

## **Comité Territorial des Bouches-du-Rhône**

**M**ercredi 20 Novembre 2013

**P**réfecture. 10H00 -12H00

Cette rencontre avait pour objectif de faire un point sur les décisions concernant la désaturation du nœud ferroviaire Marseillais, de présenter la Zone de Passage Préférentielle et le dispositif d'information et de consultation du public avec l'ordre du jour suivant :

- **Où en sommes-nous ?**
  - Acquis de la concertation 2011-2012, constats partagés avec les élus en 2012, commission Mobilité 21 et décision du gouvernement (juillet 2013), décisions du COPIL 23 septembre 2013, décision ministérielle du 21 octobre 2013
- **Ligne Nouvelle dans le département des Bouches du Rhône**
  - Amélioration des mobilités, gare Marseille Saint Charles, amélioration des trains du quotidien, aménagements progressifs dès 2015
- **Zone de passage préférentielle**
  - Définition, présentation
- **Prochaines étapes**
  - Calendrier, information et consultation du public

---

**Participants :**

---

**En tribune :**

**Préfecture des Bouches du Rhône, services de l'Etat :**

- M. Louis Laugier, Secrétaire Général
- SGAR PACA, Mme Patricia Bruchet
- DREAL, M. Nicolas Fontaine

**Réseau Ferré de France :**

- M. Jean-Michel Cherrier, Directeur Régional Adjoint RFF PACA
- M. Stéphane Rosso, Responsable territorial sur les Bouches du Rhône

**En salle :**

- Région PACA : M. Stéphane Coppey (représentant de M. Jean-Yves Petit) et M. Jean Christophe Leydet
- Conseil Général 13 : M. Jean-Marc Albert
- Communauté du Pays d'Aix en Provence : M. Nicolas Bonfils
- MPM : M. Vincent Touze
- Ville de Marseille: M. Domnin Rauscher
- CESER : M. Jacques Kupelian
- Chambre des Métiers Artisanale 13 : M. Philip Farrugia
- CCIMP : M. Jean-Baptiste David
- Chambre d'Agriculture 13 : M. André Villeneuve, M. Bernard Baudin
- CMA 13 : M. Jean-Luc Herraiz FNAUT PACA : M. Claude Jullien, M. Philippe Cretin
- Association TGV et Développement : M. Alain Patouillard
- France Nature Environnement : M. Pierre Calfas
- CLCV PACA : M. Pierre Virey

- Réseau Ferré de France : M. Bernard Couvert, Mme Diane Julien, Assistance à Maîtrise d'ouvrage

---

## Introduction de la réunion

---

M. le Secrétaire Général accueille les participants au Comité Territorial.

Il rappelle les objectifs du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur et souligne que ceux-ci ne sont pas déconnectés des autres projets de développement des transports au niveau régional et national. Il explique la décision gouvernementale de juillet 2013 qui a déterminé deux niveaux de priorités pour la réalisation de ce projet. Ainsi, dans le cadre de cette décision, le département des Bouches du Rhône est concerné par :

- La priorité n°1 pour la réalisation d'un tunnel ferroviaire sous Marseille d'une dizaine de km, l'aménagement d'une gare nouvelle souterraine sous la gare Saint-Charles actuelle et la réalisation d'une 4<sup>ème</sup> voie dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne.
- La priorité n°2 pour la réalisation d'un tronçon de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon.

Il précise qu'une démarche symétrique est menée dans le département des Alpes Maritimes pour traiter le nœud ferroviaire azuréen.

M. le Secrétaire Général met en perspective les 2 priorités sur l'échelle temps, en soulignant les différents termes de ce projet, tous deux à échéances longues : la réalisation pour 2030 des travaux de priorité n°1 et la réalisation entre 2030 et 2050 des aménagements de priorité n°2.

Il rappelle la gravité du problème de congestion routière de la région et la nécessité d'avancer rapidement. L'objectif de la réunion est de permettre d'apporter des réponses à toutes les questions avant la présentation de la ZPP à l'approbation ministérielle pour le lancement des études de phase 2.

Il invite RFF à présenter le projet.

---

## Présentation du projet

---

M. Jean-Michel Cherrier présente la synthèse des attentes du territoire, ainsi que les différentes décisions prises au sujet du projet, et notamment la décision ministérielle du 21 octobre 2013. Il indique que RFF va présenter à l'approbation ministérielle la zone de passage préférentielle des sections de « priorité n°1 » pour la fin de l'année pour un lancement des études de phase 2 en 2014 en vue d'une DUP en 2017 sur ces sections.

Il passe la parole à M. Stéphane Rosso pour présenter le projet.

M. Stéphane Rosso rappelle les enjeux du projet sur la mobilité en PACA et les bénéfices de la Ligne Nouvelle sur les transports du quotidien et les voyageurs : augmentation de l'offre ferroviaire et notamment TER (+ 50% dès l'étape de « priorité 1 »), report du trafic routier, meilleure fiabilité du réseau, gain de temps de parcours, nouvelles dessertes ...

Il insiste sur la saturation actuelle du plateau de Marseille Saint-Charles qui est au bord de la rupture : aujourd'hui seulement 75% des trains partent à l'heure, et 90% à 5 minutes près. Cela représente des performances en deçà des attentes et des standards d'une aire métropolitaine comme celle de Marseille. La qualité de service ferroviaire est impossible à améliorer avec un tel système.

En l'absence de questions à ce stade de la présentation, M. Stéphane Rosso enchaîne sur la présentation de la Zone Préférentielle de Passage (ZPP).

---

## Présentation de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP)

---

Après avoir défini ce qu'est une ZPP, zone d'étude pour la recherche du meilleur tracé, la zone de passage préférentielle est présentée depuis le secteur Nord de Marseille jusqu'à Aubagne, dans un premier temps sur une carte avec une vision d'ensemble puis sur une carte au 1/25 000<sup>ème</sup>.

M. Rosso détaille ensuite le calendrier de la consultation « priorité n°1 », le dispositif (plan de communication et d'information des acteurs et du public) et les différents documents contenus dans la pochette remise aux participants (présentation du jour, plaquettes et flyer).

---

## Échanges

---

M. Calfas (France Nature Environnement) se réjouit de l'évolution du projet. Il revient sur deux demandes : avoir une voie différente de la voie PLM au Nord de Marseille afin de baisser la vulnérabilité de l'accès à Marseille en cas d'incident du type Brétigny, et étudier une alternative à un passage dans la Vallée de l'Huveaune via un tunnel sous le plateau de Carpiagne. Il regrette que la DUP ne propose pas de vraies variantes.

M. Cherrier répond que la solution d'un passage sous Carpiagne a été écartée -entre autres- parce qu'elle ne présentait pas les mêmes fonctionnalités en termes de service ferroviaire pour Aubagne. Concernant une 4<sup>ème</sup> voie dissociée des autres au Nord de Marseille, sa réalisation est apparue comme inenvisageable techniquement.

M. Cherrier rappelle que le travail préalable à la DUP est fait en concertation avec le territoire pour se mettre d'accord sur l'option la plus favorable et la moins nuisible.

M. David (CCIMP) demande un point sur le positionnement de la future gare souterraine de Marseille Saint-Charles.

M. Cherrier répond que RFF ne peut donner à date plus de précisions : seules les études menées en phase 2 permettront de collecter des données techniques -notamment en faisant des sondages géologiques- qui permettront de faire des tracés de référence.

M. Jullien (FNAUT PACA) s'étonne de voir qu'un tunnel soit envisagé au Nord de Marseille alors que la place existe dans cette zone pour un passage en 4 voies, nettement plus simple techniquement et plus économique. Il rappelle que le projet initial de la LGV Méditerranée prévoyait la mise à 4 voies de la PLM. Il regrette en outre le phasage des travaux prévu à Aubagne, qui écarte des solutions qui ne passeraient pas dans la Vallée de l'Huveaune.

M. Jean-Michel Cherrier souligne que l'objectif de RFF est de rechercher les solutions les plus fonctionnelles et efficaces, solutions qui ne sont pas toujours les moins chères. De plus, la demande du territoire a été de passer par La Barasse et de desservir Aubagne, ce qui explique à la fois le choix du passage dans la Vallée de l'Huveaune et le phasage. Ce choix a exclu d'autres solutions évoquées en 2011 comme le passage sous le plateau de Carpiagne. Il précise que ces solutions ont été définitivement éliminées et ne font plus l'objet d'études aujourd'hui.

M. Jullien reconnaît la logique de passer à 4 voies jusqu'à Aubagne mais soulève la difficulté technique que représente le fait d'avoir à quitter la ligne et partir en tunnel pour les travaux de « Priorité 2 », compte-tenu des contraintes du territoire autour de la gare d'Aubagne. Il insiste sur la nécessité de ne pas dissocier les travaux de « Priorités 1 » de ceux de « Priorité 2 » et de réfléchir d'ores et déjà à ce problème.

M. Le secrétaire général rappelle que le bon avancement d'un grand projet nécessite de faire des choix qui ne peuvent satisfaire tout le monde et impose également d'avancer par phases et de prendre des positions, sinon le projet est gelé.

M. Touze (MPM) remarque que la décision du gouvernement de phaser le projet en structure les solutions.

M. Cherrier propose à Aubagne de discuter de l'opportunité de prendre d'ores et déjà des mesures conservatoires pour anticiper les travaux de « Priorité 2 ».

M. Rosso précise que les solutions actuelles au Nord de Marseille sont au stade de la faisabilité et doivent être approfondies notamment sur le lieu d'entrée en tunnel et le passage

en 4 voies. Un optimum « économie et services délivrés » sera peu à peu défini, prenant en compte les contraintes imposées par les travaux de réalisation.

Il souligne la complexité des travaux à réaliser sous Marseille Saint-Charles, qui doivent prendre en compte toutes les connections avec les voies existantes.

Pour le Sud de Marseille, M. Rosso rappelle que la solution d'un passage sous Carpiagne a été discutée en groupe de travail et qu'elle impose aussi de faire 4 voies jusqu'à La Penne sur Huveaune, avec une emprise au sol pour le départ du tunnel destructrice pour des habitations proches. Le choix de RFF est de limiter au maximum les impacts humains et de rester dans la mesure du possible sur du foncier qui lui appartient. La quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune est prévue au Nord des 3 voies existantes, ce qui est à priori faisable jusqu'à La Penne sur Huveaune en prenant en compte l'étude et l'aménagement du réseau hydraulique. Après La Penne sur Huveaune, la 4<sup>ème</sup> voie sera insérée entre l'autoroute et les 3 voies, ce qui nécessitera de pousser l'autoroute vers le Nord dans certains endroits. A l'entrée d'Aubagne, à partir du rond point Manoukian, il existe à date 2 solutions qui seront étudiées pendant les 2 années d'étude : soit quatre voies jusqu'à la gare, soit 3 voies jusqu'à la gare et des mesures conservatoires prises pour partir en tunnel sur 2 voies sous Aubagne.

M. Jullien (FNAUT PACA) pose la question de profiter de ce grand projet pour réaliser l'harmonisation de l'alimentation électrique du réseau Marseillais qui, à date, mêle 25 000 volts et 1 500 volts.

M. Jean-Michel Cherrier précise que le sujet « Energie » est effectivement à l'étude et que le challenge est d'arriver à concilier modernisation du réseau avec le maintien du trafic ferroviaire.

M. Patouillard (Association TGV et Développement) pose la question des aménagements envisagés pour accompagner le développement du nombre de voyageurs dû à l'agrandissement de la gare Marseille Saint-Charles.

M. Jean-Michel Cherrier répond qu'un travail est déjà initié avec les cofinanceurs - en particulier MPM et la Ville de Marseille- et que des groupes de travail suivront pour réfléchir sur l'ensemble des aménagements urbains à réaliser (parking, intermodalité), essentiels pour faciliter la connexion et l'interconnexion et pour avoir des voyageurs.

M. Stéphane Coppey (Région Paca) transmet un mot de la part de M. Vauzelle et M. Petit concernant la satisfaction de la Région sur l'orientation que prend le projet et sur le fait que soit mené de manière parallèle un travail sur le nœud ferroviaire azuréen. Il rappelle qu'il est indispensable de ne pas attendre 2030 pour travailler au développement des trains du quotidien, point qui sera regardé avec une attention particulière dans le cadre du prochain CPER. Il espère que le montant global accordé à la Région traduira la volonté politique de faire un rattrapage en termes d'infrastructures car il existe de nombreux projets qui pourraient faire l'objet d'études approfondies très concrètes dans le cadre du CPER ( ER, fret..). Il souligne, de plus, la nécessité de maintenir la continuité du service dans la réalisation du projet et dans les choix techniques faits.

M. Bernard Baudin (Chambre d'Agriculture 13) explique que la Chambre d'Agriculture est impatiente d'avoir plus d'informations au printemps concernant l'impact du projet sur les terres agricoles de la zone d'Aubagne.

M. Rosso précise que des rapprochements ont déjà été faits pour anticiper ce travail.

---

## Conclusion

---

M. Le Secrétaire Général évoque la qualité des échanges lors de cette commission consultative, précise que la Zone de Passage Préférentielle présentée n'ayant fait l'objet d'aucune désapprobation, le processus de présentation au ministre de la ZPP pour la fin de l'année va permettre d'enclencher dès l'année prochaine le travail de précision d'un tracé lors de la phase 2 des études avec comme objectif, l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique du projet pour 2017

M. Le Secrétaire Général clôt la séance en remerciant les participants de leur présence.

Pour le Préfet  
Le secrétaire Général

  
Louis LAUGIER