initialement un *mail* à tous les acteurs et on avait demandé un retour le plus rapide possible pour essayer d'estimer la participation parce qu'au niveau de l'organisation, s'il y a 200 personnes ou s'il y en a 50, ce n'est pas pareil.

Sinon, sur le groupe de travail, normalement, il y a 4 dates. Stéphane est là, c'est votre chargé territorial, il va vous répondre clairement sur les dates et sur la convocation.

Cette réunion, c'est aussi l'occasion de connaître votre interlocuteur. Vous avez identifié Stéphane. Vous lui envoyez un *mail* et il vous répondra. Je sais que la communication, ce n'est pas toujours simple, il y a parfois des incompréhensions, c'est pour cela que j'ai souhaité que, dans l'organisation, il y ait un chargé territorial. Au premier rang, il y a des gens qui secondent Stéphane dans la mise en œuvre de ces groupes de travail. Il n'est pas tout seul. Vous pouvez lui demander tous les renseignements en tant que de besoin.

Monique CORDIER

Je profite du micro pour continuer. C'est un projet qui est quand même d'envergure internationale puisque le but est, si j'ai bien compris, de relier Barcelone et Gênes. Dans la façon dont vous présentez le groupe de travail, il me semble que l'on va travailler... Quand on a un projet comme celui-là, il faut remettre l'homme au centre du débat. Donc les nuisances qui peuvent être générées pour certaines personnes, c'est important, mais est-ce que l'on aura aussi un temps de travail pour la globalité du tracé ?

J'ai bien entendu ce qu'ont dit les Aubagnais et je le perçois bien parce que j'ai parmi mes adhérents des gens qui sont d'Aubagne. Est-ce que l'on va avoir un essor économique grâce à la LGV ? Cette notion d'utilité publique, est-ce que l'on aura dans le groupe de travail quelque chose qui nous l'indiquera ou qui répondra à nos questions ?

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Vous aurez l'ensemble des données qui concernent le système global. Dans les groupes de travail, vous n'aurez pas uniquement les éléments qui concernent votre groupe de travail, vous aurez les éléments généraux de disposition du projet. C'est compliqué de travailler à la fois sur des enjeux globaux et sur le territoire, mais on souhaite faire le grand écart, on souhaite que vous ayez une vision globale de ce que l'on construit et en même temps de l'acuité sur la zone géographique. On va essayer de réaliser ce 360 degrés.

Alain DESSAGNE

Les lieux et dates des réunions, je pense qu'ils sont disponibles sur le site Internet dès ce soir, mais peut-être que l'on peut vous les donner tout de suite.

Stéphane ROSSO

Pour le groupe de travail « Nord Marseille », les réunions auront lieu au World Trade Center à Marseille les 19 septembre, 3 octobre, 7 novembre et 21 novembre.

Pour le groupe de travail « vallée de l'Huveaune », les réunions auront lieu à La Penne-sur-Huveaune dans la salle La Massabielle les 21 septembre, 5 octobre, 9 octobre et 23 novembre.

Pour le groupe de travail « Pays d'Aubagne – Sainte Baume », les réunions auront lieu au centre des congrès Agora à Aubagne les 23 septembre, 7 octobre, 14 novembre et 25 novembre.

Toutes les réunions auront lieu entre 14h et 18h.

Alain DESSAGNE

Madame, c'est à vous.

Mme AMBERTO, association Enterrons la LGV

Si les réunions ont lieu en journée en semaine, les gens qui travaillent ne peuvent pas y aller.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Ce n'est pas possible de construire des réunions systématiquement le soir. On fait les réunions publiques à 19h. Après, les réunions de travail, malheureusement, il faut les monter dans la journée, on ne peut pas les monter le week-end, ce n'est pas possible.

Un participant

Avouez quand même que c'est très contradictoire avec l'esprit d'une concertation et d'une co-construction.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Je ne connais pas de concertation qui se soit réalisée tous les soirs à partir de 19h et tous les week-ends. Il y a beaucoup de réunions, ce n'est pas très simple à faire. Franchement, c'est quand même très difficile de réaliser une concertation tous les week-ends avec des groupes de travail tous les week-ends, je ne suis pas certain que les gens auraient plus de disponibilité le week-end non plus.

Un participant

On ne parle pas des week-ends, on parle du soir. Dans les communes, quand on fait de la concertation avec les citoyens, on le fait le soir.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Toutes les réunions publiques ont lieu le soir. Les groupes de travail sont des sets de travail qui sont quand même assez long, il faut que l'on ait du temps pour faire ce travail-là. Le soir, c'est compliqué.

Mme AMBERTO

Je suis désolée de reprendre la parole, mais je ne comprends pas. Pourquoi créer ce type de réunion de travail si la majorité des personnes ne peut pas y aller ? On peut donc s'en dispenser,

cela veut peut-être dire que vous avez déjà pris des décisions à notre place. Je m'interroge fortement. Je n'arrive pas à comprendre. Je ne vous demande pas de venir travailler le dimanche, je vous demande pourquoi mettre en place des groupes de travail si une majorité de personnes ne peuvent pas se déplacer et y assister. Pourquoi un simulacre ? Merci.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Il ne faut pas utiliser le mot « simulacre ». La concertation et les groupes de travail sont mis en place, ce n'est pas un simulacre. Aujourd'hui, beaucoup de gens se sont inscrits et vont participer à ces différents groupes de travail. Je comprends la complexité pour certains d'entre vous de pouvoir y participer. Il y a un principe qui s'applique à peu près partout de représentativité. Vous êtes une association, vous êtes nombreux et, du même coup, il y a une possibilité pour vous d'échanger et d'essayer de voir quelles personnes pourraient y participer. C'est le principe même du dispositif associatif, de la participation. Ce n'est pas très simple, donc je n'ai pas de solution à vous donner, Madame, je suis désolé. On essaye de construire les réunions pour des groupes de travail, on a aussi, nous, des contraintes avec l'ensemble des bureaux d'études, l'ensemble des dispositifs, il faut que l'on ait des sets de travail suffisamment complets.

Alain DESSAGNE

Monsieur.

Alex AMBERTO

Pourquoi, sur les quatre réunions, ne pas en organiser deux le samedi et deux en semaine ? Ce serait un bon équilibre. J'aimerais bien que M. Marzolf en tienne compte.

Philippe MARZOLF (CNDP)

J'entends bien. C'est toute la difficulté. Dans les débats publics, c'est vrai que les réunions publiques sont plutôt le soir et les ateliers sont plutôt l'après-midi, les gens se dégagent. C'est vrai ce qu'a dit M. Cherrier, il y a des associations qui se sont organisées, tout le monde ne travaille pas tout le temps en même temps, il y a peut-être des moyens de travailler ensemble ce que l'on veut apporter comme proposition et puis qu'il y ait un ou deux représentants. Par contre, on va proposer cela à RFF, s'ils sont prêts à venir travailler aussi le samedi. Là, c'est plutôt aux techniciens de RFF de répondre.

Alain DESSAGNE

S'il n'y a pas d'autre question, on passe à la dernière partie, l'exposé sur les scénarios de desserte et d'aménagement d'une part et puis sur l'insertion ces scénarios dans le territoire.

3 LES SCÉNARIOS ET LEUR INSCRIPTION DANS LE TERRITOIRE

Stéphane ROSSO

L'objectif de la concertation est bien en deux temps : d'abord, valider des scénarios (objectifs de services et de fonctionnalités, positionnement des gares, dessertes...) et, dans un deuxième temps, discuter des fuseaux de passage qui doivent être proposés au comité de pilotage qui se tiendra mi-décembre.

3.1 COMMENT ONT ÉTÉ DÉFINIS LES SCÉNARIOS ?

Comment le comité de pilotage est arrivé à proposer ces 4 scénarios à la concertation ?

On est parti – RFF, les bureaux d'études ainsi que les différents comités qui ont été créés – des grands objectifs du projet :

- Assurer une desserte à grande vitesse entre Nice et Paris et entre les différentes métropoles (rapprocher Marseille de Nice, rapprocher Toulon de Marseille et de Nice).
- Constituer un réseau maillé. Quand on parle de réseau maillé, on parle de plus de robustesse, de plus de fiabilité. Le constat est clair : l'infrastructure existante n'apporte pas totale satisfaction à tout le monde. Si l'on ne fait rien, on n'arrivera pas à résoudre ce problème de robustesse et de fiabilité.
- Optimiser l'utilisation des lignes existantes. Il y a certes la ligne nouvelle, mais il y a également l'inscription de cette ligne nouvelle avec des points de raccordement sur la ligne existante, à certains endroits, le jumelage de cette ligne avec la ligne existante.
- Favoriser la desserte des métropoles, parce que c'est là que sont les bassins de vie, les bassins d'activité économique.
- Rechercher le meilleur projet pour l'environnement : quand on parle d'environnement, on parle d'environnement naturel, mais on parle aussi d'environnement humain, urbain, économique. C'est l'environnement au sens noble du terme
- Limiter les coûts et faire le meilleur projet possible avec l'enveloppe impartie.

Cela a donné une multiplicité de scénarios, scénarios qui ne sont pas du tout figés, scénarios sur lesquels on se pose encore des questions sur le positionnement des gares, sur la combinaison entre les lignes nouvelles et les lignes existantes, sur les arrêts, sur les dessertes. Tout cela, on va le mettre sur la table, on va vous apporter les réflexions que l'on a menées ces derniers mois et ces dernières années, on va les échanger, on va écouter vos remarques, les prendre en compte. Derrière, on va demander à nos bureaux d'études d'apporter des réponses pour vous éclairer. J'entendais la dame du collectif qui disait : « on n'est pas des spécialistes du ferroviaire, on ne va pas comprendre ». Mon objectif, c'est d'arriver en groupe de travail et de vous expliquer les choses le plus facilement possible pour qu'il y ait une meilleure compréhension, un meilleur partage de ces objectifs, un meilleur partage de réflexion, pour arriver au meilleur projet possible, qui fasse le plus large consensus possible.

3.2 QUELS SONT LES 4 SCÉNARIOS PROPOSÉS À LA CONCERTATION ?

Le comité de pilotage a proposé quatre scénarios : le plus proche des centres-villes, le plus rapide, le plus économique et le plus maillé.

3.2.1 LE PLUS PROCHE DES CENTRES-VILLES

Sa caractéristique dans les Bouches-du-Rhône. C'est un scénario qui propose une traversée de Saint Charles en souterrain. On va expliquer plus tard pourquoi c'est primordial d'avoir une traversée de Saint-Charles en souterrain. Entre l'entrée sur Marseille et l'arrivée sur Aubagne, ce

scénario fait la part belle à la combinaison entre la ligne nouvelle et la ligne existante. Ensuite, on va partir sur une ligne nouvelle. Aujourd'hui, on a une infrastructure existante entre Aubagne et Toulon qui est très sinueuse, sur laquelle il n'y a pas de possibilité d'évolution. Donc on est obligé de passer sur cette infrastructure nouvelle pour permettre le développement du système ferroviaire.

Ensuite, on va arriver sur Toulon, avec dans ce scénario, le positionnement à Toulon centre en souterrain. Puis, de nouveau, une combinaison entre la ligne nouvelle et le réaménagement de la ligne existante.

Derrière, une nouvelle gare Est Var va être créée, pour diffuser à tout le territoire, à l'arrière-pays varois, au cœur du Var, les effets bénéfiques du développement du système ferroviaire.

Ensuite une ligne nouvelle qui ira jusqu'à l'aéroport de Nice en s'arrêtant à une gare à l'ouest des Alpes-Maritimes, une gare potentielle. Encore une fois, toutes ces gares qui sont proposées, ce sont des propositions, c'est-à-dire que, dans les discussions que l'on va avoir dans les groupes de travail, l'un des sujets sera bien de savoir où l'on positionne ces gares et si l'on fait ces gares.

A partir de Nice aéroport, une nouvelle fois une combinaison entre une ligne nouvelle et la ligne existante pour assurer une desserte de Nice et enfin une prolongation vers Monaco et l'Italie.

Ce scénario a une enveloppe budgétaire de 14,2 milliards d'euros à l'horizon 2023. Dans ces 14,2 milliards d'euros, il y a la part belle à des infrastructures, à un aménagement de la ligne existante, on le verra après en termes de dessertes, qui vont permettre de faire un saut quantitatif et qualitatif de la qualité de service offert à tous les usagers, que ce soit les usagers qui vont vouloir aller de Marseille à Nice ou ceux qui voudront aller d'Aubagne à l'aéroport.

3.2.2 LE PLUS RAPIDE

C'est le scénario qui fait la part belle à la grande vitesse. Pas grand-chose qui change dans les Bouches-du-Rhône. En revanche, on a toujours ce questionnement sur la position de la gare à Toulon. Ici, on est sur une gare Toulon Est avec derrière une LGV qui emprunte le sillon permien. Et puis la diffusion de la grande vitesse jusqu'à Nice ville avec un tunnel sous Nice. Et puis derrière, de nouveau une combinaison entre la ligne nouvelle et la ligne existante pour desservir Monaco puis l'Italie.

On est sur des enveloppes budgétaires de 13,2 milliards d'euros à l'horizon 2023 et 4,1 milliards d'euros à 2040. Encore une fois, ici, des aménagements concomitants sur l'infrastructure existante.

3.2.3 LE PLUS ÉCONOMIQUE

Le bloc sur les Bouches-du-Rhône ne change pas. On est toujours sur Toulon Est mais par contre, dans le sillon permien, on va s'attacher à faire la part belle à une combinaison entre la ligne existante et la ligne nouvelle. Derrière, on va s'arrêter à Nice aéroport et puis, desservir Nice avec de nouveau une combinaison entre la ligne nouvelle et la ligne existante et ceci jusqu'en Italie.

C'est un scénario qui a une enveloppe budgétaire de 12,6 milliards d'euros à l'horizon 2023 et 3,3 milliards d'euros à l'horizon 2040.

3.2.4 LE PLUS MAILLÉ

C'est le scénario qui apporte le plus de robustesse au système ferroviaire dans sa globalité pour la région. Il n'y a pas grand-chose qui change sur Marseille. Il y a les points de raccordement dans le secteur des Bouches-du-Rhône. Derrière, on va avoir une position de la gare à Toulon Ouest. Cette position de la gare est importante pour les habitants et les acteurs économiques de l'Est des Bouches-du-Rhône parce que c'est une gare qui pourrait être plus accessible que celle de Marseille.

4 LE PROJET ET LE TERRITOIRE

4.1 LA MÉTHODE

Comment ce projet va s'inscrire dans le territoire ? On a adopté une méthodologie qui a permis de mettre sur la table différents éléments pour enrichir la discussion durant les groupes de travail. Toute la réflexion sur l'inscription du projet dans le territoire est incluse dans une zone d'étude préférentielle (ZEP).

4.2 DE L'ÉVALUATION DES ENJEUX À LA ZONE D'ÉTUDE PRÉFÉRENTIELLE

Pour définir cette ZEP, on est parti d'une analyse et d'une évaluation de tous les enjeux qui concernent le territoire des Bouches-du-Rhône. On les a positionnés sur des cartes et derrière on a fait des allers retours avec les contraintes techniques (l'analyse du relief, l'altitude...). Avec tout cela, on a réussi à construire une synthèse des zones les plus sensibles et derrière, on a réussi à sortir une zone d'étude préférentielle.

Pour illustrer par l'exemple, ici, on a une carte du milieu humain (en rouge) dans les Bouches-du-Rhône. Sur cette carte du milieu humain, on va rajouter petit à petit les activités agricoles (en jaune), les zones sensibles naturelles (en vert) et puis, à travers ce dédale, on va sortir une zone d'étude préférentielle qui est la suivante. Cette ZEP part de l'entrée Nord de Marseille, arrive à passer entre les zones du Garlaban et de la calanque pour s'élargir un petit peu, passer sur la Sainte-Baume et se laisser l'opportunité, entre Aubagne et Toulon, d'inscrire plusieurs fuseaux pour avoir une réelle réflexion sur les enjeux locaux.

4.3 DÉCLINAISON DES SCÉNARIOS SUR LE TERRITOIRE

Il y a un constat que l'on fait tous, je crois que l'on est d'accord sur le fond : la ligne actuelle arrive en limite de saturation. Même les personnes qui ne sont pas d'accord avec le projet le disent. Il faut faire quelque chose.

On a des objectifs qui sont très ambitieux. Ambitieux en termes de nombre de personnes déplacées, on l'a dit, 110 millions d'euros, 110 millions, pardon, de personnes déplacées...

Mme AMBERTO

Dès que l'on parle d'argent...

Stéphane ROSSO

C'est tout de suite l'aspect financier ! 110 millions de personnes déplacées à l'horizon 2040, ce n'est pas rien, il faut vraiment construire une infrastructure pour permettre de déplacer ces personnes.

Objectifs ambitieux en termes de performance du système ferroviaire. Notre objectif est vraiment de proposer un RER marseillais. Quand je dis marseillais, un RER qui s'étend de la fin de la Côte bleue jusqu'à Toulon. Après, aux Varois et aux Azuréens de définir leur TER. L'objectif est bien de faire en sorte que les personnes qui vont travailler n'aient pas à se préoccuper de l'heure à laquelle elles doivent se rendre à la gare pour obtenir un train (un train toutes les 6 à 10 minutes). C'est grâce à ce système que l'on arrivera à construire une telle desserte.

Il y a les déplacements domicile-travail, mais il y a aussi les déplacements d'affaires et les déplacements de loisirs. Demain, on pourra, grâce à ce système ferroviaire global, aller d'Aubagne jusqu'à l'aéroport de Vitrolles sans changement. Aujourd'hui, c'est assez compliqué, vu la congestion routière et vu la congestion ferroviaire, de faire ce trajet-là. C'est l'une des propositions concrètes de ce système, c'est l'un des sauts qualitatifs et quantitatifs dont je vous parlais tout à l'heure.

On aura également des dessertes entre Aix et Aubagne, on ne parle pas que de liaisons Est-Ouest, on parle également de liaisons Nord-Sud, c'est très important de le souligner.

A titre d'exemple, 11 liaisons entre Aubagne et Marseille, c'est un vrai saut qualitatif et quantitatif. 10 liaisons entre Marseille et l'aéroport de Vitrolles, c'est un réel saut qualitatif et quantitatif. Enfin, 8 liaisons entre Marseille et Aix-en-Provence. C'est cela que propose le système ferroviaire global qui s'appelle LGV PACA.

Concrètement, dans la traversée de Marseille, qu'est-ce que cela veut dire ? La gare de Marseille est en cul-de-sac. A partir d'une gare en cul-de-sac, on ne peut plus faire grand-chose une fois que l'on est arrivé à saturation, c'est simple, les trains qui rentrent ont des difficultés à sortir parce qu'il y a d'autres trains qui doivent rentrer en même temps. Il faut faire une traversée de Marseille en souterrain pour filer directement de l'aéroport de Vitrolles jusqu'à Aubagne ou shunter Marseille pour desservir Nice le plus rapidement. Il faut également réaliser une gare souterraine sous Marseille-St Charles. Ensuite, on a une amélioration de l'infrastructure existante avec une mise à 4 voies de l'entrée de Marseille Nord. Voilà le topo sur Marseille.

Ensuite, on a la vallée de l'Huveaune. Là, on a l'autoroute qui est un couloir d'impact. Aujourd'hui, on va chercher à se rapprocher de ce couloir d'impact pour limiter les nouveaux impacts. En plus, on est contraint par le massif du Garlaban et le massif des calanques. Donc au final, on ne peut aller guère plus loin que cela. On va favoriser aujourd'hui le couloir existant, des solutions techniques nous le permettent, chose qui n'est pas forcément possible ailleurs.

Julie MARTY

Ce couloir de nuisances est très urbanisé. Le couloir de nuisances, pour vous, c'est 50 décibels alors que cela représente 80 décibels. A Aubagne et dans la vallée de l'Huveaune, c'est extrêmement urbanisé autour de l'autoroute. Nous avons déjà suffisamment de nuisances avec cette autoroute qui pollue, qui fait du bruit. Excusez-moi, mais je bondis quand vous parlez de couloir de nuisances en rajoutant une couche de nuisances supplémentaire. Je suis restée calme jusqu'à maintenant, mais entendre cela, et l'AGAM me l'a confirmé...

Alex AMBERTO

Pourquoi prévoyez-vous une traversée de Marseille en souterrain et pas d'Aubagne en souterrain ? Ce projet est fait pour les métropoles, il n'est pas fait pour les communes environnantes.

Alain DESSAGNE

On va vous répondre. Je propose que Stéphane aille au bout de sa présentation, il a bientôt terminé, il n'a plus que 2 ou 3 diapositives et après, on engage la partie questions-réponses.

Stéphane ROSSO

Dans ce projet, on ne va pas agir n'importe comment, sincèrement. Les enjeux de l'habitat, des zones inondables, des parcs d'activité dans cette zone seront au cœur des réflexions.

Julie MARTY

(L'intervention, effectuée hors micro, est inaudible).

Alain DESSAGNE

Laissons Stéphane terminer sa présentation. D'autres personnes ne sont peut-être pas aussi informées que vous et souhaitent entendre le reste. Vous allez avoir dans 2 minutes un éclairage sur la question que vous posez, on vous le promet.

Stéphane ROSSO

Dans la zone qui relie Aubagne à Toulon, comme je le disais tout à l'heure, on a une infrastructure qui est sinueuse, très contraignante. Là, on n'a pas de solution autre que réaliser une ligne nouvelle. Cette ligne nouvelle, de la même façon que dans les autres secteurs des Bouches-du-Rhône, prendra en compte des enjeux très forts que sont le passage d'Aubagne, le franchissement du plateau de Fontblanche et de la barre de Castillon, les enjeux de spécificités géologiques et karstiques à Cuges-les-Pins, les enjeux paysagers, les enjeux de l'habitat, les enjeux agricoles et viticoles.

Voilà en gros les thèmes de réflexion que l'on devra aborder, les échanges que l'on devra avoir pendant ces groupes de travail qui vont nous conduire à valider un scénario et à valider une inscription de ce projet sur le territoire.

4.4 ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Alain DESSAGNE

Merci Stéphane. On revient aux questions que vous posez à l'instant. Première question de Monsieur : Marseille a droit à un tunnel, Aubagne n'a pas droit à un tunnel.

Alex AMBERTO

Pourquoi favoriser les Marseillais et les Aixois puisque vous avez décidé de ne pas passer par Aix, alors qu'il y avait un tracé historique qui permettait de passer par Aix avec la gare de l'Arbois ? Peut-être que les vignes du pays d'Aix ont beaucoup plus de valeur que les maisons ou les emplois du pays d'Aubagne. Traversez Marseille en aérien et on verra quelle sera la réaction des Marseillais.

Alain DESSAGNE

Excusez-moi d'avoir caricaturé votre propos.

Bernard CALABUIG, collaborateur de la Présidente de la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile

Si j'ai bien compris ce que nous a dit Monsieur Rosso, la concertation s'inscrit dans un cadre qui est déterminé par 4 scénarios.

J'avais posé déjà la question, parce que j'étais présent à la réunion avec Monsieur Rampal, le maire d'Aubagne, Monsieur Cherrier et Monsieur Rosso : est-ce que cette concertation, si c'est une concertation, ce qui suppose de la co-construction – et M. Rosso avait repris ce terme de co-construction – ce qui n'est pas la même chose qu'une consultation, une concertation, ce n'est pas une consultation, est-ce qu'il est possible, dans le cadre de ce débat citoyen de sortir de ce cadre déjà préétabli ? Ou est-ce que nous sommes enfermés dans ce cadre qui est déterminé par 4 scénarios qui sont identiques pour Aubagne. Les 4 scénarios ne sont rien d'autre que le schéma de référence dont nous parlions tout à l'heure. Il n'existe pas d'autre scénario que ce fameux schéma de référence que vous avez dans vos cartons depuis des années et des années. On a tout lieu de penser que finalement, vous essayez, sous le vocable de concertation voire de co-construction, de nous vendre un projet qui est complètement ficelé, qui existe déjà dans vos cartons depuis longtemps.

On essaye de nous le vendre en nous disant : TER, TER, il faut qu'il y ait davantage de maillage. Bien sûr qu'il faut faire quelque chose, on a le réseau ferré le plus mal en point de toutes les régions de France. Vous savez pourquoi, la LGV n'y est pour rien dans tout cela, c'est parce que les infrastructures sont mortes, cela nécessite des investissements, et c'est parce qu'il manque énormément de personnel. Cela ne veut pas dire qu'il y aura davantage de personnel quand il y aura la LGV, je ne vois pas en quoi la LGV va régler cela. Je veux bien qu'il y ait des dessertes partout, mais sachez quand même que l'on n'a rien pour aller à l'aéroport de Marignane, 2^{ème} ville de France, 2^{ème} grand aéroport de France. Il n'y a que les pays en voie de développement où l'on voit cela, tous les aéroports maintenant sont équipés de TER. Et vous nous parlez de LGV. Oui, il y a un manque criant de maillage pour la vie quotidienne sur les petits parcours, mais moi, je découple complètement ce débat-là avec le débat de la LGV. Donc M. Rampal tout à l'heure, vous n'avez pas repris, on est en concertation, il faudrait quand même que l'on se réponde quand on fait des propositions. Il parle de 3^{ème} et de 4^{ème} voie, c'est des propositions qui méritent d'être étudiées, qui méritent d'être approfondies. Une concertation, cela ne peut être que cela, sinon, il va y avoir des discours parallèles et je pense que l'on ne s'entendra pas. Merci.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Je vais essayer d'apporter des réponses directes. Allez-y, je vous en prie.

Mme AMBERTO

J'ai assisté il y a quelque temps à une émission télé où RFF s'engageait à choisir le tracé le moins néfaste pour la population. J'aimerais que l'on m'explique, avec tous les tracés qui existaient au début, en quoi, en traversant une zone aussi urbanisée que celle d'Aubagne, votre tracé épargne la population. Pourquoi avez-vous choisi ce tracé ? Démontrez-moi que l'autre – vous savez de quoi je parle – était moins néfaste.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Je n'ai pas de démonstration à faire. La démonstration a été apportée dans le cadre du rapport Cousquer que vous avez lu.

Mme AMBERTO

Excusez-moi, je vous arrête tout de suite, Cousquer proposait une traversée enterrée du pays d'Aubagne. Monsieur, vous ne me respectez pas en parlant comme ça, vous croyez que je ne suis pas au courant. Là, ce que vous proposez, ce n'est plus enterré.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Deux secondes, j'essaie de répondre concrètement à votre question.

Premièrement, vous m'avez parlé du choix d'un scénario par rapport à d'autres scénarios : cela a été choisi dans le cadre d'un rapport qui a été remis par Yves Cousquer au gouvernement, qui a permis au gouvernement de prendre la décision des métropoles du Sud. Les autres scénarios ont été écartés par rapport à cette proposition. Donc là, on est dans le cadre des scénarios des métropoles du Sud.

Concernant les études de 3^{ème} et 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune et le passage souterrain à Aubagne, pour l'instant, rien n'a jamais été dit sur le passage ou non en tunnel. On va revenir et discuter avec vous sur le territoire des éventuelles conditions de passage. Dans les études complémentaires qui ont été faites, le passage sous Aubagne avait été envisagé et est toujours envisagé dans le cadre d'un tunnel, il n'y a pas d'ambiguïté sur le sujet. Aujourd'hui, il y a à discuter des conditions même de réalisation de ce que vous évoquiez tout à l'heure, c'est-à-dire mettre en place un système de desserte efficace régional. On parle de beaucoup de choses, on parle d'essayer de limiter les impacts, et c'est notre préoccupation majeure. On parle d'essayer de limiter les nuisances, et c'est le travail que l'on fait. Si l'on fait de la concertation et que l'on se met à discuter sur le territoire dans le cadre des groupes géographiques avec l'ensemble des personnes qui sont ici, c'est pour essayer de comprendre où sont les difficultés, où seraient potentiellement les points d'étude que l'on n'aurait pas vus. J'appelle cela de l'échange, de la construction des éléments.

Je ne dis pas que tout ce qui sera fait dans ces réunions sera décidé tel quel, il y a un comité territorial, il y a un comité de pilotage, RFF fera la synthèse de ces éléments, ces éléments seront complètement dans le cadre d'une concertation transparente, les décisions qui seront prises seront connues de vous tous, de monsieur le garant, de l'ensemble du dispositif. Donc il y aura probablement potentiellement des décisions qui pourraient ne pas rencontrer l'accord d'un certain nombre mais l'on essaye de rester dans une logique d'acceptation la plus large possible du dispositif.

Les conditions doivent être discutées dans le cadre des groupes géographiques. Il y a une difficulté et une compréhension complète et difficile sur les études qui ont été menées. Si l'on a décidé de faire dans l'organisation ce qui est un choix de maître d'ouvrage, validé par le comité technique puis le comité de pilotage, si l'on a décidé de rentrer sur des groupes géographiques territoriaux, c'est bien que l'on était conscient que les études qui ont été menées après le débat public avaient besoin d'être bien expliquées, d'être bien partagées, d'être bien comprises.

Dernière question qui a été posée, le cadre des scénarios est un cadre de discussion, ce n'est pas un cadre fermé. Si demain, dans les groupes géographiques, il y a des propositions qui sont faites de passage, de système ferroviaire, à la condition que cela corresponde strictement aux objectifs de desserte fixés par le comité de pilotage, c'est-à-dire les objectifs à 2023 et à 2040, que les propositions qui sont faites s'inscrivent dans le cadre de la matrice multicritères que vous

connaissez. Tous les scénarios sont passés dans une matrice multicritères qui prend en compte les objectifs de transport, les objectifs environnementaux de développement durable et les objectifs socioéconomiques (le trafic, le nombre de personnes, le coût du projet). A partir de cela, cette solution peut être retenue. Donc c'est très clair, c'est un travail concret et complet que l'on vous propose de faire et il n'y a pas de parti-pris sur cette affaire. Par contre, ce qui est clair aussi, c'est que la décision, c'est métropoles du Sud, ce n'est pas une autre décision, donc on n'étudie pas les scénarios Nord, on étudie les scénarios dans le cadre des scénarios des métropoles du Sud.

Mme AMBERTO

Donc vous avez déjà fait votre choix.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Je n'ai pas fait de choix, c'est une décision du gouvernement.

Alain DESSAGNE

On va passer la parole à des gens qui ne se sont pas encore exprimés. Monsieur au quatrième rang.

Jean-Paul JUSTON, CIQ Canet gare-Arnavaux

Je suis riverain de la voie principale Marseille-Marignane. J'aimerais avoir un peu plus de précisions sur la partie Nord de Marseille. J'aimerais savoir comment va se faire la liaison avec l'ancienne LGV.

Alain DESSAGNE

Une autre question peut-être sur ce secteur ?

Un participant

Dans Marseille, est-ce que c'est une LGV ou une ligne conventionnelle ?

Jean-Paul JUSTON

Au départ, en 2005, il était question pour rejoindre la LGV existante d'un doublement de la voie.

Alain DESSAGNE

On a compris la question, quel type d'aménagement va être fait pour l'arrivée à Saint-Charles souterrain ?

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Aujourd'hui, ce qui ressort de nos études, c'est un doublage complet de la voie en entrée de la LGV dans Marseille et ensuite, la traversée de Marseille en tunnel. Au niveau des référentiels de vitesse, les choses ne sont pas du tout aujourd'hui construites. Tout va dépendre des logiques de tunnel que l'on va mettre en place et des positionnements de la gare. Aujourd'hui, on sera probablement dans le tunnel à une vitesse autour de 200 kms/h ou un peu moins. Ce ne sera probablement pas au-dessus parce qu'on n'a pas la possibilité d'arriver, avec les courbes, à faire

ce que l'on veut. Là aussi, il y a plusieurs possibilités, il y a plusieurs référentiels de vitesse, cela va dépendre des positionnements de gare. C'est vraiment une question qui méritera d'être regardée à l'aune des différentes propositions des bureaux d'études qui seront faites.

Jean-Paul JUSTON

Si vous envisagez 200 kms dans les tunnels, à l'extérieur aussi.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Oui.

Jean-Paul JUSTON

Les nuisances ne sont pas du tout du même ordre.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

La LGV en milieu urbanisée ne passe pas à 320.

Un participant

La liaison entre St Charles et la LGV sera faite comment ?

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Elle sera faite en partie en souterrain.

Un participant

On se verra en groupes de travail.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Oui. Ce qui est important pour moi, c'est que ces préoccupations soient abordés dans les groupes de travail parce que c'est là que l'on va déterminer les enjeux, même si aujourd'hui, je ne veux pas vous décevoir du tout, je ne botte pas en touche du tout, on n'en est pas encore tout à fait aujourd'hui à déterminer ces enjeux d'entrée de tunnel et de sortie de tunnel, on en est à déterminer les fonctionnalités, à regarder comment cela s'insère dans le territoire, où ce serait possible de le faire. C'est votre connaissance du territoire dans le groupe de travail qui va nous aider à cela. Après, les bureaux d'études feront leur boulot et on arrivera dans les situations de concertation et de proposition des solutions un peu plus techniques dans la bande à 500 mètres dans la phase 2 des études. Aujourd'hui, on prend en compte tous les éléments pour essayer de construire notre dispositif qui sera approfondi. Je ne peux pas aller plus vite que cette logique des études.

Alain DESSAGNE

Il y avait une question de Monsieur sur la consommation d'hectares agricoles.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Toute cette prise en compte des terres agricoles et viticoles, cela fait l'objet d'un groupe thématique, où je vous invite à nous rejoindre pour en discuter. Il y a deux éléments. Il y a

premièrement les fiches d'engagement faites par RFF qui sont issues à la fois du débat public et des études complémentaires. Deuxièmement, il y a aujourd'hui la mise en place de deux groupes de travail pour réfléchir globalement aux solutions à prendre en compte.

D'une manière générale, les emprises d'une ligne nouvelle sont d'une quinzaine d'hectares au km. Cela ne veut pas dire grand-chose puisque c'est en zone plate. Quand on est en devers ou quand on est dans des situations de tunnel, ces choses-là sont tout à fait différentes.

David ESCALIER

Qu'est-il prévu pour les zones Natura 2000 ? Il y en a dans le Var et dans les Alpes-Maritimes. Dans les gorges du Loup, entre Grasse et Cagnes-sur-Mer, il y a Valbonne, c'est super dense.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Je vous engage à participer aux groupes de travail. On vous montrera dans les groupes de travail que les sensibilités que vous évoquez ont été prises en compte. Vous avez ici le chargé territorial qui s'occupe des Alpes-Maritimes : Fabien Pastour. Je vous invite à le retrouver. Je ne réponds pas directement à cette question parce que ce sera l'objet des groupes de travail.

Alain DESSAGNE

Madame au fond.

Mme COLLET, propriétaire de la Station Alexandre

Je vous accueille aujourd'hui avec beaucoup de plaisir.

Alain DESSAGNE

Merci.

Madame COLLET

Moi, je suis assez positive. Il faut tenir compte des enjeux et des considérations locales de nuisances, mais quand même, une LGV, c'est un formidable outil de développement économique. J'espère que l'on aura des ponts et des gares magnifiques, une belle ligne, que toute la région sera fière de pouvoir utiliser. La question que je me pose, c'est : pourquoi est-ce aussi long ? En 2040, je serai vieille ! Avec un délai aussi long, les décisions politiques ont le temps de changer dix fois. Dans le monde des acteurs économiques, on attend ce développement, qui est un développement économique et touristique. Pourquoi est-ce aussi long ? Que se passe-t-il entre 2023 et 2040 ?

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Avant 2040, il y a 2023, c'est l'échéance que l'on vise, avec des objectifs de desserte qui accompagnent le développement et l'augmentation des trafics à l'horizon 2023. C'est plus palpable que 2040 pour nous tous. C'est le problème des grandes infrastructures. On a une explication qui est ici, c'est la prise en compte de tous les enjeux, des enjeux qui sont multiples, des intérêts qui sont très différents les uns des autres pour essayer de caler l'infrastructure. C'est le travail que l'on propose, c'est-à-dire une démarche où l'on essaye d'expliquer les motivations du projet.

Il y a un débat public qui a jugé de l'opportunité. Tout à l'heure, on a parlé d'intérêt public. Je n'ai pas à juger personnellement de cela, mais la procédure même du projet est passée par un débat

public, c'est la loi. Le débat public a rendu une opportunité, mais derrière, on ne savait pas trop si cela devait se passer au Nord ou au Sud. Il a fallu 2 ans d'études, une décision « cliquet » du ministère sur le scénario des métropoles du Sud. Maintenant que l'on est dans la décision des métropoles du Sud, on voit en venant discuter avec tout le monde ici que cela pose des tas de problèmes et qu'il faut qu'on les prenne en compte. On ne peut pas avancer de manière trop rapide, pour qu'il y ait une prise en compte complète de tous ces enjeux. Malgré tout, aujourd'hui, on a deux choses qui sont à 180 degrés : un temps très long pour la réalisation de ces infrastructures, alors qu'aujourd'hui, on a besoin d'aller un peu plus rapidement dans les transports de tous les jours et puis le fait que, quand on essaye d'avancer sur des cliquets, tout le monde nous dit « mais c'est beaucoup trop rapide ». Donc c'est très compliqué.

En plus, on rajoute le fait qu'il y a une enquête publique. Aujourd'hui, on construit un dossier en essayant d'amener des éléments de présentation du système ferroviaire à travers cette concertation. La construction du dossier d'enquête publique va amener une enquête d'utilité publique. Une enquête d'utilité publique sur un projet de cette envergure, c'est en gros 18 mois. Une commission est mise en place. Cette commission étudie les études, elle regarde comment la concertation a été faite, elle regarde comment le maître d'ouvrage a répondu à toutes les questions. A la fin de cette enquête, elle décide ou pas de déclarer le projet d'utilité publique. Dans le cas où elle décide de ne pas le déclarer d'utilité publique, le projet peut être abandonné. Dans la mesure où elle décide de le déclarer d'utilité publique, il y a une nouvelle phase d'études, de processus administratif d'acquisitions foncières qui se met en place. Après, il y a des référés contre la décision de DUP. Il y a tout un processus juridique qui se met en place. Donc cela repousse encore de 2 ou 3 ans la possibilité de commencer réellement les travaux. Après, au niveau des travaux, cela va assez vite, il faut 4-5 ans.

Virginie JAYNE, Cuges les pins

Bonsoir à tous. Nous habitons sous les barres du Castellet et nous sommes concernés puisque la ligne passe directement sur notre terrain et sur la maison de ma tante. On ne le lui a pas dit parce que, sinon, elle ferait un arrêt cardiaque.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Il n'y pas de tracé, elle ne peut pas passer sur la maison de votre tante, ce n'est pas possible.

Virginie JAYNE

Si, le maire nous l'a affirmé.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Il affirme ce qu'il veut, mais il n'y a pas de tracé.

Virginie JAYNE

C'est passé dans le Cuges Magazine.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Il n'y a pas de tracé, je vous le dis clairement.

Virginie JAYNE

Si vous permettez, je finis ce que je suis en train de dire. Cuges est le plus grand poljé de France.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Oui, tout à fait.

Virginie JAYNE

Avant, c'était un lac. Les vibrations d'un TGV peuvent entraîner la remontée des eaux et, si vous passez du côté Castillon ou du Castellet, les barres avec les vibrations peuvent s'effondrer. Etes-vous conscient du danger que vous faites courir à la nature ?

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Non seulement on en est conscient, mais on prend en compte tous les éléments d'études et toutes les expertises qui nous permettront d'essayer de regarder comment, si cela devait passer par là, cela pourrait se faire. C'est le travail qui vous sera présenté, avec toutes les expertises qu'il faudrait faire.

Virginie JAYNE

Les expertises peuvent être faussées

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Oui, c'est possible aussi, mais on essaye de travailler sérieusement

Virginie JAYNE

Donc il n'y a rien de légal.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Tout est légal.

Virginie JAYNE

Si les expertises sont faussées, ce n'est pas légal.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Et si elles ne l'étaient pas ?

Virginie JAYNE

Vous mettez les gens en danger ainsi que la faune et la flore puisque nous sommes d'un côté de Cuges où il n'y a jamais eu de feu, il y a beaucoup d'animaux, d'oiseaux et de nombreuses espèces.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Je ne peux pas vous rassurer sur ce sujet-là, je peux juste vous dire...

Virginie JAYNE

De toute façon, vous ferez ce que vous voudrez. Que pouvons-nous faire contre quelques élus, contre les hauts placés ou contre le Président de la République, nous pauvres ouvriers de France ? Nous sommes les pauvres cons qui travaillent, nous les citoyens. Comme nous travaillons, nous n'avons pas le temps de réfléchir à : est-ce que l'on va être exproprié ? Combien ils vont nous donner ?

Alain DESSAGNE

Il y a diverses possibilités au droit de Cuges et pas simplement celle qui, comme vous le craignez, pourrait détruire la maison de votre parent. Stéphane.

Stéphane ROSSO

Non seulement, il y a diverses possibilités, mais aujourd'hui, elles ne sont pas identifiées puisqu'elles dépendent des choix qui seront faits en termes de positionnement des différentes gares et de ce qui va en découler en termes de fuseau.

J'ai rencontré le maire de Cuges. Il a fait paraître dans le journal de Cuges un tracé qu'il pensait être le plus plausible. Maintenant, nous, on lui a affirmé que l'on était encore dans une phase de concertation. On va venir en amont, on va regarder avec vous comment cela se passe sur le territoire, sur les enjeux. A Cuges, il y a des grosses problématiques liées au karst ; ces problématiques sont prises en compte dans les études dès maintenant. Nous avons présenté à M. le maire un hydrogéologue spécialiste de ces problèmes qui va travailler, en amont, ces problématiques-là, pour être sûr que, dans les groupes de travail, on puisse apporter des éléments de réponse. On ne va pas, encore une fois, parler du tracé, on va juste parler dans un premier cas des scénarios et dans un deuxième cas des fuseaux. Quand on va faire ce focus sur les fuseaux, s'il y a des contraintes liées au passage des barres du Castillon, liées à Fontblanche, liées au passage derrière le poljé de Cuges, on va mettre cela sur la table et on va en discuter ensemble.

Philippe MARZOLF (CNDP)

Je ne peux pas vous laisser dire que le citoyen est pris pour un con. Cela fait dix ans que je suis à la CNDP, j'ai fait 7 débats publics, une centaine de réunions publiques. Je peux vous dire que les débats publics ont apporté des modifications. Sur un territoire, il faut qu'il y ait un dialogue, il faut qu'il y ait un consensus entre tous les acteurs. Alors, peut-être que vous en PACA, vous avez un problème avec vos politiques qui ont eu du mal à décider. Le débat public, c'était en 2005. On est en 2011, il y a eu 2-3 ans d'études, il y aurait eu peut-être le temps de décider avant. Mais vous ne pouvez pas dire que l'on vous prend pour des cons parce que, vraiment, on est là pour vous écouter et pour le retransmettre à ceux qui vont décider. Après, c'est peut-être ceux qui vont décider qui sont peut-être comme vous dites, mais à ce moment-là, c'est à vous d'en changer, si vous en avez besoin, quand il y a les élections.

Virginie JAYNE

A ce moment-là, on ne fait pas plusieurs tracés. Il y a plusieurs tracés qui ont été distribués depuis 2005, mais cela ne rime à rien puisque vous savez très bien qu'il y a un seul tracé qui va passer sur tous ceux que vous avez sortis. Vous savez très bien à l'avance où la LGV va passer. Ne nous faites pas croire que vous ne savez pas où cela va passer. Quand on prend des décisions pareilles, nous sommes responsables de beaucoup de choses.

Stéphane ROSSO

Quand j'ai présenté la zone d'étude préférentielle, on était à l'Est de Cuges sur une zone qui fait 7 kms de large. Dans ces 7 kms de large, on voit bien que l'on a tout un éventail de possibilités de fuseaux qui peuvent s'inscrire. Aujourd'hui, l'emprise d'une LGV sur ces 7 kms de large est très réduite. Positionner la LGV aujourd'hui sur ces 7 kms de large, on en est incapable, sincèrement. On n'a pas le niveau d'études, on n'a pas discuté avec vous des enjeux, on en est aujourd'hui incapable. Comme je l'ai dit tout à l'heure, l'objectif de cette concertation est d'apporter des éléments de réflexion, de prendre les enjeux que vous nous remontrerez et derrière, on va réaliser des études qui permettent de regarder comment on prend en compte cet enjeu.

Alain DESSAGNE

Encore 2 ou 3 questions.

Virginie JAYNE

Une dernière phrase s'il vous plaît. Sachez que, si le tracé passe sur nos terres et sur notre propriété, nous ne nous laisserons pas faire. Nous sommes sur cette propriété depuis des générations, nous avons cela depuis nos ancêtres. Il est hors de question que nos ancêtres aient passé toute leur vie à créer ce domaine, puisque c'est un domaine qui était agricole avant. Nous ne laisserons jamais passer la LGV à cet endroit. Merci.

Gérard RAMPAL, adjoint au maire d'Aubagne

Tous les élus ne sont pas pareils et tous les élus ne prennent pas une décision sans concerter leur population. En tout cas, nous, quand on fait de la concertation, c'est une réelle concertation.

Aujourd'hui, M. Rosso a présenté les différents scénarios, mais je ne vois aucune possibilité de changement sur la vallée de l'Huveaune. Donc le tracé de référence que vous nous avez donné – il est au fond de la salle, tout le monde peut le voir –, ce n'est pas nous qui l'avons inventé, c'est vous qui nous l'avez donné. Il n'y a pas ce soir une proposition de discussion.

Je demande que vous preniez, M. Cherrier, ce soir un engagement devant M. Marzolf pour dire : oui, les groupes de travail vont discuter d'une autre possibilité. Je souhaite que la maison de madame soit préservée, mais cela ne m'arrangerait pas que d'autres maisons passent à la trappe. Vous avez raison de défendre vos biens et votre propriété, mais moi, je défendrai l'ensemble de mon territoire.

Aujourd'hui, je vous demande, M. Cherrier, de prendre la ferme intention de faire faire dans les groupes de travail différentes propositions et que ces propositions ne restent pas lettre morte. Quand je propose de faire une 4^{ème} voie, vous y avez pensé à la sortie de Marseille. Si on est capable de le faire à la sortie de Marseille, pourquoi ne serait-on pas capable de le faire au-delà de Marseille ? Il y a 30 ans, quand on parlait de la 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne, on disait : ce n'est pas possible, on n'aura jamais la place, on ne la réalisera pas. Aujourd'hui, on s'aperçoit que vous avez été capables, grâce à des prouesses techniques, de réaliser la 3^{ème} voie. Avec quelques désagréments, c'est vrai, mais peut-être pas les désagréments que nos riverains pourraient subir avec la construction d'une LGV dans le milieu urbain de toute la vallée de l'Huveaune. Donc, moi, je vous demande de prendre cet engagement-là ce soir, pour nous dire : oui, on va étudier ce que vous nous demanderez dans les différents groupes de travail.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Oui, on étudiera les propositions que vous ferez dans les groupes de travail. Oui, on étudiera si vous faites une proposition de 4^{ème} voie dans la vallée de l'Huveaune.

Alain DESSAGNE

Madame.

Nicole SAUVARDET, habitante d'Aubagne

J'habite Aubagne sur le tracé, parce que je ne suis déjà pas loin de la ligne existante. Aujourd'hui, on ne peut plus vendre notre bien, on n'a plus le droit de faire des travaux dans notre maison, on ne sait pas si l'on va être exproprié ou pas, si l'on va être indemnisé de façon à pouvoir avoir au moins l'égal de ce que l'on a.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

On n'est pas du tout au stade de ce que vous appelez une expropriation, on en est vraiment très loin. Si par pure mécanique, cela devait pouvoir se faire, l'ensemble des dispositions seraient négociées dans le cadre des évaluations qui sont faites des biens avec les dispositifs d'évaluation et des négociations avec l'ensemble des riverains. Ce n'est pas une situation que l'on prend à la légère. Elle est faite au cas par cas systématiquement. Ce n'est pas une situation que l'on apprécie particulièrement, on ne la recherche pas. Je comprends votre inquiétude, notre but, c'est de travailler avec vous pour essayer de voir dans quelle condition cette inquiétude peut être levée. C'est le travail que l'on essaye de faire, les groupes géographiques doivent permettre cela.

Alain DESSAGNE

Monsieur, allez-y.

Jean-Jacques BALIKIAN

A plusieurs reprises, il a été dit que ce tracé des métropoles était un choix politique. On sait tous qu'il y a des échéances électorales à court terme. En cas de changement de gouvernement, ce choix peut-il être remis en cause ?

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Je pense que non, mais là, pour le coup, cela n'engage que moi. On a présenté ce sujet, le projet de restructuration et de mise en place d'un système ferroviaire performant, en région. Dans la région PACA, ce n'est pas une lubie, ce n'est pas une volonté technocratique de dépenser de l'argent, cela correspond à la réalité des besoins dans la région de développer les transports. Donc je pense qu'à partir du moment où l'on construit un projet en cohérence avec le territoire, je vous rappelle que la décision de 2009 avait été faite à l'unanimité politique de tous bords, si l'on arrive à avoir un consensus sur ce projet dans cette même logique, je ne vois pas pourquoi l'on changerait de décision.

Alain DESSAGNE

On prend les deux dernières questions. Monsieur, allez-y.

David ESCALIER

Si demain, on a un accident nucléaire dans la vallée du Rhône, qu'est-ce que l'on va en faire de ce TGV ? Au niveau bilan énergétique de tout cela, dans les années qui vont suivre, M. Sarkozy a prévu deux ou trois EPR au niveau de la France, il faut se poser la question : comment les alimenter ? Si on a des centrales à l'arrêt, est-ce que cela va suffire pour alimenter ce TGV ?

Philippe MARZOLF (CNDP)

Les centrales EPR ne sont pas encore construites. Vous avez vu les problèmes qu'il y a à Flamanville et celui de Penly est plutôt remis en question, même s'il y a eu un débat public qui a conclu qu'il fallait en faire un.

Alain DESSAGNE

Est-ce que l'on saura alimenter le TGV en 2023 ?

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Je ne suis pas compétent pour répondre à cette question, je suis désolé.

Alain DESSAGNE

Allez-y, Monsieur.

Alex AMBERTO

Globalement, je ne suis pas du tout d'accord avec M. Cherrier. Je suis persuadé que ce qui a amené M. Borloo à choisir la LGV PACA, ce n'est pas uniquement le rapport de M. Cousquer, mais c'est aussi, pour moi, de grosses pressions politiques d'un grand nombre d'élus. Je ne citerai pas les villes, mais je pense que vous les connaissez. RFF l'ignore ou fait semblant de l'ignorer, mais il y a énormément de rapports parlementaires, de beaucoup d'élus, et notamment de M. Mariton (UMP), qui a indiqué qu'il était nettement préférable de développer au niveau du SNIT le réseau secondaire plutôt que de s'obstiner à construire des LGV. Il y a de nombreux élus en France qui ne sont pas du tout sur la même voie que les gens de RFF et que M. Borloo.

M. Cherrier nous dit qu'il est maître d'ouvrage sur ce projet, c'est-à-dire qu'il y a un tracé qui a été choisi et qu'il n'y peut rien. Si l'on veut avoir une influence sur une remise en question de ce choix, qui est dramatique pour bon nombre de personnes, c'est les élus qu'il faut aller voir. Au-delà du travail que l'on va réaliser dans les groupes de travail, il nous appartient d'aller voir nos élus, tous nos élus, pour leur demander ce qu'ils ont l'intention de faire.

Julie MARTY

Ségolène Royal a refusé de financer sans condition en Poitou-Charentes.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Elle a finalement financé.

Julie MARTY

La propriétaire de la station Alexandre représente des intérêts privés.

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

Je rappelle qu'il ne s'agit pas de faire une LGV, il s'agit de faire un système ferroviaire. Si vous regardez les décisions du comité de pilotage de 2023 et 2040, vous verrez que les objectifs de desserte comprennent un système ferroviaire global, qui comprend des aménagements du réseau classique non pas pour faire une ligne nouvelle, mais pour permettre un doublement des trafics régionaux à l'horizon 2023 avec la création d'une LGV qui est nécessaire au maillage du réseau.

Donc on ne parle pas aujourd'hui d'une construction d'une LGV, mais d'un système ferroviaire global qui comprend à la fois des aménagements du réseau classique et la mise en place d'une nouvelle infrastructure.

Alain DESSAGNE

Merci Jean-Michel Cherrier, on va clore cette soirée. Une dernière question.

Mme JAYNE, habitante de Cuges les Pins

Bonsoir à tous. Vous avez parlé tout à l'heure de la réalisation possible ou non possible. Je peux vous répondre qu'avec l'argent, tout est possible, tout est réalisable, même de détruire l'autre. L'argent, s'il n'y en a pas, vous le trouverez, c'est sûr. Il n'y a en face de nous ni canon ni fusil, mais des gens bien intentionnés qui sont prêts à nous rendre service pour nous fusiller à l'arrivée. 50 trains à l'heure, cela fait combien de trains à la journée ? Avec les vibrations que nous aurons dans ces barres de roches, qu'est-ce que nous ferons ? Notre domaine est évalué à 1 euro le m2. Cela abrite plusieurs familles, je parle pour nous, mais il y en a d'autres dans ce cas-là. Cuges, c'est Cuges, avec son poljé, ses collines, sa faune, ses odeurs, ses essences, ses chênes, ses pins. Il n'y aura plus rien, ce sera détruit, pas uniquement nos maisons qui abritent nos familles, nous ne serons pas dédommagés parce qu'avec un euro le m2, je ne sais pas où nous irons, nous n'aurons plus qu'à nous noyer... ou à nous jeter sous le TGV, mais non, je préfère une meilleure mort, je préfère mourir ailleurs.

Alain DESSAGNE

Je crois que RFF est parfaitement honnête quand il vous dit cela, il y a une zone d'étude qui fait 7 kms de large entre Cuges et le Sud dans laquelle il doit être recherché un fuseau de passage, il y a donc de multiples possibilités. La meilleure façon de s'en rendre compte, c'est de venir aux groupes de travail qui vont parler de cela dans les 4 mois qui viennent.

La réunion de ce soir n'avait pas vocation à répondre à toutes les questions. C'est une réunion de lancement de la concertation dans les Bouches-du-Rhône. Maintenant, il y a trois groupes de travail. Chaque groupe de travail va se réunir à 4 reprises durant 4 heures à chaque fois. En dépit de certains horaires qui peuvent ne pas convenir à tout le monde, néanmoins, vous allez pouvoir aller au fond des questions, une douzaine d'heures en tête à tête avec Réseau Ferré de France, c'est quand même beaucoup de temps à passer sur le projet sur un territoire restreint. Je crois que c'est l'occasion de venir travailler et poser des questions.

J'ajoute qu'à partir d'aujourd'hui, tout est sur le site Internet. Vous avez des documents que vous pouvez télécharger, vous pouvez également poser des questions. Vous avez un registre à l'entrée de la salle sur lequel RFF s'est engagé à apporter des réponses aux questions qui seront posées. Le système de la lettre T. Ce n'est qu'une concertation qui démarre ce soir. Je vous invite tous à continuer à assister et à être présents.

Un participant

Il faut changer le nom « LGV ».

Jean-Michel CHERRIER (chef de la mission LGV PACA)

On ne change pas le nom, le mot « LGV » est écrit partout, on reprend le système global. Cela ne prouve rien. Ce qui prouve, c'est les décisions du comité de pilotage, ce n'est pas un sigle qui prouve quelque chose.

Alain DESSAGNE

Merci à tous et rendez-vous aux prochains groupes de travail et aux réunions publiques qui auront lieu fin novembre.

La séance est levée à 21 heures 55.

**Document rédigé par 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