

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR
ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

REUNION PUBLIQUE
SUR LA GARE DE MARSEILLE,
25 OCTOBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 02/11/2016

LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



SOMMAIRE

PRESENTATION DES PARTICIPANTS	3
--------------------------------------	----------

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR	5
--	----------

ECHANGES AVEC LA SALLE	16
-------------------------------	-----------

16

La réunion s'ouvre à 18 heures 17.

La réunion est animée par Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil).

PRESENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Bonsoir, je me présente : Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau pour la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle en ce qui concerne les aménagements de la Priorité 1.

Bienvenue pour cette réunion de concertation publique relative aux gares nouvelles, en particulier, ce soir, la gare de Marseille Saint-Charles. C'est une gare souterraine, puisque le projet prévoit une gare souterraine à Marseille. Elle va vous être présentée dans quelques minutes.

Tout d'abord, cette concertation porte sur des aménagements qui sont prévus sur le projet de Ligne Nouvelle. Elle s'inscrit dans un processus de 21 réunions publiques, avec des réunions publiques d'ouverture qui se sont tenues dans les trois départements des Alpes-Maritimes, du Var et des Bouches-du-Rhône, puis des réunions locales qui sont initiées à la demande des élus.

Hier, il y a eu une première réunion sur les gares nouvelles à Nice-Aéroport. Ce soir, c'est à Marseille Saint-Charles et demain sur le secteur de l'Ouest Alpes-Maritimes. La concertation va se poursuivre jusqu'à la fin de l'année, avec d'autres réunions.

Jean-Michel CHERRIER vous présentera ces éléments-là.

Je vais tout d'abord vous présenter les intervenants pour cette réunion :

- Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle ;
- Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle ;
- Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles ;
- Philippe QUEVREMONT, qui est le garant de la concertation. Il est indépendant, nommé par la Commission nationale du débat public. Il suit l'ensemble du processus de concertation et son déroulement.

Je vais vous présenter l'ordre du jour de la séance. Monsieur QUEVREMONT fera une intervention liminaire pour cadrer le déroulement de cette séance de concertation. Ensuite, SNCF Réseau vous présentera, à travers les trois intervenants, les principales caractéristiques du projet de Ligne Nouvelle, avec un zoom spécifique sur la gare Marseille Saint-Charles et les différentes variantes qui sont proposées à la concertation, puisqu'un des objectifs de cette concertation, c'est qu'à l'issue, nous retenions des tracés et des positions de gare pour ensuite approfondir les études.

Nous aurons ensuite une intervention liminaire du représentant de la Région, en tant que cofinanceur du projet. Il va poser la position de la Région sur le projet de Ligne Nouvelle.

Nous aurons ensuite un temps d'échange avec les participants qui sont réunis. Nous prendrons toutes les questions, et nous prendrons le temps d'apporter tous les éclairages que vous souhaiterez avoir sur le projet et les questions que vous souhaitez formuler.

Sans plus tarder, je vais passer la parole à Philippe QUEVREMONT, en charge du suivi de la concertation pour la Commission nationale du débat public.

Philippe QUÉVREMONT, Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Bonjour à tous. Je suis le garant de la concertation.

Mon rôle se définit en quatre mots : je dois veiller à l'information et à la participation du public. La priorité de l'ensemble de ces réunions, telle qu'elle a été acceptée par le Comité de pilotage du mois de septembre, est la participation du public, tout simplement parce qu'il y a déjà eu un gros effort d'information de la part du maître d'ouvrage, avec toute la documentation qui est fournie.

J'ai donc demandé, et cela a été accepté, que l'ensemble des exposés qui ouvrent cette réunion ne dépassent pas 30 minutes. C'est pour cela que je vais essayer d'être très bref, pour ne pas prendre toute la place au détriment des autres.

La parole sera ensuite à vous, à la salle, soit pour poser des questions, soit pour faire part d'un avis. Pour que la parole soit distribuée à tous ceux qui la souhaitent, nous vous demandons de tenir dans un temps relativement limité. Il est clair que, pour poser une question, une minute est convenable. Pour exprimer un avis, sauf dans des cas très complexes, trois minutes, en gros, permettent d'y arriver tout en étant compréhensible.

Votre objectif, aussi bien dans la salle qu'au niveau de l'estrade, c'est-à-dire du maître d'ouvrage, c'est de convaincre.

Après cette phase – ce sera dit tout à l'heure –, la phase suivante, si le projet prospère, est une phase d'enquête publique où il s'agira de convaincre une commission d'enquête publique, également composée de personnes indépendantes qui, à la différence de moi, se prononcera sur le fond. Les uns et les autres, aussi bien du côté du maître d'ouvrage que de la salle, vous aurez à charge, si ce projet vous intéresse, de chercher à convaincre cette commission d'enquête.

Bien sûr, nous vous demandons de respecter les règles de courtoisie élémentaires. Je vous rappelle que vous avez également la possibilité d'intervenir sur le site internet de la concertation.

Merci beaucoup.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Jean-Michel CHERRIER va commencer la présentation du projet.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Ce projet de Ligne Nouvelle est un projet relativement ancien. Un débat public a eu lieu en 2005, dans le cadre du projet de LGV PACA. Ce débat public avait abouti à considérer :

- la nécessité de réaliser une infrastructure nouvelle sur les principes de désenclavement de l'est du territoire, et de relier les Alpes-Maritimes à la grande vitesse ;
- la nécessité de réaliser un système ferroviaire performant pour la Région et de créer le chaînon manquant de l'arc méditerranéen.

Sur ces bases, plusieurs scénarios avaient été proposés : le scénario Côte d'Azur, qui longeait l'autoroute A8 et qui rentrait directement en desserte sur Nice, et le scénario des Métropoles du Sud.

A la suite d'une médiation conduite par Yves COUSQUER, en 2009, le Gouvernement a décidé de choisir le scénario des Métropoles du Sud. SNCF Réseau a commencé les études préalables à l'enquête d'utilité publique, dans un ensemble itératif de sélection de zones, de fuseaux de passage, de fonctionnalités de projet, puis de zones de passage référentielles. Maintenant, nous sommes dans le cadre de la consultation publique, de la présentation publique des différents tracés et positions de gares à l'intérieur de ces zones de passage préférentielles.

L'objectif de cette phase est de réaliser le dossier d'enquête d'utilité publique sur les tracés et les gares préférentiels qui ressortiront de cette période de concertation, pour pouvoir réaliser, à la suite des études d'approfondissement, une déclaration d'utilité publique en 2019, à la suite d'une enquête qui dure en général, entre l'arrêté de mise à l'enquête et la déclaration d'utilité publique en Conseil d'Etat, entre 12 et 18 mois. 2019 permet d'envisager d'avoir le début des travaux en 2022 et d'être à peu près conforme au planning de réalisation des projets dans la Priorité 1, c'est-à-dire avant 2030.

La réalisation de la concertation aujourd'hui sur les tracés de Priorité 1 concerne la désaturation des nœuds ferroviaires. Cette désaturation des nœuds ferroviaires a été jugée prioritaire dans le projet. Les décisions du Gouvernement, à la suite de la Commission Mobilité 21, c'est de retenir la totalité du projet, mais de le réaliser par phases, avec trois phases de temps : une première à 2030, une deuxième phase de travaux entre 2030 et 2050, et une troisième après 2050.

La Priorité 1 concerne particulièrement la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et de Nice. Il vise globalement un doublement des services du quotidien. Puis, les sections Aubagne-Toulon et Est-Var, donc Le Muy-La Siagne, compléteront le projet en Priorité 2 à partir de 2030, avec plutôt des fonctions de gain de temps et d'amélioration des gains de temps sur la desserte régionale. Après 2050, seront réalisées les sections manquantes, Toulon-Le Muy et Nice-Menton. Mais 2050, cela fait quand même assez loin. Nous allons donc rester sur les deux premières priorités.

Le projet est réalisé dans le cadre d'un constat, qui est un constat de saturation des réseaux routiers et de difficulté des déplacements dans la Région. De forts investissements sur le territoire jusqu'en 2030 sont réalisés dans l'ensemble des moyens de transports et TCSP par l'ensemble des collectivités. Cependant, malgré tous ces investissements, une dégradation des moyens de transport est attendue, du fait de l'augmentation de la population et du fait de la demande de déplacement qui sera de plus en plus importante. Vous le voyez, on estime que quelqu'un qui perd aujourd'hui 40 jours entre Aix-en-Provence et Marseille en perdra 52 dans quelques années. Cela veut dire que nous passerons encore beaucoup plus de temps en voiture. Comme nous n'avons plus de grand projet d'aménagement routier, nous serons encore un peu plus longtemps dans les embouteillages.

Le réseau routier est saturé, mais le réseau ferroviaire a aussi des difficultés. Nous n'avons qu'une seule ligne historique, et cette ligne historique concentre tous les trafics, ce qui donne quelques difficultés de gestion du système ferroviaire dans notre Région. Là aussi, de forts investissements sont prévus sur le réseau mais, encore une fois, sur cette seule ligne historique qui supporte tous les trafics, il n'est pas possible de prévoir une augmentation ou un doublement des trafics des TER, dont nous voyons que nous avons une augmentation régulière depuis plusieurs années, une demande de transport régional un peu plus forte.

Cette ligne nouvelle a, dans le cadre de la Priorité 1, un objectif, qui est de doubler le nombre de TER, notamment dans le cadre de la Métropole ex-Marseille Provence, de faciliter les circulations et, surtout, de rendre le système ferroviaire plus robuste et, évidemment, de viser un report modal de la voiture. Ce que nous permettons de faire directement, c'est de mettre des voyageurs dans les trains et donc, classiquement, de les retirer de la voiture.

Dans la Priorité 2, la construction, c'est de réduire les temps. Nous aurons quelque chose qui ressemblera à un temps de parcours de 1 heure 40 entre Marseille et Nice. Aujourd'hui, 2 heures 40, ce n'est pas du tout performant. Avec 1 heure 40, nous modifierons sensiblement les conditions de liaison entre Nice et Marseille.

Sur les services ferroviaires aujourd'hui présents sur le Département, la desserte de Marseille Saint-Charles et les services projetés, vous voyez globalement que ces services sont doublés. Nous passons généralement, sur l'ensemble du réseau, de 2 à 4, de 6 à 8, de 3 à 4, 5 ou 6 TER par heure. Nous avons un quasi-doublement pratiquement partout des services du quotidien.

Les tracés qui sont aujourd'hui proposés à la concertation sont les propositions de variantes qui ont été étudiées par le maître d'ouvrage et celles qui sont issues de la période de concertation qu'il y a eu avec les élus. Cette démarche de construction des tracés entre dans le cadre d'études technico-environnementales, où nous avons pris en compte la localisation des gares et les interfaces avec les voies existantes. Nous avons travaillé dans le cadre que vous connaissez bien des logiques environnementales et de développement durable qui est « éviter, réduire et compenser ». Nous avons engagé une démarche de construction des études sur des principes d'éloignement des habitations, de protection des espaces naturels et de protection des ressources en eau, avec le principe général de non-aggravation des risques que nous connaissons.

Ce sont des études itératives. Nous n'avons pas à ce jour toutes les précisions. Dans les phases d'approfondissement, nous continuerons notamment à optimiser les tracés dans les démarches à venir et, en

fonction des choix qui auront été faits, à réduire les incidences du projet, à compenser les impacts du projet, notamment en ce qui concerne le bruit, les activités économiques, l'insertion paysagère et – vous le savez – puisque nous avons beaucoup de passages en souterrain, toutes les zones en sous-sol et, bien évidemment, la faune et la flore.

Les tracés et positions de gare sont présentés dans les dossiers que vous avez sans doute récupérés, ou dans les clés USB prévues à cet effet.

Dans les Alpes-Maritimes, nous traitons trois portions du Département, avec une zone sur le raccordement à Cannes pour le doublement de la ligne Cannes-Grasse. Nous voyons que nous avons deux options de ligne nouvelle en souterrain pour rejoindre trois positions de gare qui sont prévues pour la desserte de Sophia-Antipolis : une sur Mougins et deux sur Valbonne.

Et puis, a émergé, dans le cadre de la concertation avec les élus, la réalisation d'une gare TGV-TER à Cannes-La Bocca, dans le cadre du terrain de Cannes Marchandises.

Ensuite, nous sommes quasiment partout en tunnel, après les positions de gare de Sophia, pour arriver à Saint-Laurent-du-Var, pour franchir le fleuve Var en surface et rejoindre la gare de Nice Aéroport, qui est le pôle d'échanges multimodal dans lequel nous aurons déjà déplacé, quelques années auparavant, la halte ferroviaire. Nous construirons les fonctions grande vitesse à l'horizon 2030.

Sur le Var, nous avons le traitement d'une petite portion du réseau, qui est l'embranchement de la ligne d'Hyères avec un passage dénivelé. Aujourd'hui, le passage est à plat, donc les lignes se croisent. Nous avons deux propositions de tracé qui sont soumises à l'avis du territoire.

Sur Marseille, là aussi, nous retrouvons trois zooms : l'entrée Nord, Marseille et la vallée de l'Huveaune.

Sur l'entrée Nord, nous avons deux variantes de tracé qui sont après le tunnel existant TGV, la sortie aux Tuileries, et nous avons deux positions de gare. Nous allons évidemment évoquer cela un peu après.

Nous avons trois propositions de sortie en tunnel pour rejoindre la vallée de l'Huveaune. Nous avons ensuite une petite variante au niveau de La Barasse et, après, la réalisation de 4 voies dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne, avec là aussi une solution qui a émergé des discussions avec les élus sur le territoire, un passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune.

Sur les gares, deux positions de gare sont aujourd'hui proposées, mais je ne vais pas trop m'attarder, puisque nous allons les développer un peu plus en avant.

Nicolas GUYOT va poursuivre la présentation générale. Après, Roland LEGRAND vous présentera plus spécifiquement les gares.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Bonsoir.

D'abord, un petit mot sur les objectifs que nous avons poursuivis à travers ce projet de gare Saint-Charles. Évidemment, c'est un objectif d'augmentation des services ferroviaires, vous l'avez compris à travers l'exposé de Jean-Michel CHERRIER. L'objectif est bien de permettre le développement des services du quotidien, des services TER avant tout, dans cette Priorité 1. Pour cela, il était nécessaire de fondamentalement restructurer la gare Saint-Charles et d'éviter d'avoir, notamment, des mouvements que

nous appelons « cisailants », c'est-à-dire de trains qui, en surface, rebroussement chemin et croisent l'ensemble des autres itinéraires de trains. En réalisant une gare diamétralisée, nous avons un effet désaturant de la gare Saint-Charles et une capacité supplémentaire offerte pour le développement des trains, et notamment des trains du quotidien.

Nous avons également un deuxième objectif, qui est toujours un objectif de mobilité, de transport mais, plus généralement, de créer un pôle d'échanges multimodal très puissant. Il l'est déjà à l'heure actuelle, mais il s'agit de le rendre encore plus efficace. Nous y reviendrons certainement dans les discussions. Différents modes de transport urbain, avec le métro, le tramway, qui n'est pas très loin, les bus, les cars interurbains, etc., se concentrent dans ce secteur. C'est aussi un secteur qui est particulièrement pertinent par rapport à la desserte routière, avec l'accès à l'autoroute qui n'est pas très loin. Il s'agit donc de renforcer ce pôle-là et les différents accès à ce pôle d'échanges.

Enfin, un aspect urbain et d'aménagement du territoire, puisque la gare Saint-Charles est non seulement la porte d'entrée de Marseille, mais un peu de la Métropole, également. Nous avons donc recherché les synergies avec les aménagements, les développements des quartiers aux alentours. Nous avons en particulier beaucoup travaillé avec Quartier libre, qui est le projet de réflexion qui concerne les territoires qui sont au Nord de la gare, et également un peu au Sud, mais principalement sur le quartier de la Belle de Mai.

A travers ce projet, nous avons cherché à avoir une meilleure insertion de la gare dans la ville. Vous savez que, structurellement, nous avons la problématique de la topographie, le fait que Saint-Charles soit sur une butte. Nous savons tous qu'il n'est pas évident d'y aller. Nous avons fait un travail en ce sens. Nous avons essayé de travailler sur le fait que la gare puisse bénéficier à l'ensemble de la ville, avec des accès facilités et une meilleure transparence ; c'est un langage que l'on utilise souvent en urbanisme. En tout cas, nous avons essayé de passer d'un côté à l'autre de cet obstacle.

En termes de services ferroviaires, nous nous plaçons entre aujourd'hui et une situation à terme, entre les colonnes de gauche et de droite, sur différents axes qui partent de Saint-Charles. Si nous nous plaçons à terme, c'est parce que le seul projet Ligne Nouvelle ne permettra pas d'atteindre ces services-là. Il permettra de le faire au niveau de la gare Saint-Charles, mais évidemment, des aménagements complémentaires sur les axes qui convergent à Saint-Charles seront nécessaires.

Dans ce cadre, dans le cadre de ces différents projets, nous arriverions, comme le souligne Jean-Michel CHERRIER, à largement un doublement, plus que cela sur certains axes, avec surtout l'atteinte d'un objectif qui a été fixé par le Conseil régional, en tant que responsable des TER. Il date déjà de quelques années et consiste, en gros, à atteindre des niveaux de services qui sont ceux des métropoles européennes de même rang. Il consiste à avoir, *grosso modo*, 8 trains par heure sur les branches principales, et la fréquence au quart d'heure, donc 4 trains par heure, sur les branches qui sont un peu moins importantes.

En termes de volumétrie, c'est-à-dire de fréquentation de la gare, les prévisions de trafic que nous avons aujourd'hui prévoient globalement un doublement de la fréquentation de la gare Saint-Charles.

Aujourd'hui, nous sommes autour de 13 millions de passagers pour la seule gare ferroviaire. Ce n'est pas la fréquentation du pôle d'échanges dans son ensemble, il faudrait y ajouter les fréquentations des usagers qui

viennent uniquement pour la gare routière ou pour d'autres fonctions. Les usagers du train sont environ 13 millions par an. Nous prévoyons à peu près leur doublement à l'horizon 2040, avec la Priorité 2.

Nous avons scindé la clientèle en différentes catégories, les longues distances et les catégories plus régionales et locales. Nous avons, en poids, une légère diminution des longues distances ou un accroissement de la barre des usagers TER. Si nous l'avions en volume, nous nous rendrions compte que les usagers TER sont aussi en doublement, globalement.

Sur la diapositive suivante, un petit mot sur la répartition entre les fréquentations de la gare souterraine et de la gare de surface. Vous notez, toujours à cet horizon 2040, que la gare de surface, finalement, accueille à peu près autant de passagers qu'aujourd'hui en totalité. La gare souterraine en accueille un peu moins, mais elle devient une gare très importante, avec une majorité de clientèle longue distance qui est en gare souterraine et une majorité de clientèle régionale qui est en surface.

Un petit mot sur les modes d'accès à la gare, pour que nous ayons quelques références dans nos discussions, qui tombent sans doute sous le sens, compte tenu de la configuration de la gare et de son insertion dans la ville. Nous avons une part importante des accès en transport collectif et, là-dedans, c'est le métro qui est prépondérant. Nous avons donc une importance très particulière de la desserte en métro. Elle a été, dans les ateliers gare que nous avons menés, un sujet de préoccupation. Nous le verrons aussi dans l'organisation de la gare, la liaison entre le train et le métro est très importante.

Nous avons aussi une gare routière dont la puissance est aujourd'hui déjà importante, mais qui devrait aussi monter en puissance.

Nous avons un taux d'accès en voiture qui est relativement faible avec, du coup, un nombre de places de stationnement qui est quand même important en volume. Ce sont plusieurs milliers de places, mais quand on le compare avec d'autres gares, il reste relativement modeste pour une gare de cette importance en fréquentation.

L'autre point important, c'est que, comme nous sommes dans un tissu urbain dense, quasiment en cœur de centre-ville, malgré les inconvénients ou les obstacles que j'ai cités tout à l'heure, qui tiennent principalement à la topographie, nous avons quand même une proportion importante de personnes qui arrivent à pied.

Je vais laisser le micro à Roland LEGRAND pour qu'il continue l'exposé.

Roland LEGRAND, Directeur de la mission des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Bonsoir.

Une manière de présenter le projet, c'est par sa situation actuelle. Donc, pour l'accessibilité, vous avez le schéma des transports. En bleu et jaune, vous avez le réseau du métro, également le tramway et – on ne voit pas la capillarité – le réseau d'autobus et, surtout, la pénétrante de l'autoroute, qui est pratiquement en fronton de la gare.

Pourquoi est-ce que je présente le projet de la sorte ? Parce qu'en fait, actuellement, la situation de la gare est extrêmement dissymétrique en termes d'accessibilité, puisque la plupart des accès s'effectuent par le Sud, ou en fronton avec le métro.

La situation actuelle est celle-ci : vous avez le plan de voies ferroviaires et la gare, avec la hall Honnorat qui a été livrée en 2007. En fait, ce schéma montre bien que la gare Saint-Charles est vraiment en promontoire dans le tissu urbain de Marseille. Une démarche que nous allons avoir, c'est d'ouvrir la gare sur les quartiers environnants.

Pour ceux qui ne connaissent pas le site – mais j'imagine qu'il ne doit pas y en avoir beaucoup –, vous avez ici le boulevard National, le boulevard Bourdet, le boulevard Voltaire et le boulevard Flammarion. Peut-être une chose plus précise, c'est le métro. Nous vous l'avons dit, la répartition modale est extrêmement ciblée sur le métro, pour pratiquement la moitié des flux. Et puis, c'est important, la situation du stationnement, dans le cadre du projet, va évidemment être entièrement recomposée.

Enfin, deux éléments importants, la gare routière qui est ici, est en cour derrière la halle Honnorat. En fait, la halle Honnorat est un vaste espace intermodal avec le transport autocar. Et puis, également, deux éléments importants, l'actuelle dépose minute, une Bourdet et l'autre sur ce que nous appelons le « square Narvik ». Et, il faut le dire, nous avons une desserte un peu sauvage côté Honnorat.

Nous avons bien sûr plusieurs accès routiers : côté Leclerc ; également ici, pour assurer la dépose minute ; un accès parking, ici ; et enfin, un accès plus de services cour des Abeilles.

Voilà la situation actuelle. L'objectif du projet, c'est de faire en sorte de recomposer l'ensemble de ce dispositif pour accueillir globalement, à 2040, le doublement des flux de voyageurs. Comme il vous l'a été dit, nous allons en fait passer de 13 millions à 25 millions de voyageurs.

La première hypothèse, c'est la variante 1 - Abeilles. Pourquoi « Abeilles » ? Parce que vous avez la cour des Abeilles, qui est un espace maîtrisé par la SNCF – c'est du foncier SNCF – qui, pour nous, revêt un intérêt, puisque c'est du foncier qu'il conviendra évidemment de libérer pour réaliser le projet. Nous l'avons appelée « Abeilles », dans ce sens-là.

Cette solution est une solution qui permet d'exploiter le foncier existant, comme je le disais et, à terme, de requalifier la cour, actuellement utilisée dans le domaine ferroviaire, en vaste espace intermodal.

Nous avons juste exprimé, ici, la seule émergence que nous aurions du projet puisque, comme il l'a été dit tout à l'heure dans les présentations, c'est un projet éminemment de correspondance, d'interconnexion. Néanmoins, il nous semble important qu'une gare de cette importance ait une certaine lisibilité. Nous avons donc la volonté de faire émerger ce projet de gare souterraine dans la ville et, au-delà de cette intention, de permettre à la ville de bien dialoguer avec la gare puisque, dans le cadre de ce projet – j'y reviendrai tout à l'heure – l'idée est de s'ouvrir sur tous les cheminements périphériques et les axes périphériques, notamment un bon dialogue avec le projet qui vous a été précité tout à l'heure, Quartier Libre, ici, au Nord.

Dans le cadre de ce projet, vous avez ici l'état existant. Pour vous le décrire, nous avons le plan de voies de référence. C'est une cote à 49 NGF – c'est un peu technique, mais c'est pour vous expliquer les autres cotes qui sont ici. C'est la gare actuelle, avec les trains. Ici, au niveau 43, l'accès inférieur, ce sont les taxis, et également, avant de gagner le métro, vous avez un palier intermédiaire.

Il faut savoir que, sur le site, cette cote-là, 43, qui est environ 6 mètres en dessous du plan de voies, c'est une cote générale que nous retrouvons sur l'ensemble de la périphérie de la gare. C'est finalement un niveau qui

va pratiquement nous servir de référence pour répondre aux besoins d'intermodalité et de dialogue avec la ville.

Plus en profondeur, dans l'état existant, vous avez la salle d'échanges, qui est à une cote de 24 et, enfin, les voies de la station de métro.

Le projet, dans cette hypothèse « Abeilles », dispose d'une gare souterraine qui se situe ici. Vous voyez la correspondance des niveaux. Les voies de cette gare enfouie sont à 23 mètres. Globalement, nous sommes sur une gare souterraine à 25 mètres de profondeur par rapport au plan de voies existant. Cette profondeur est relativement faible pour un ouvrage de cette importance parce qu'en fait, nous avons une technique de construction qui bénéficie du foncier. De fait, nous allons pouvoir réaliser les ouvrages moins profondément que l'autre solution, que je vous décrirai après.

Ce qui est important, comme il a été dit précédemment, c'est que nous avons des flux assez importants. Tout l'objectif du projet, c'est évidemment de réaliser un pôle d'échanges et donc de mettre en correspondance ces flux de la gare souterraine, à la fois avec le plan de voies existant, et évidemment le métro, mais aussi la halle Honnorat et le fond de gare existants, qui accueillent à la fois la gare bus, les autocars, et les autres intermodalités.

Voilà le schéma de principe, que nous retrouverons dans l'autre variante.

En fait, les fonctionnalités du PEM, nous les retrouvons en plan. Vous avez l'espace intermodal, la cour des Abeilles, directement connectée au boulevard National. En remontant des quais souterrains, dans cet espace également souterrain, nous avons la possibilité de monter vers le plan de voies ferroviaires qui se situe en surface, mais également de gagner en souterrain le métro, et gagner tous les services de la gare actuelle, notamment la gare routière, qui se situe ici.

C'est un dispositif qui est assez étalé puisque, dans cette hypothèse, nous voyons que la gare – tout à l'heure, je vous présenterai plus de détails sur les techniques de construction, en fonction de vos questions, et sur ce qui génère ce dispositif constructif – et par ce fait, les émergences, sont plus éloignées du fond de gare, ce qui permet aussi de s'ouvrir sur les quartiers attenants.

Ce n'est qu'une traduction. Encore une fois, c'est au stade de nos études et il n'y a pas d'idée pour nous d'avoir figé le projet, mais vous voyez l'escalier monumental que vous connaissez, la halle historique, la halle Honnorat, et le plan de voies existant. La gare souterraine se situe dans ces sous-sols. Vous avez ici la cour des Abeilles, qui va permettre de disposer d'un espace intermodal qui va aussi permettre de distendre, je dirais, les correspondances, afin que, comme je vous le disais en préambule, nous puissions accéder au sud sud-est, mais également au sud-ouest, pour permettre d'avoir plusieurs accès sur le pôle d'échanges en général.

Le boulevard National se situe à ce niveau-là, et la rue Honnorat est derrière. Entre la gare routière et le plan de voies, vous avez ici tous les accès directs de la gare souterraine aux quais par un passage que je vous ai montré, qui permet aux voyageurs de sortir rue Honnorat. Il permet également, dans ce dispositif, d'ouvrir la gare sur le nord et vers Belle de Mai.

Dans la deuxième hypothèse, dite « variante de Narvik », nous avons un schéma. Je rappelle que les deux variantes répondent aux mêmes fonctionnalités. Cela me permet de peut-être faire un zoom sur le programme.

La gare souterraine, ce sont 4 voies à quai, des quais de 400 mètres. C'est un espace voyageurs entre 5 000 et 6 000 mètres carrés. Ce sont donc des services, mais aussi des commerces.

En termes de fonctionnalités, dans cette hypothèse de Narvik, nous sommes sur un dispositif de gare souterraine qui participe de techniques de construction souterraines, donc plutôt des espaces voûtés. Cette gare sera sous le plan de voies actuel, à la différence de l'autre solution qui est en tangente du plan de voies actuel. La variante de Narvik est vraiment sous le plan de voies actuel.

Pour faire un parallèle avec la solution précédente, nous avons simplement une émergence, également dans la cour des Abeilles, qui disposera des mêmes fonctionnalités, c'est-à-dire un espace intermodal en relation avec les boulevards Flammarion et Voltaire et, également, en relation avec le boulevard National.

Dans ce dispositif, vous retrouvez les mêmes fonctionnalités, c'est-à-dire une relation fer-fer, fer souterrain-fer aérien, une correspondance souterraine qui met en relation la gare souterraine avec le métro et, évidemment, toutes les relations avec la halle historique, la halle Honnorat et les services intermodaux de fond de gare.

Nous retrouvons les mêmes fonctionnalités. Par rapport à la solution précédente, qui disposait d'un passage, pratiquement dans l'alignement de la rue de Crimée, c'est un projet qui est plus ramassé. Nous sommes plus près du fond de gare, puisque la gare souterraine est ici. Nous pouvons donc ramener, je dirais, les services liés à cette gare plus près du fond de gare. Nous avons évidemment un dispositif de correspondance fer-fer, gare souterraine-gare de surface, par un passage souterrain. Il débouchera également rue Honnorat mais, vous le voyez, plus près. Rue de Crimée, il débouche presque à proximité de la gare bus. Et également, une relation souterraine, comme vous l'avez vu sur la coupe, pour gagner le métro et le fond de gare.

Dans cette hypothèse, pour des techniques de construction que je vous exposerai tout à l'heure, à votre demande, nous sommes obligés de déplacer la gare routière, dans une disposition qui reste à travailler. Pourquoi ? Parce que nous avons, dans cette gare souterraine, une obligation de faire remonter les flux. Ils vont remonter à la fois par cette émergence, mais également par cette émergence, directement en relation avec la halle Honnorat, ce qui ne permet plus d'assurer les fonctions de la gare routière actuelle.

Vous avez la traduction volumétrique de ce projet. Bien évidemment, nous ne voyons pas grande différence à l'échelle de cette vue 3D par rapport à l'autre proposition. Sachez simplement que le bâtiment voyageurs est plus près que dans l'autre variante. Par ailleurs, les fonctionnalités, notamment le traitement de l'intermodalité, sont parfaitement similaires.

Nous nous sommes essayés à une analyse multicritères. C'est assez objectif. Nous avons essayé de récupérer les mêmes critères d'appréciation dans les deux variantes. Sur l'insertion urbaine, nous avons la volonté dans les deux cas d'ouvrir la gare sur les quartiers. Quand nous parlons de gare à 360° sur les quartiers, c'est que véritablement, vous connaissez la gare, elle est plutôt en promontoire. Nous avons un peu l'impression de monter à un château-fort quand nous sommes en bas, boulevard d'Athènes, par exemple.

L'idée est justement de faire mieux dialoguer cette gare avec la ville et de faire en sorte que nous réalisons véritablement des traitements en rive, en frange du plateau ferroviaire au bénéfice de la relation urbaine. C'est ce que nous voulons entendre, premièrement. Et, deuxièmement, l'idée est que nous ayons une meilleure accessibilité du plateau ferroviaire de toute part, à la fois côté boulevard Bourdet, bien sûr, mais il existe déjà, mais côté boulevard Voltaire, côté boulevard Flammarion et boulevard National, et enfin rue Honorat. C'est en cela que nous parlons d'une gare à 360° : fonctionnalité, accessibilité et aménagements plus urbains que les actuels soutènements que vous connaissez.

Dans la variante 1, Abeilles, vous l'avez vu, la gare étant plus à l'Est, il y a bien évidemment une proximité avec le projet Belle de Mai–Quartier Libre. Je dirais, plus généralement, avec le boulevard National. Enfin, en termes d'insertion dans le territoire, comme je le disais, c'est une gare qui se situe à - 25 mètres. Cela fait une gare évidemment enfouie, mais qui permet quand même une proximité de la surface.

Dans la variante 2, compte tenu que la gare passe sous le plan de voies, elle est à - 35 mètres, donc plus enfouie de l'ordre de 10 mètres mais, à l'inverse, elle est plus proche du fond de gare. Donc, une meilleure relation de correspondance. Une gare très ouverte, également, comme je vous le disais, plus proche du fond de gare, donc avec des échanges plus centrés vers le métro.

Sur l'intermodalité, les modes de transport, pour nous, dans la solution Abeilles, sont assez répartis. Vous l'avez vu, la gare Abeilles s'étend plus à l'Est ou au Nord-Est. Du coup, nous pouvons supposer que les modalités de transport, notamment côté boulevard National, seront étendues pour intéresser davantage les quartiers Longchamp et Belle de Mai.

Concernant la variante 2, sur l'intermodalité, la caractéristique principale est que les correspondances sont plus courtes que dans la solution Abeilles.

Sur la qualité des espaces, il y a une différence importante. Les techniques d'excavation dans la solution variante 1 « Abeilles », c'est une construction traditionnelle à partir du terrain nature. Nous creusons une fosse et, du coup, nous sommes capables de puiser de la lumière naturelle au plus profond de cette fosse, dans laquelle nous allons pouvoir construire la gare.

Dans l'autre hypothèse, évidemment, compte tenu des techniques de construction en tunnel, ce seront des ambiances plus confinées, des espaces plus réduits, mais nous savons également travailler très qualitativement ces espaces. A l'inverse, il y a évidemment peu de captation de lumière naturelle.

Sur les impacts urbains, nous avons ici, dans la variante « Abeilles », une maîtrise du foncier qui nous permet d'avoir peu d'impact sur le tissu urbain, mais il y a quand même des volumes de déblais importants. Dans la variante 2 « Narvik », nous aurons besoin, d'une part, de réaliser des puits dans le tissu urbain, au-delà du foncier maîtrisé par la SNCF. Par ailleurs, nous aurons besoin de relocaliser la gare routière, mais c'est tout à fait possible sur le site.

Enfin, dernier critère, dans la variante 1 « Abeilles », nous avons une gare, tout confondu, qui pèse un peu plus de 1 milliard d'euros, alors que la variante 2 fait 1,2 milliard d'euros. Nous allons dire qu'elle est un peu plus chère.

J'ai été un peu long, excusez-moi. Nous pourrions développer les thèmes ultérieurement.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Rapidement, je parlerai de la suite de la période de concertation en cours, avec les réunions publiques qui se sont tenues, les réunions publiques locales qui auront lieu à Marseille et Aubagne, la réunion publique gare aujourd'hui, les ateliers environnement et développement durable, début novembre et fin novembre, et puis la réunion de synthèse le 20 décembre.

Vous retrouvez tous ces éléments sur le site internet. Des permanences permettent aux personnes qui sont intéressées de venir rencontrer le maître d'ouvrage pour venir discuter en particulier des points de passage. Ce ne sont pas des réunions où nous discutons du projet en général mais où nous évoquons les points qui concernent les habitants sur les zones de passage.

Vous retrouvez la liste, avec les dates et les horaires de permanences sur le site de la Ligne Nouvelle.

Nous avons un processus d'annonces globales et générales que vous retrouvez à la fois dans la presse, dans des spots radio, en affichage et aussi, évidemment, l'activité sur les réseaux sociaux et les informations sur le site Ligne Nouvelle PCA.

Pour finir, ce qui est important pour nous dans cette période de concertation, c'est que vous puissiez donner votre avis, puisque nous présentons des variantes. Il faut que nous puissions, à la fin de cette période de concertation, émettre une synthèse sur vos avis. Vous pouvez déposer vos avis à la fois sur les registres, sur le site internet, mais aussi sur un ensemble de cartes T que nous distribuerons, et dans les mairies qui sont concernées, avec là aussi le registre.

Vous avez des dossiers à votre disposition, celui que vous avez ici. Il y a des expositions dans les différentes mairies pour vous renseigner sur le projet et, toujours, le site internet qui est à votre disposition pour les informations.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Avant la phase d'échanges, je vais proposer au Vice-président de la Région de faire une petite intervention.

Christian BURLE, Conseil régional, commission Transports

Merci. Je suis du Conseil régional, je fais partie de la commission Transports. Je représente bien entendu le Président et Monsieur TABAROT, le Vice-président aux Transports.

Je ne serai pas long, mais je voulais simplement vous dire que la Région a décidé que le transport, l'économie et l'emploi seraient des axes essentiels de sa mandature. Elle a commencé par mettre la main à la poche par rapport à cela et par rapport au soutien de ce projet, parce qu'il était initialement prévu 1,5 million d'euros pour les études, et la Région a décidé de mettre 5 millions d'euros pour activer les études et tenir les délais. En tout cas, c'est ce que nous souhaitons.

Je voulais vous dire que le Président ESTROSI et Renaud MUSELIER sont allés à l'Europe pour aussi demander une aide particulière pour ce projet. L'Europe a mis 5,7 millions d'euros dans ces études. Cet argent sera de l'argent en moins dépensé par tout le monde pour les études, ce qui est une bonne chose. Cela veut aussi certainement dire que, dans l'avenir, l'Europe sera une des entités qui va aider à la construction de cette ligne nouvelle.

Je voulais aussi tout simplement vous dire que, dans le cadre de la concertation, le Président a bien dit que la population aurait son mot à dire et qu'elle serait respectée. Les politiques, en tout cas la Région, n'ont pas l'intention d'interférer là-dessus. C'est à vous de faire tout cela.

La SNCF, bien sûr, définit la ligne, ses priorités, la technique, etc. Nous ne nous en mêlerons pas en particulier. Nous ne regarderons, simplement, que le respect du calendrier et des coûts, parce que les coûts sont importants, en particulier les coûts des variantes. Vous avez vu que les coûts étaient différents. Il est évident qu'il faudra aussi faire attention aux coûts, parce que c'est de l'argent public, ce sont vos impôts. C'est donc intéressant pour tout le monde.

Je suis très bref. Si je dois un peu intervenir dans le débat, je le ferai. Merci, Mesdames et Messieurs.

ECHANGES AVEC LA SALLE

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je vous donnerai quelques consignes avant de vous passer la parole et le micro. Deux hôtesse vont distribuer les micros. La réunion est enregistrée, elle fait l'objet d'un *verbatim* qui sera mis en ligne. Je vous demanderai de bien vouloir demander la parole en levant la main, et puis d'attendre que l'on vous donne un micro pour parler. Cela nous permettra de pouvoir vous enregistrer et de restituer ensuite l'ensemble des interventions. Il peut y avoir des points de vue différents, voire divergents. Ce que l'on propose, c'est que chacun puisse prendre le temps de s'exprimer, d'être écouté, d'être entendu, de respecter le point de vue qu'il amènera.

Des prises de vue seront faites. Est-ce qu'il y a des personnes qui ne souhaitent pas figurer sur les photos ? Dans ce cas-là, je vous demanderai de bien vouloir lever la main, de manière à ce que l'on puisse demander aux personnes qui prennent des photos d'éviter de vous mettre dans le champ. Très bien. Je pense que nous sommes prêts pour démarrer. Qui souhaite intervenir, formuler des questions ou des avis ? Nous sommes à votre écoute.

Marine LEYDET, étudiante

Bonjour. Je suis étudiante en management du tourisme international, affiliée à l'Université de Coventry. Je suis intéressée par le projet pour deux raisons.

Tout d'abord, parce que je vais souvent à Aix-en-Provence, que ce soit pour mes études ou pour sortir. C'est souvent difficile, parce qu'il y a beaucoup d'embouteillages. Ce projet permettrait de fluidifier le trafic.

Aussi, parce que j'aimerais avoir un avenir dans la région, vu que je suis en tourisme. Il est important de développer cet aspect pour développer une clientèle.

J'aimerais savoir s'il serait possible d'accélérer la mise en place du projet, parce que, si j'ai bien compris, ce sera en 2030 ; j'aurai déjà 34 ans. En 2050, j'aurai dépassé les 50 ans pour la mise à disposition d'Aubagne-Nice. Voilà. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Donc, un intérêt pour le projet et, en même temps, des délais qui...

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

En 2030, je n'aurai qu'un an de plus, donc ce sera très bien.

Le projet, c'est sûr, nous essayons de le mener au rythme le plus rapide possible. Pour autant, il y a des étapes à passer. C'est un projet long, important de par son emprise sur le territoire et les aménagements qui sont réalisés. Et, malgré tout, je pense qu'il faut prendre le temps de réfléchir.

Lorsque nous installons une gare de cette importance dans un tissu urbain, quand nous mettons en place de nouvelles infrastructures dans des zones denses, nous ne pouvons pas le faire trop rapidement. Cela touche

du monde, cela fait appel à des principes d'aménagement du territoire et à des politiques globales de déplacement et d'aménagement. Il faut donc que tout cela coïncide, pour que ce soit cohérent, parce que les investissements qui sont produits sur cela sont très lourds. Il faut donc essayer de se tromper le moins possible. Il faut donc un peu de temps.

De toute façon, malgré tout, les étapes administratives sont quand même assez longues. Je profiterai de cela pour dire que nous sommes quand même dans une zone où, aujourd'hui, il faut que nous prenions des décisions. Nous sommes dans une période de concertation, et il faut que cette période de concertation aboutisse, que nous fassions des choix. Là, vous avez raison de dire qu'il faut aller vite. C'est pour cela que, tout à l'heure, j'ai évoqué le principe de pouvoir s'exprimer et de donner son avis. Si cette concertation aboutit, c'est parce qu'elle aura permis à des gens de s'exprimer, de donner un avis. Ensuite, par rapport à cet avis, nous pourrons continuer les études et passer ces étapes-là.

Si cette étape ne se fait pas bien, le choix pourrait potentiellement être contesté et donc, finalement, rallonger le délai du projet. C'est important pour pouvoir avancer très vite. Pour les liaisons vers Aix-en-Provence, je vais laisser Nicolas GUYOT vous apporter des éléments.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je l'ai évoqué tout à l'heure, mais peut-être un peu rapidement, vous savez sans doute qu'il y a un projet qui est aujourd'hui financé par un ensemble de partenaires locaux, dont la Région, l'Etat et le Département. Il a un petit nom, MGA 2, Marseille-Gardanne-Aix, deuxième phase. Il a pour objet de densifier un peu la desserte Marseille-Aix, pour arriver à 4 trains par heure.

Sur la base du projet LN PCA, ultérieurement, compte tenu de la place que nous faisons à Saint-Charles, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, nous pourrions aller au-delà, à 6 ou 8 TER par heure.

Ces réflexions sont évidemment en complémentarité sur l'axe Aix-Marseille entre la route et le fer. Je pense que l'ensemble des partenaires sont conscients qu'il faut jouer la complémentarité entre les deux.

Les forces poussent dans ce sens, et j'espère que les transports publics pourront être densifiés entre Marseille et Aix-en-Provence. Ce sera déjà le cas à l'horizon 2022-2023. Ce sera sans doute encore plus le cas en 2030.

Jean-Marc COPPOLA, Conseiller municipal de Marseille 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements

Merci, bonsoir à toutes et à tous. Je suis conseiller municipal de Marseille, dans les 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements, mais je veux garder une vision à la fois marseillaise, métropolitaine, voire régionale.

J'ai trois questions, mais ce sera très court. Mon premier propos sera de dire que je fais partie de ceux qui défendent depuis très longtemps l'idée d'une deuxième infrastructure ferroviaire dans la Région. C'est la seule région de France qui n'a qu'une seule infrastructure ferroviaire, vous l'avez dit, Monsieur CHERRIER. J'emploie le mot de « thrombose routière et ferroviaire » d'ici 2025. Nous savons l'urgence avec laquelle il nous faut créer des infrastructures routières et ferroviaires, mais là, nous sommes dans le ferroviaire. Nous savons aussi le montant des investissements nécessaires.

Entre parenthèses, nous avons eu un Conseil municipal extraordinaire sur l'emploi au mois de juin, avec de nombreuses auditions, cinquante auditions de partenaires sociaux et de chefs d'entreprises. Tous,

unanimement, disent que le premier obstacle à l'accès à l'emploi, ce sont les transports. Nous le savons, dans cette métropole. Tout cela pour dire que je suis plutôt favorable.

Mais après, j'ai tout de même trois questions concernant la présentation de la gare Saint-Charles. Ma première question, c'est de savoir pourquoi vous ne nous présentez que deux scénarios, deux hypothèses de variantes qui sont très proches l'une de l'autre, et pas une troisième variante vraiment différente, plus révolutionnaire, qui peut éventuellement s'éloigner du plateau Saint-Charles, mais qui a comme avantage d'avoir beaucoup moins d'impacts en amont et en aval de ce plateau Saint-Charles, puisque c'est justement ce qui perturbe un peu les quartiers en amont et en aval. C'est-à-dire utiliser à peu près la configuration et étudier, autour de la bifurcation des Chartreux – ceux qui connaissent savent de quoi je veux parler – en utilisant le plateau Saint-Charles, y compris pour l'entretien, le garage, etc. Il y a toute une configuration.

Cela peut peut-être prendre du temps, mais envisager une troisième hypothèse, une troisième variante dans ce cadre-là.

Ma deuxième question est : est-ce que des sondages géologiques ont déjà été réalisés ? Je n'en sais rien, je ne suis pas spécialiste en la matière, mais j'ai quand même été cinq ans en charge du patrimoine et des investissements régionaux à la Région. J'avais la L2, mais aussi le tunnel de Toulon, et nous savons que la géologie dans notre Région est vraiment très particulière. Cela vaudrait quand même le coup de savoir un peu ce que nous risquons de trouver en sous-sol. C'est plutôt de la prévention, parce que je partage l'idée que 2040, cela fait très, très, très loin.

Troisième question, je vois que les coûts estimés sont de 1 milliard ou 1,2 milliard d'euros, en fonction des variantes. Le chiffre de 2,5 milliards d'euros avait été avancé. Quelle est la différence ? Pourquoi ?

Voilà, c'étaient les trois questions que j'avais à poser.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je ne vais pas répondre à toutes les questions, mais je vais répondre à peu près à deux. Je vais commencer par la dernière.

La question de coût, c'est juste le coût de la gare. Nous sommes bien sur un ensemble (entrée nord de Marseille, gare de Marseille Saint-Charles et quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune) qui est autour de 2,5 milliards d'euros.

Nous allons passer une diapositive qui va vous donner les éléments généraux de coût, à la fois sur Marseille. Là, nous parlons uniquement de la gare. Nous n'avons présenté que les coûts de la gare, mais nous sommes toujours sur les évaluations d'origine.

Sur les positions de gares, c'est une bonne question. En même temps, un travail a été fait depuis assez longtemps sur le positionnement de gares avec les collectivités, etc.

Je ne sais pas répondre directement sur un emplacement de gare très décalé par rapport à la position de gare d'aujourd'hui, si ce n'est par deux ou trois points. À partir du moment où le principe de la centralité de la gare de Marseille Saint-Charles et des conditions de pertinence de la gare de Marseille Saint-Charles au cœur des déplacements urbains et ferroviaires ont été établies, nous avons considéré qu'il fallait que la gare

nouvelle ne soit pas trop éloignée de cette gare existante pour avoir une fonctionnalité, un ensemble qui soit pertinent.

C'est d'ailleurs le cas de la position Narvik, où nous construisons une gare souterraine en fond de gare, parce que nous considérons que, d'un point de vue ferroviaire, pour le client, avoir le moins possible de temps de transport à l'intérieur de la gare, c'est pertinent. Du coup, il y a une autre gare et une autre position.

Nous n'avons donc pas envisagé d'aller beaucoup, beaucoup plus loin, par rapport à ces logiques d'utilisation d'une gare de passagers.

La deuxième chose, c'est d'essayer d'avoir des hypothèses de réduction des impacts sur le bâti, sur l'urbain, sur ce qui existe aujourd'hui. Les deux positions de gare ont des impacts sur le bâti – l'une en a un peu plus que l'autre –, sur l'existant. Des positions un peu plus décalées en auraient eu bien plus.

Nous avons essayé de rester dans des options de gare qui étaient les plus respectueuses de l'existant, tout en essayant de rebâtir quelque chose qui fonctionne. Nous sommes quand même calés avec des positions de travail des collectivités, notamment sur le quartier de la gare, cela a été évoqué par Roland LEGRAND.

Nous continuons à travailler sur cette zone-là.

Voilà les raisons essentielles pour lesquelles nous n'avons pas cherché à travailler sur des zones plus éloignées.

Sur les sondages, je vais laisser Nicolas GUYOT répondre.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Oui, il y a déjà eu un certain nombre de sondages réalisés dans le cadre de ce projet, deux campagnes. Nous pouvons avoir en tête que la logique d'études fait que, petit à petit, nous resserrons les hypothèses, et donc nous restreignons les bandes de passage.

Nous avons eu une campagne, à la phase d'études précédente, en 2010-2011, qui portait sur des bandes assez larges et qui cherchaient à caractériser là où nous avons des incertitudes en géotechnique (état des sous-sols).

Nous avons eu une deuxième campagne dans le cadre des études actuelles, une fois que nous avons choisi les fuseaux de passage. Nous appelons cela la zone de passage préférentielle dans le langage des décisions ministérielles. À Marseille, en particulier, nous avons des bandes qui font quelques centaines de mètres à un kilomètre, en gros. Dans la vallée de l'Huveaune, beaucoup moins. Nous avons donc refait une campagne de sondages, et nous en prévoyons une troisième une fois que nous aurons choisi la variante, pour affiner sur les points les plus critiques, sachant que, ce n'est pas pour minorer les difficultés sur Marseille mais, par rapport à cette question de la géotechnique, la zone marseillaise n'est pas celle qui est la plus compliquée du point de vue de l'hétérogénéité des sols ou de leur qualité.

Mais c'est vrai que nous avons une spécificité un peu particulière qui tient du fait des émergences, du positionnement de la gare Saint-Charles que nous avons essayé de relever, des voies de métro, etc. Nous avons quand même un certain nombre d'obstacles à proximité, que ce soient les fondations des bâtiments, ou que ce soient un certain nombre d'autres infrastructures. Nous veillons en effet, par l'affinement de ces sujets géotechniques, à trouver les bonnes méthodes et les moins impactantes.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. D'autres interventions ? Monsieur, présentez-vous.

Jean-Pierre FOUQUET, retraité

Je suis ingénieur transport à la retraite. J'ai participé depuis tout petit, c'est-à-dire depuis 1990, au rapport QUERRIEN sur cette ligne ferrée. J'en connais bien les détails.

Première chose, vous avez présenté tout au début ce projet comme un projet SNCF, globalement, SNCF et Région. Il y a d'autres partenaires, et j'aurais préféré qu'ils soient cités. J'en profite pour poser une toute petite question : comment associer, en dehors de la concertation, les collectivités locales importantes ? C'est la première chose.

La deuxième, j'ai trouvé un peu bizarre la façon dont les objectifs, qui étaient ceux de la création d'une gare souterraine à Marseille – à Nice, c'est un peu différent – soient une meilleure circulation de trains. Cela, je veux bien, puisqu'il y aura deux gares, cela circulera peut-être mieux, mais quels trains ? J'ai une petite question subsidiaire : est-ce qu'il y a des passages possibles entre les voies qui sont, soit à des niveaux différents, soit aux entrées ou aux sorties ? Je voudrais juste une information là-dessus.

Le troisième petit point : on dit qu'une nouvelle gare va changer la configuration d'un quartier ou d'un grand secteur. Or il s'agit de transports. Les transports, à Marseille, c'est quand même la gare, les cars, le métro, et le tramway, mais le tramway est beaucoup plus loin. Ce n'est pas quelque chose de proximité. Il n'est donc pas facile d'accès, le tramway. Pour le métro, à mon avis, il n'y aura pas une nouvelle ligne de métro d'ici cinquante ou soixante ans sur Marseille. Donc, en quoi est-ce un véritable objectif ? Ce n'en est pas un. C'est tout simplement du bavardage. Je le dis un peu méchamment, parce que j'aime bien que l'on soit précis. Je suis ingénieur, j'aime bien la précision. Je ne vois pas comment nous pouvons améliorer la vision de cette gare sur les quartiers environnants, bien que ce soit un très bon objectif. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Plusieurs questions à l'équipe. Nous allons laisser Jean-Michel CHERRIER.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je finissais de noter, parce que je ne veux pas oublier. Encore une fois, je donnerai des éléments à Nicolas GUYOT et à Roland LEGRAND sur le sujet.

Vous avez parlé des autres partenaires. Oui, effectivement, nous n'en avons pas parlé, mais ils sont là. Ce sont les départements et les métropoles. Nous avons simplement cité la Région, puisque la Région a un rôle prépondérant dans le système ferroviaire et notamment sur les TER, puisque c'est l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT). C'est elle qui met en place les services sur les infrastructures que nous construisons. Donc, voilà.

Pour les autres cofinanceurs, oui, je pense qu'il faut avoir une réflexion générale. Il y a un comité de pilotage ; il est organisé autour d'un certain nombre de cofinanceurs, que vous voyez là. Nous rentrons dans une nouvelle phase de projet, où un certain nombre de collectivités sont intéressées par le projet. Je pense

que c'est une réflexion qu'il faudra que l'on ait avec les partenaires sur l'ouverture à d'autres partenaires, à d'autres collectivités dans le cadre du cofinancement des études.

Je laisserai Nicolas GUYOT évoquer précisément les zones d'échanges. Nous les aborderons précisément, donc vous aurez les éléments.

Sur l'intermodalité, je réfute totalement le propos sur le bavardage. La pertinence de la gare, le travail que nous faisons aujourd'hui – Roland LEGRAND va en dire deux mots – c'est véritablement de créer une gare qui permet de réaménager les accessibilités et le fonctionnement du quartier. C'est extrêmement important. C'est l'objet d'une volonté de la Métropole, avec l'enjeu de Quartier Libre. C'est considérer cette fluidité et les accès de la gare, reconsidérer ce qui aujourd'hui est probablement une barrière entre le sud et le nord, au niveau de la gare. Il y a donc un enjeu architectural, d'aménagement urbain, à ce que cela fonctionne bien.

Ce n'est pas du bavardage, c'est clairement le fonctionnement de la gare. Le principe d'accessibilité de la gare, c'est le principe de pertinence de la gare et de l'utilisation du mode ferré. Si c'est compliqué, on n'y va pas. Si c'est simple, on y va facilement.

Même si les systèmes de transport urbain ne vont pas être décuplés et s'il n'y a pas de nouvelle ligne, il y va aussi de la pertinence des raccordements de cette gare et des possibilités d'accès à cette gare aux systèmes de transport collectif, que ce soit le placement des bus, le placement des taxis, l'arrivée des vélos, l'arrivée des piétons et l'arrivée du métro, c'est extrêmement important. Là aussi, c'est une question de pertinence et d'efficacité. Plus cela l'est, plus cela est simple, plus c'est facile pour les voyageurs, plus de personnes utilisent cela.

Le système de transport en commun est d'autant plus utilisé qu'il est facile d'accès, que cela permet d'échanger d'un mode à un autre et donc, de venir à la gare avec tous ces modes-là.

Donc, effectivement, il n'y aura pas forcément de multiplicité de ces projets-là, mais la pertinence de la gare, son système, son fonctionnement et son efficacité feront que les transports en commun seront un peu plus ou un peu moins utilisés. Nous sommes dans une zone où il y a besoin de développer les transports et dans un système où le réseau routier ne se développera pas, alors que nous avons une augmentation des temps de transport en voiture, notamment sur Marseille. Je ne voudrais pas rappeler que nous ne sommes pas loin d'être une des premières métropoles européennes saturées au niveau routier.

Nous avons donc un vrai enjeu d'efficacité du dispositif d'accès à la gare et d'intermodalité.

Sur les passages et sur le fonctionnement de la gare dans le système ferroviaire d'entrée-sortie de gare, je laisse Nicolas GUYOT expliquer.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

En fait, il faut peut-être prendre un peu de recul par rapport au périmètre strict de la gare. Ce qui vous a été présenté tout à l'heure laisse peu de doute sur le fait qu'il n'y a pas de lien au niveau de la gare entre les voies en souterrain et les voies en surface. Pour autant, les trains auront le choix.

Vous avez sur la diapositive précédente, le réseau tel qu'il existe aujourd'hui. Nous avons différentes branches qui arrivent par le nord, la ligne PLM traditionnelle, la ligne de la Côte Bleue, qui se rejoignent du côté de l'Estaque, la ligne à grande vitesse qui part vers Aix TGV, puis Avignon TGV, la ligne Paris-Lyon-

Marseille traditionnelle, qui arrive à Saint-Charles en cul-de-sac et la ligne Marseille-Nice qui repart en passant par Aubagne.

Là-dessus se greffent, un peu après l'Estaque, les voies du port, avec la halte d'Arenc, notamment, et la ligne d'Aix qui remonte ici.

Sur la diapositive suivante, le projet prévoit de réaliser ce tunnel et une gare souterraine à Saint-Charles. Vous le voyez, tous les trains qui arrivent de ces trois branches peuvent l'emprunter, et tous les trains qui arrivent de Toulon et Aubagne peuvent l'emprunter. Les trains qui arrivent d'Aix-en-Provence ne le peuvent pas, et les trains qui prennent les voies du port non plus. Voilà pour ce qui concerne l'accessibilité d'un côté ou de l'autre.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je redonne le micro à Roland LEGRAND pour développer un peu la partie intermodalité. C'est un sujet extrêmement important.

Roland LEGRAND, Directeur de la mission des gares nouvelles (SNCF Réseau)

En fait, vous avez ici ce que je n'ai pas exprimé tout à l'heure. Dans la méthode d'études, bien évidemment, nous allons faire le projet qui rentre dans les enveloppes budgétaires, c'est très important. La démarche que nous avons eue pour implanter les différentes variantes, nous avons imaginé un projet beaucoup plus complet. D'ailleurs, je dois souligner le dialogue que nous menons avec tous les partenaires, mais tout particulièrement Marseille et la Métropole, sur le projet Quartier Libre. Je pourrais discuter aussi de la zone de Longchamp.

Sur ce dessin-là, vous voyez l'empreinte de la gare souterraine ; elle est à - 25 mètres. Par rapport à la question posée, quand je parle de dialogue avec la ville, de dialogue urbain, c'est un peu « fumeux », mais concrètement, quand même, par rapport à ce qui existe, il est extrêmement important pour nous, déjà, parce qu'il va y avoir cette relation fer avec la relation fer, ici, qui est le plateau existant. Là, c'est bien dessiné.

Je rappelle que nous avons prévu, entre la gare souterraine et la gare de surface, une correspondance assez directe et des temps de correspondance extrêmement faibles. C'est un passage souterrain qui va donner accès à tous les quais et qui va permettre aussi d'ouvrir l'ensemble du plateau - ce qui n'existe pas actuellement -, l'ensemble du plateau nord-sud, à partir de la rue de Crimée. Il va donc intéresser tout ce quartier-là, je dirais même un peu plus loin. C'est important.

Deuxième point, dans cette hypothèse (mais nous le disons tout à l'heure), quelle que soit la solution, Narvik ou Abeilles, nous allons être amenés à recomposer le plan de voies. Le tunnel, qui est en fait un viaduc ferroviaire, nous allons pouvoir réduire sa longueur. C'est aussi important, puisque, quand je parle de relations avec la ville, c'est aussi l'amélioration de la situation, et donc ce franchissement. Nous avons bien mis une vision cible, et c'est pour cela que j'insiste. C'est une vision, évidemment, très partenariale, mais ce n'est pas la SNCF seule qui va pouvoir construire un tel projet, ce sont tous les engagements, les accompagnements, notamment sur les transports, mais aussi sur les projets d'aménagement urbain, ce sont toutes ces dispositions qui permettront de réaliser un projet qui se veut très ouvert.

Tout à l'heure, je vous ai parlé de la gare à 360°. C'est en cela, déjà, dès que l'on parle d'accessibilité, de permettre des accès à cette gare qui n'existent pas actuellement, rentrer sur ce périmètre ferroviaire.

Egalement, ici, dans cette hypothèse, vous avez 400 mètres. Il est bien sûr important que les voyageurs puissent accéder au cœur du dispositif mais, cette gare existe, et il n'est pas question de la gommer. Vous voyez que l'ensemble de la composition fait quand même une séquence de l'ordre de 700 à 800 mètres. C'est très important que, de toute part, il soit possible d'y accéder. Dans ce dispositif, ici, vous avez l'amorce du quartier Longchamps. C'est aussi une discussion avec les acteurs locaux, mais nous imaginons qu'il soit également possible à ses habitants d'accéder au plateau ferroviaire par là, ce qui n'existe pas actuellement.

J'insiste sur deux choses : des correspondances fer-fer, des correspondances avec tous les moyens de transport existants, mais également une ouverture sur les quartiers.

Dans un projet encore plus fou, qui est cible, nous imaginons même d'avoir – mais c'est également un discours avec les acteurs locaux – des mouvements de terre pour ramener le parvis au niveau 43, au niveau du boulevard Voltaire. Le plateau ferroviaire est à 49. Quand vous êtes ici, à Voltaire, et que vous gagnez le niveau 49, vous empruntez des rampes, mais ce ne sont actuellement que des rampes ferroviaires. Vous empruntez éventuellement, et vous connaissez la dénivelée de l'escalier monumental. A chaque fois, quand vous arrivez là-haut, surtout en plein « cagnard », vous « piquez une suée ». L'idée, c'est au contraire de ramener le plan de référence à 43 et faire en sorte que le plateau ferroviaire soit ramené au niveau viaire, qui est périphérique.

Cela, c'est le projet cible.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ?

Stanislas ZAKARIAN, architecte urbaniste

Je suis architecte urbaniste à Marseille. Mon agence travaille avec l'équipe de maîtrise d'œuvre sur Quartier Libre, que vous avez évoqué, Monsieur LEGRAND. C'est à ce titre que j'interviens surtout sur la question de l'intégration urbaine de la gare dans la ville. J'aurai deux points à dire.

Le premier, c'est la question des ambitions. Vous parlez de la gare à 360°. Pour nous, en tant qu'architectes urbanistes, une gare à 360°, c'est une gare où la ville vient jusqu'à la gare. C'est une gare qui est décompressée. C'est aussi une gare, à Marseille, qui ne serait plus vécue comme une barrière, mais comme une rotule entre le nord et le sud. Justement, à ce titre, il me semble que le projet Abeilles est beaucoup plus en adéquation avec cette intégration de la gare à la ville parce qu'il s'ouvre au sud, mais également parce qu'il se connecte au boulevard National.

Vous nommez justement, et c'est très important, la question des noms... Vous évoquez les trois viaducs ferroviaires du boulevard National, et à Marseille, c'est perçu comme un tunnel. Tout le travail que nous devons engager, que vous devez engager également, c'est transformer ce tunnel en viaduc.

Le projet des Abeilles nous semble nettement plus adapté. Nous avons beaucoup plus de réserves sur le second projet qui, finalement, garde une gare très compressée et qui sera très peu ouverte, en tout cas, sur les quartiers nord, sur la Belle de Mai. Nous sommes très interrogatifs sur celui-ci.

Le deuxième point dont je voulais parler, c'est la question de la temporalité puisque, vous comme nous avons des temporalités à dix ou quinze ans ; vous, encore plus, trente ans, 2030, 2040. Cela pose deux questions. La première question, je pense que c'est une question de temps : j'aurais bien aimé voir la question des travaux ou des phases à quinze ans. Que va-t-il se passer pendant quinze ans ? C'est un état projeté, mais comment va se transformer la ville, quels sont les impacts sur la ville à quinze ans ?

Le deuxième point : ne pouvons-nous pas nous poser la question de ces quinze années pour ouvrir la gare dès maintenant à 360°, par petites ou grandes touches, en relation avec le projet qui sera désigné ?

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Merci. Je vais juste répondre globalement sur deux ou trois points et Roland LEGRAND interviendra. Je me pose la question de la qualité de la réponse que je vais faire et, donc, je me dis que Roland LEGRAND est plus adapté.

Roland LEGRAND, Directeur de la mission des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Merci. Déjà, concernant la manière dont va vivre la gare actuelle pendant que le projet ne sera pas construit, il y a une phase de travaux, et c'est très important par rapport aux habitants et aux élus locaux qui vont porter cette période de travaux. C'est déjà un sujet. Nous pourrions éventuellement vous décrire les modes opératoires travaux, même si nous n'irons bien sûr pas dans le détail.

Par contre, sur le sujet que vous évoquez concernant des microprojets qui pourraient permettre d'attendre le projet cible, cela dépasse un peu la seule SNCF dans le cadre du projet que nous venons de vous exposer, mais je vous renverrai à une autre entité du Groupe SNCF qui est Gare et Connexions, qui vit au jour le jour l'exploitation du site. Bien évidemment, le travail sur les franges dont je parlais pourrait être engagé, déjà dans les réflexions - c'est possible -, mais également traduit dans la réalité des faits, dans les travaux, sur plusieurs points autour de la gare pour amorcer, justement, et donner – tout à l'heure, nous parlions de visibilité – des signes positifs d'ouverture avant même la réalisation et la livraison du projet cible.

Mais bon, là aussi, c'est le dialogue dont je parlais tout à l'heure avec les partenaires. C'est aussi une question d'investissement – je ne parle pas d'investissement « gros sous » – mais d'investissement et de qualité du dialogue avec les partenaires. Bien sûr, c'est possible.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Vous avez évoqué plusieurs fois 2040. Nous sommes quand même sur un projet à quinze ans, j'y tiens. L'ensemble de la concertation que nous faisons aujourd'hui, sur les sélections de positions de gares, c'est pour une gare réalisée en 2030. Nous sommes donc bien sur une échelle de quinze ans. C'est pour cela que, tout à l'heure, à la jeune femme qui nous posait la question de la temporalité, j'ai expliqué que nous étions dans une phase importante pour sortir de cette concertation avec des choix que vous avez exprimés.

C'était aussi un point. Il y a des préférences. Evidemment que les deux positions de gare sont proposées à la concertation. Evidemment que nous avons une grille de comparaison. Elles ont des avantages et des inconvénients. C'est vraiment ce choix qu'il faut faire. Vraiment, ce que nous souhaitons de cette concertation, c'est que ressortent ou prédominent des choix. C'est que vous fassiez notre travail, en fait.

C'est que le maître d'ouvrage n'ait aucune difficulté à faire une synthèse parce que des solutions se dégageraient fortement. Cela a des liens avec la suite du projet, parce qu'à partir du moment où il y a un dégagement de solution, cela veut dire qu'il y a un consensus sur un territoire pour une solution. Cela veut dire que le maître d'ouvrage la présente à la gouvernance politique, puis gouvernementale, sans difficulté, parce qu'une solution a vraiment émergé par rapport à une autre.

Donc, dites-le, donnez votre avis et inscrivez-le le plus possible – c'est cela, le processus et le principe même de la concertation – pour une gare réalisée en 2030.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, ici, au premier rang. Ensuite, je crois que Monsieur QUEVREMONT voudrait revenir. Nous allons faire dans cet ordre-là, puisqu'une partie de réponse n'a pas été donnée à une question.

Christian PELLICANI, conseiller métropolitain

D'abord, en préalable, je fais partie de ceux qui sont pour que le projet se fasse. Pas n'importe comment, mais qu'il doive se faire, et rapidement. Je rejoins en cela la jeune dame qui était là, l'étudiante. Est-ce que l'on ne peut pas envisager, puisque nous avons quinze ans pour faire la gare, de travailler pendant ce temps à réduire l'écart qu'il y a entre la phase 3 et la phase 2 ?

Parce que, quand nous regardons la carte – et je pense à nos amis des Alpes-Maritimes, aux Italiens et à l'arc méditerranéen –, si nous n'accélérons pas le train, c'est le cas de le dire, nous allons avoir un problème, à un moment donné, de thrombose supplémentaire. Nous allons donner des capacités supplémentaires d'accessibilité à la métropole marseillaise, à Marseille, et après nous allons reprendre, pas un « tortillard », je vais exagérer, mais nous aurons des difficultés pour aller vers les Alpes-Maritimes et l'Italie.

Je pense qu'il y a un travail conséquent à faire pour inciter nos collègues dans les collectivités, mais aussi l'Etat et l'ensemble des services, à réfléchir sur comment réduire l'écart. Nous ne pouvons pas accepter cette temporalité-là, notamment pour la phase 3. Ce n'est pas parce que je veux être à l'inauguration à la fin, mais quand même, c'est vrai que cela fait loin et que cela fait long. Voilà, c'est la première chose.

Après, concernant les gares, vous avez dit tout à l'heure qu'il faut réduire le temps de transport et de trajet d'un point A à un point B quand le voyageur se déplace. Je vous rappelle que, dans la métropole parisienne, à Paris ville, il y a plusieurs gares d'intérêt national. Ce qui fait que, quand nous voyageons à Paris, nous avons l'habitude de changer de gare, de prendre des métros, des transports et de marcher. Nous faisons parfois des kilomètres – on marche plus qu'à Marseille – pour changer d'une gare à l'autre.

Donc, l'histoire de la position de la gare entre Abeilles et autres, je pense que, pour celle qui est apparemment la plus éloignée et la moins chère, ce n'est pas non plus, pour le voyageur, un problème insurmontable que de se déplacer sur cet espace-là. Je crois qu'à un moment donné, nous nous inventons une difficulté. Dans d'autres grandes métropoles, à Londres, c'est pareil. On se déplace beaucoup pour changer d'un mode de transport à l'autre, avec des difficultés pourtant plus grandes qu'à Paris.

J'en reviens donc au positionnement sur Saint-Charles. Si cela peut aider à aller plus vite, choisissons à la fois l'économie, mais aussi ne nous mettons pas une difficulté.

Ma deuxième idée - et sur cela, vous êtes imprécis (c'est vrai, ce soir, c'est sur la gare) -, c'est sur la présentation du schéma de desserte général des transports, notamment la capacité à augmenter l'offre TER dans le projet d'une ligne nouvelle. Je trouve que cela manque trop.

Alors, il y a le gros document qui est à l'entrée, il va falloir le regarder. Cela a déjà été fait, je plaisante, je l'ai vu. Mais je trouve que c'est insuffisant parce, si l'on veut rendre attractif le projet, il faut montrer que la Ligne Nouvelle va dégager des voies pour mettre des TER. Là, le tableau de tout à l'heure me semble insuffisant au regard des difficultés d'aujourd'hui. Ce n'est pas assez précis et, surtout, cela ne motive pas ceux qui sont encore sceptiques quant à la réalisation de ce projet d'infrastructure.

Je dirais même : pourquoi Marseille, la Métropole, mais Marseille ville, ne mériterait pas d'avoir à la Blancarde une grande gare régionale développée. Je plaide, et je pense que c'est important pour le débat que nous avons, nous ne pouvons pas nous satisfaire, à Marseille, de n'avoir qu'une grande gare centrale, même si le projet que vous présentez, pour moi, n'est pas antinomique avec cette gare. La deuxième gare, ce serait Blancarde et, peut-être, pour les marchandises, ne pas abandonner le foncier ferroviaire vers les quartiers nord, c'est-à-dire Saint-Louis, Les Aygalades et autres.

Je pense que là-dessus, des erreurs stratégiques sont en train de se commettre, autant le dire, puisque nous réfléchissons tous ensemble, que nous nous écoutons, que nous nous respectons, et je ne mets pas en doute votre bonne foi.

Je suis aussi élu de secteur 1/7. Je sais que ma Maire de secteur a été émue parce qu'à un moment donné, il y a eu une réunion de crise à la Préfecture, autour du Préfet. Plusieurs Maires de secteur ont découvert l'arrivée hypothétique du TGV. Ils n'ont pas réalisé que c'était à quinze ans, que ce n'était pas demain. Ceci dit, ils ont raison de s'en préoccuper. Quartier Libre ou l'ouverture vers le premier, je vous interpelle, parce que c'est le petit côté de l'histoire.

Puisque nous avons un architecte qui s'occupe de l'ergonomie urbaine, de l'aménagement, Monsieur CHERRIER, nous nous connaissons assez... Quand nous sommes à la gare Saint-Charles et que nous allons au parking, il y a deux ascenseurs vitrés. Franchement, cela ne donne pas l'image d'un transport moderne. Ils ne sont pas entretenus, une fois sur deux, ils ne marchent pas. Cela veut dire que, dans ce projet-là, où sont les lignes de crédit ou la réflexion, l'outil de gestion du lendemain des travaux ? Parce que, si on fait un bel ouvrage mais qu'au bout de quelques mois, rien ne fonctionne, notamment pour faire traverser les personnes de Longchamp vers la Belle de Mai, parce que ce sont des quartiers en devenir. Nous avons notamment le pôle culturel. Je vous pose la question. Il faut anticiper quinze ans avant sur la manière de donner de la pérennité à l'entretien des équipements. Autrement, nous nous retrouvons avec deux beaux ascenseurs, au look d'enfer, mais qui ne marchent pas. C'est tellement peu propre que le public préfère encore monter à pied, parce qu'il y a des escaliers. Heureusement que des escaliers ont été mis. C'est pour cela que l'escalier monumental de la gare Saint-Charles a une utilité, c'est qu'il ne tombe pas en panne. Nous pouvons le monter, nous transpirons, mais nous pouvons le monter.

Je vous invite donc aussi à travailler cette question et à concerter un peu plus - vous êtes en train de le faire - avec ce que l'on appelle « la population ». Je sais que, si nous n'y prenons pas garde, certains démagogues qui sont contre le projet - et je le répète ici, je préfère le dire, je suis pour que vous alliez vite et que vous le

fassiez bien – pourraient prendre prétexte des dégâts collatéraux d'un projet urbain pour s'opposer encore à l'avancée du projet.

Donc, répondons à toutes les questions. Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Merci. Alors, ce sont beaucoup de questions. Je vais essayer d'y répondre, parce qu'il y a des sujets plus généraux.

Sur l'accélération des priorités, c'est un sujet général, vous connaissez les raisons qui ont conduit à la mise en place de ces priorités. Ce sont des soucis budgétaires. L'Etat a décidé de mettre en place la Commission Mobilité 21 en 2013 pour prévoir une enveloppe de 10 milliards d'euros ou de 30 milliards d'euros d'aménagements de travaux de transport en France, et il a retenu l'enveloppe de 30 milliards d'euros dans laquelle il y avait le projet de ligne nouvelle, dans le cadre des deux priorités P1 et P2 pour un montant qui est autour d'une douzaine de milliards d'euros. Nous avons à peu près 7 milliards d'euros sur la Priorité 1 et à peu près 6 milliards d'euros sur la Priorité 2.

Cette accélération est possible. En tout cas, c'est une demande qui peut se faire. Vous pouvez vous exprimer en cette faveur. Une décision ministérielle, un Gouvernement, a posé des conditions de réalisation d'un délai, mais bon, le territoire peut s'exprimer en faveur de cette accélération. Pour le coup, ce n'est pas dans le domaine technique, c'est du domaine politique.

Par contre, aujourd'hui, nous avons une commande. Nous réalisons la Priorité 1. Je reviens un peu au débat que vous avez évoqué, et nous reparlerons peut-être de la Blancarde, mais je pense que nous avons une responsabilité face à cela, et par rapport aux propositions qui sont faites, de ne pas rediscuter d'une manière éternelle des choix qui ont fait l'objet de discussions. A tort ou à raison, mais c'est le cas aussi de la Priorité 1, de la Priorité 2 et d'autres fonctionnalités, je fais la concertation sur le territoire, et la question du scénario Côte d'Azur revient très souvent.

C'est vrai que nous avons un scénario des Métropoles du Sud et qu'énormément de personnes sur le territoire sont des sponsors du scénario Côte d'Azur. Je n'ai pas d'autre réponse, comme pour Blancarde, que de dire : *« C'est du passé, il y a eu un cliquet qui s'est fait. Il y a eu des choix qui ont été faits à un moment donné, bons, ou mauvais, peut-être »*. Mais si nous remettons dans le circuit ce genre d'événement – je ne parle pas de ne pas en parler, la concertation, ce n'est pas le sujet –, il faut s'attendre à ce que le projet prenne du temps.

Je vais peut-être sortir un peu de mon cadre de maître d'ouvrage et faire un peu de politique, mais ce que j'entends beaucoup sur le territoire, c'est *« Allons-y »*, et vous venez de le dire. Donc, il y a une relation de cause à effet entre ce que nous mettons sur le tapis et les propositions que nous faisons. Soit on considère que ce qui est mis là n'a pas de sens et, évidemment, du coup, c'est tout à fait discutable. Soit on considère que cela a un peu de sens et on peut choisir ces éléments.

Le choix de la Blancarde est un choix qui a été évoqué il y a pas mal de temps. Il n'y avait pas de difficulté par rapport à cela mais, c'est vrai que la SNCF et l'ensemble des cofinanceurs ont considéré que le choix de la gare souterraine à Marseille Saint-Charles était plus pertinent, sans qu'il y ait d'ailleurs de mauvaise

volonté par rapport à Blancarde. C'était vraiment purement un choix dénué d'intérêt particulier, si ce n'est que cela paraissait plus cohérent.

Vous avez cité l'entretien des gares. SNCF Réseau a la responsabilité des infrastructures et d'autres entités de la SNCF s'occupent de la gestion des gares. Le projet prévoit la réalisation des investissements liés à la réalisation du projet. La maintenance, ce sont d'autres éléments. C'est discutable, je sais que ce sont des sujets qui sont beaucoup discutés avec la Région et avec l'ensemble des utilisateurs. Je pense que la sphère SNCF fait quand même son effort pour essayer d'avoir des gares efficaces, mais c'est vrai qu'il y a toute de même beaucoup d'aménagements à reprendre.

Vous avez évoqué l'offre TER qui n'est pas assez précise, pas suffisamment motivante. Peut-être, c'est effectivement quelque chose que nous n'avons pas mesuré. Nous sommes uniquement sur les schémas de desserte que nous avons présentés là, c'est-à-dire que nous montrons un doublement des services TER. Nous ne sommes peut-être pas assez dynamiques sur le TER qui passe dans la gare souterraine, les liaisons diamétrales qui sont créées entre Aubagne, Vitrolles, etc. Je suis d'accord. J'espère qu'il y aura des questions. En tout cas, si c'est cela que l'on évoque, oui, vous avez raison, il faut peut-être que nous le fassions un peu plus en lien avec le système métropolitain et la création de services nouveaux. Effectivement, le fait de pouvoir faire passer des TER dans la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, cela permet de créer des liaisons qui n'existent pas aujourd'hui, qui sont diamétralisées, avec aujourd'hui des trains qui arrivent sur le plateau et qui repartent ailleurs, donc une rupture de charge. Nous ferons un Toulon-Aubagne-Vitrolles en direct.

Pour tous les trains qui passeront en souterrain, nous aurons un gain de temps d'une dizaine de minutes, puisque les trains ne rebrousseront pas chemin sur Marseille Saint-Charles.

Après, nous avons tout le système à gérer, l'entretien des rames, les liaisons avec Blancarde et la modernisation de ce système.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je voudrais simplement apporter un complément sur la Blancarde, par rapport à l'offre de service, pour préciser que le projet permet d'accroître la desserte de Blancarde et de créer des missions nouvelles. Nous savons que, dans les services actuels, quelques TER font Aubagne-Vitrolles, mais quelques-uns dans la journée. Cela ne peut pas être systématisé, compte tenu des contraintes sur le système dans son ensemble.

A terme, avec le projet de la LN PCA, nous devrions pouvoir avoir des missions Aubagne par Blancarde vers Aix-en-Provence. Ce seraient aussi de nouvelles missions.

Sur le potentiel de la Blancarde, il y a des atouts en termes de positionnement urbain, mais aussi des contraintes, notamment le fait que le foncier autour, qui n'est pas urbain, est aujourd'hui largement consacré au ferroviaire. Et, selon toute probabilité, il va non seulement continuer à l'être, mais il pourrait y avoir une densification, en quelque sorte, de l'activité ferroviaire sur le site, du fait qu'il est très bien positionné par rapport à Saint-Charles et que c'est à la fois un site d'entretien et de remisage. L'accroissement des services va aussi augmenter ces besoins-là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons poursuivre les questions, mais Monsieur QUEVREMONT souhaitait intervenir.

Philippe QUÉVREMONT, Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Je voulais revenir un peu en arrière. Le Garant ne prend pas position sur le fond, mais il ne lui est pas interdit de poser des questions et, en particulier, de revenir sur des questions.

Je voudrais revenir sur la question que Monsieur FOUQUET a posée toute à l'heure sur les échanges et les liaisons avec le métro. Si le nombre de passagers double au niveau ferroviaire, ne pouvons-nous pas imaginer que cela doublera aussi au niveau du métro ? Vous nous avez expliqué les connexions avec le métro, mais est-ce que le métro lui-même est capable d'assumer une double charge à cet horizon ? Sinon, comment cette question sera-t-elle posée ?

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Merci. Roland LEGRAND va évoquer ce point-là.

Roland LEGRAND, Directeur de la mission des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Il y a plusieurs choses. Anticipant l'évolution et l'accroissement fort des flux – je ne vais pas parler à la place de la RTM, mais comme nous avons à connaître cette réflexion -, la RTM engage avec la Métropole une vaste réflexion qui devrait en fait aboutir à la modernisation de la station de métro, à l'automatisation des rames, de type train à chenilles, comme vous les connaissez à Paris, avec la ligne 14, et à l'aménagement des espaces voyageurs, notamment un élargissement des quais latéraux. Dans ce programme, il y a également la mise en accessibilité pour tout type de handicap et l'amélioration des circulations verticales.

Je n'ai peut-être pas été suffisamment clair. Par rapport au dispositif actuel, qui sera évidemment renforcé, le fait qu'il y ait un report des flux de voyageurs de la gare actuelle vers la gare souterraine, je rappelle qu'il y a le corridor souterrain, cette correspondance qui va être créée au niveau 43. Elle mettra directement en relation la gare souterraine et le métro. C'est la création de cette relation qui va doubler la capacité d'accès au métro à partir du plateau ferroviaire. C'est un élément extrêmement important.

Par ailleurs, dans le cadre de ce projet, finalement, la place des Marseillaises, qui se situe en pied de l'escalier monumental pourrait aussi offrir un nouvel accès au métro, shuntant les accès actuels.

C'est une réflexion assez globale. Si mon discours n'est pas clair, nous pouvons vous montrer des images. Je traduis les études qui sont actuellement menées par la RTM.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur, et après, Madame.

Jacques BEVANCON, Confédération Générale des CIQ

Vous parlez d'intermodalité et de développement de ce point de la gare Saint-Charles. Comme moyen, vous dites qu'il n'y a que le métro.

Une réflexion a été menée. Pourquoi ne pourrait-on pas prolonger le tramway de Noailles, qui irait vers la gare Saint-Charles jusqu'au boulevard National, avec une halte effectivement à la gare Saint-Charles ? Les conduits existent, je crois. C'est donc à prévoir, et à moindre coût.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je ne suis pas capable de dire si de tels projets existent. En tout cas, la question est posée. Là, nous sommes aux limites de l'exercice et de la capacité de SNCF Réseau de vous répondre. Nous n'avons pas la maîtrise de tous les aménagements urbains. Nous avons la maîtrise d'ouvrage de la réalisation de la gare et des emplacements. Nous travaillons avec les collectivités pour l'amélioration de cette intermodalité, mais il revient à ces collectivités de décider des programmes d'intermodalité, d'accès bus ou tramway en lien avec cette gare.

Je n'ai pas d'information et, en tout cas, je ne pense pas que nous ayons évoqué cela dans le cours de nos ateliers, sur les modifications ou les compléments de voies de tramway par rapport à la nouvelle gare, mais vous pouvez l'exprimer comme cela. En fait, cela peut peut-être faire l'objet de réflexions ultérieures. En tout cas, ce n'est pas dans nos réflexions actuelles

Mme PELLICCIO, Présidente du CIQ de Saint-André

Nous avons vu le côté technique, c'est très bien mais, moi, je voudrais vous parler des habitants. Je voulais vous demander : Avez-vous prévu un budget prévisionnel pour les futures nuisances du passage de cette ligne dans les quartiers de Marseille et de la Métropole ? Nous sommes aussi sur toute la Métropole.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je répondrai de deux façons. Oui, dans les estimations de projet, il y a ce que je vous ai évoqué, c'est-à-dire le principe de la construction technico-environnementale et le principe de la compensation ; le principe de la compensation, y compris financière, sur un certain nombre de sujets et de contraintes qui sont liées, soit aux travaux, soit à la réalisation finale du projet, avec les habitants. C'est le premier élément de réponse, de cadrage général. Oui, il y a les éléments pour pouvoir le faire. C'est prévu.

Le deuxième, c'est que tous ces éléments-là vont dépendre de la concertation que nous allons mener ensemble. Nous sommes là dans des réunions de concertation qui visent à sélectionner un tracé, sélectionner une position de gare, mais nous ne nous arrêterons pas là. C'est-à-dire qu'une fois que c'est fait, nous instruisons un dossier et, ensuite, nous nous mettons autour de la table avec les quartiers concernés, avec les habitants concernés, pour faire évoluer le projet, puisque c'est ce que j'ai dit tout à l'heure, dans la deuxième partie, c'est-à-dire les itérations que nous avons. Cette concertation se continue. Elle est continue, tout le long.

Aujourd'hui, nous sommes dans une étape de choix. Dès que nous avons fait ces choix-là, en gros, nous nous mettons au travail avec le territoire pour, nous, approfondir nos études techniques, la connaissance du territoire, du sous-sol, pour avoir des propositions plus pertinentes techniquement et avoir une évaluation financière plus fine. Et, oui, nous nous mettons en discussion autour de tous les territoires pour dire : « *Voilà, quels sont les impacts qui sont là ? Comment compensons-nous ce projet ? Comment indemnisons-nous telle*

personne ? ». C'est pratiquement de la discussion bilatérale permanente sur tout l'ensemble du territoire. C'est dans le cadre d'une concertation continue, que nous allons faire dans le cadre des études d'approfondissement sur l'ensemble du projet.

Robert HENAFF, COFHUAT PACA

J'ai une remarque et une question. La remarque : nous avons en Europe, dans des villes semblables à Marseille, des exemples de gares. Je pense à Anvers, qui est récente, très récente, où le TGV est arrivé en troisième niveau et qui est devenue traversante, alors que c'était un cul-de-sac. Je pense à Barcelone, dont les travaux ne sont pas encore terminés, mais qui est à peu près du même type, avec une ligne nouvelle qui est en sous-sol. Il y a aussi Gènes. Il y en a d'autres.

Toutes ont eu à affronter les questions que vous vous posez, que se pose la population, que se posent les élus, et tous ont trouvé des solutions qui sont à regarder de près, parce qu'elles sont parfois très intéressantes. Il y a beaucoup de similitudes entre Anvers et Marseille : accès de tous les côtés, etc. C'était la remarque. N'oublions pas que d'autres l'ont fait et qu'il faut les regarder pour voir comment faire.

La question. Depuis le début de cette dernière phase de concertation, tout le monde vous parle et dans toutes les réunions, de l'accélération du projet. Maintenant qu'il est là, quinze ans, cela paraît énorme. Alors, il y a des étapes incompressibles, je sais ce qu'est la préparation de la DUP. Vous ne gagnerez pas une semaine là-dessus. Il y a peut-être des moments où vous pourrez gagner un peu de temps. Ma question est : quels sont les moyens financiers qui vous seraient nécessaires – nous avons vu l'accélération de la Région, l'accélération de l'Europe – pour que le projet puisse s'accélérer ? Après tout, peut-être qu'en le mettant sur la table, des voix politiques, j'entends, pourront peut-être se prononcer dans le cadre de cette accélération, qui répondra certainement aux besoins de la population.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Au-delà de ce qui est évoqué, c'est-à-dire clairement une décision politique, aujourd'hui, une décision ministérielle qui cadre la réalisation du projet en plusieurs étapes. Il faut qu'il y ait une nouvelle décision ministérielle ou, en tout cas, une décision de Gouvernement pour que cette position soit changée, donc probablement un consensus politique sur le territoire.

Au-delà de cela, pour la réalisation de l'accélération des études de Priorité 2, c'est-à-dire pour pouvoir travailler sur les tracés de Priorité 2, il faut 24 millions d'euros pour que le maître d'ouvrage fasse les études de tracé sur la priorité 2.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Dans la mesure où vous n'avez pas de concurrent à ce stade, allez-y.

Jean-Pierre FOUQUET, retraité

Je reviens toujours sur l'échéancier de ce projet. Il ne me convient pas tout à fait, mais je ne suis pas là pour cela. Lorsque vous allez faire des travaux sur Marseille, j'ai compris que c'étaient quand même les premiers travaux qui devraient se faire sur la future ligne jusqu'à Nice, avec un secteur Marseille et un secteur Nice. Croyez-vous que les Marseillais sont intéressés par les travaux faits pour une ligne qui n'existe pas ? C'est-à-

dire que vous allez faire des travaux à Marseille, mais que la ligne n'existera que dix ans ou quinze ans après, voire peut-être même pas d'une façon complète.

C'est une question d'ancien élu : j'ai peur, en fait, qu'en focalisant sur un certain nombre de gros travaux et de gros chiffres – parce que ce sont de gros chiffres, ce sont des milliards d'euros, les millions d'euros que nous avons l'habitude de négocier en collectivité locale sont multipliés par mille –, vous faites sur le secteur marseillais et le secteur niçois des choses qui vont, pour le moment, désintéresser les autres. Mais, est-ce que cela va intéresser les Marseillais ? C'est la question que je pose.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je ne sais pas y répondre.

Jean-Pierre FOUQUET, retraité

Moi non plus. C'est pour cela que je la pose !

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je ne sais pas. Aujourd'hui, le maître d'ouvrage a, dans le cadre de la concertation, une certaine obligation qui est d'essayer de ramener le plus de gens possible dans ce genre de réunion pour échanger et donner son avis. Nous le faisons.

Est-ce que ces projets sont de nature à intéresser les Marseillais ? Au fond, sur un grand nombre, peut-être que non. En tout cas, je pense que tout le monde est sensibilisé aux problèmes de circulation. Tout le monde est sensibilisé à cela. Peut-être que le temps accordé à la compréhension de ces grands projets, qui prennent du temps et qui, au long cours, ne sont pas mobilisateurs. Nous parlions d'une présentation qui n'est, peut-être, pas suffisamment dynamique de ce que cela peut apporter ; cela y contribue peut-être. En tout cas, c'est un enjeu du maître d'ouvrage, de ramener du monde dans la concertation, mais je crois que c'est aussi un enjeu général du territoire pour tous les grands projets, de permettre au plus grand nombre de s'exprimer en mettant en place une concertation. Je n'ai pas plus d'éléments que cela.

Alain SEGUIN, habitant, consultant en ingénierie ferroviaire

Bonjour. Je voudrais apporter une partie de réponse à la question qui vient d'être posée sur l'intérêt que peuvent trouver les Marseillais à cette première partie de projet. Ce n'est pas forcément une accélération du temps de parcours entre Marseille et Nice, nous pouvons être d'accord avec cela, parce que nous aurons quatre kilomètres de sortie vers l'est, peut-être pas, d'ailleurs, à grande vitesse.

En revanche, ce qui pourrait intéresser les Marseillais, c'est une annonce réelle que l'on a eue aujourd'hui sur l'augmentation des fréquences des TER, sur peut-être une meilleure souplesse, une amélioration de la régularité, qui est quand même un très gros sujet dans la région, et peut-être également une petite augmentation – je ne suis pas dans le secret des sillons qui sont tracés pour les TGV – de la fréquence des TGV côté Nice. Actuellement, il y a des trains qui font Paris-Nice, ou qui viennent du Nord et qui vont vers Nice, qui ne s'arrêtent pas à Saint-Charles, qui passent dans le triangle parce qu'on perd vingt minutes à rebrousser.

Là, avec un passage direct, il y aura peut-être quelques trains vers Nice qui ne s'arrêtent pas à Marseille et qui s'y arrêteront. Mais le TER, je pense, peut être un sujet.

Réactions dans la salle.

La fréquence des TER est changée, et ils sont diamétralisés. C'est quand même très important pour le voyageur.

Jean-Baptiste David, CCI Marseille Provence

Par rapport à cette question, cela a déjà été dit, et nous n'allons pas insister sur la nécessité de faire sauter le verrou des transports, d'une manière générale, qui sont un frein à la mobilité de l'emploi. Nous voyons que le projet répond sur certaines fonctionnalités comme, quand on vit à Aubagne ou à Vitrolles, comment aller travailler vers Miramas ou dans le Vaucluse. Cela va être possible grâce à des services ferroviaires nouveaux.

Globalement, les chefs d'entreprise sont souvent exigeants sur ce côté de calendrier. C'est très lointain pour ceux qui ont du mal à savoir comment finir l'année d'un point de vue économique, se dire « à quinze ans », et tout de même – je vous le dis en tant que service de la Chambre de Commerce – nous avons des retours positifs, y compris dans cette phase de concertation. Les chefs d'entreprise sont demandeurs. Ils ont bien compris que nous avons un verrou qui va sauter. Ce n'est peut-être pas suffisant – on pourrait toujours faire mieux – mais c'est une condition *sine qua non* à plus de TER.

Ils ont bien compris que, sans cette nouvelle infrastructure, même limitée en termes de linéaire, le verrou saute et les trains sont améliorés. Nous avons des politiques publiques qui, globalement, vont vers plus de transports en commun, plus de trains. Aujourd'hui, encore une fois, au niveau d'un chef d'entreprise qui se demande comment il peut concrètement inciter ses salariés à aller dans les trains, il faut qu'il y en ait plus. Sans Saint-Charles souterraine, il n'y en a pas plus.

Encore une fois, comme Monsieur SEGUIN, c'est vraiment un élément de réponse, mais il y a quand même, vraiment une prise de conscience et une attente de la part des Marseillais. Après, qu'ils soient plus nombreux et présents dans ces réunions, c'est autre chose.

Jean-Christophe LEYDET, Conseil régional PACA

Bonjour. Je suis chef de la mission Prospective et je suis le projet pour le compte de la Région. Je vous apporte des éclairages sur la position de l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) en l'absence de l' élu. La Région est Autorité Organisatrice des Transports des trains régionaux. C'est elle qui a en charge l'organisation, le financement, avec son prestataire, qui est SNCF Mobilité.

L'enjeu pour nous de la gare Marseille Saint-Charles est de pouvoir augmenter les services et de ne plus se trouver dans les impasses que nous avons connues récemment, par exemple avec la mise en service de la troisième voie Marseille-Aubagne, où nous avons été obligés de limiter un certain nombre de trains à la Blancarde parce que nous n'avions pas de capacité suffisante pour entrer en gare aux heures de pointe à Marseille Saint-Charles, là où les gens en ont le plus besoin. C'est un premier sujet.

Aujourd'hui, tous les projets de développement du TER autour de l'aire métropolitaine marseillaise sont bloqués par la capacité à faire entrer des trains en gare de Saint-Charles en heures de pointe.

Tant que nous n'aurons pas levé ce verrou-là, les Marseillais ne pourront pas bénéficier... Quand nous disons « les Marseillais », ce sont soit les personnes qui viennent de l'extérieur travailler à Marseille, soit les chefs d'entreprise marseillais qui ont besoin de ces salariés, soit les Marseillais qui habitent Marseille et qui, eux, vont travailler sur la zone de Vitrolles, sur les zones aixoises ou sur les zones autour d'Aubagne. Tant que nous n'aurons pas fait sauter ce verrou-là, nous aurons du mal à faire augmenter notre offre de service.

Ensuite, nous avons un deuxième sujet qui est la qualité de la production, à savoir qu'aujourd'hui, la saturation du plateau ferroviaire fait que nous avons un certain nombre de trains qui partent en retard, parce qu'il y a des effets « boule de neige » sur les retards. Quand un train arrive en retard, il empêche la mise à quai d'autres trains qui sont en attente sur les points de remisage du faisceau de Blancarde. Nous avons donc ce deuxième enjeu, qui est de désaturer pour des questions de qualité de production et de faire en sorte que nous ayons la régularité que sont en droit d'attendre les usagers du train lorsqu'ils en ont besoin, tous les jours, pour aller travailler.

Stéphane COPPEY, France Nature Environnement

Merci, bonjour.

Nous avons dit que nous sommes dans une étape de concertation. Il est donc normal que des questions soient posées. Vous avez coutume de renvoyer à des choix et à des orientations qui ont été prises il y a cinq ans, pour les plus récentes, dix ans, voire quinze ans, pour les plus anciennes.

Je crois qu'il est normal dans l'avancement d'un projet - et nous parlons encore de quinze ans pour sa mise en service -, qu'il y ait des questions qui se posent. Je crois qu'il n'est jamais trop tard pour essayer de les prendre en compte. C'est donc assez normal que nous revenions de temps en temps sur des hypothèses, sans revenir forcément sur le projet dans sa globalité, le passage par Saint-Charles ou la traversée souterraine.

De ce point de vue, je voudrais revenir sur la question des liaisons TER, et ce que j'appelle plutôt des liaisons RER, c'est-à-dire les liaisons diamétralisées. Je pense, y compris jusqu'en 2011, quand le Conseil régional a défini l'offre de service TER qu'il serait nécessaire de mettre en œuvre, nous n'avions pas forcément pris en compte toute la dimension métropolitaine du projet.

Encore une fois, si nous faisons la comparaison avec un certain nombre de gares européennes ou les métropoles européennes qui étaient citées, à commencer par Paris, nous nous rendons compte à quel point la notion de RER peut prendre une importance fondamentale dans le quotidien du déplacement des habitants de la Métropole.

Quand vous parlez de deux trains par heure et par sens qui passeront dans cette gare souterraine pour aller du nord à l'est, je pense que le problème est complètement sous-estimé. Nous venons de voir à l'écran le nombre de liaisons supplémentaires qui seraient possibles sur les différentes branches de l'étoile ferroviaire. Oui, tant mieux. Je pense que nous ne sommes sans doute pas totalement « à côté de la plaque » avec ces chiffres. Simplement, quelle part dans ces chiffres peut-elle être considérée comme de l'offre transversale ? N'y a-t-il pas matière à basculer une bonne partie de ces chiffres sur de l'offre transversale ?

Est-ce que nous aurons véritablement besoin de TGV toutes les dix minutes ? Est-ce que nous aurons besoin, sur des grandes relations – les TGV sont des grandes relations – d'avoir un TGV toutes les dix minutes, alors

même qu'il n'est proposé que des RER toutes les trente minutes ? Il y a un problème d'échelle qui me semble être mal pris en compte. Vous m'excuserez d'être un peu répétitif dans ces réunions sur ce sujet qui me tient à cœur, mais je pense que nous nous en mordrons les doigts.

Je vous demande donc, tout en entendant bien les raisons qui font que nous en sommes là aujourd'hui, de bien revoir cette question.

J'illustre un peu. Nous savons que nous ne pouvons pas faire mieux parce que, quand nous épluchons les documents que vous nous avez laissés, nous nous rendons compte que la gare souterraine de Saint-Charles est envisagée y compris pour faire des correspondances inter-TGV ou mieux, ou pire (comme on voudra), pour faire qu'un TGV puisse doubler un autre TGV. Franchement, il me semble que, notamment aux heures de pointe, nous avons mieux à faire avec un investissement de 2,5 milliards d'euros que de prévoir sous le centre de la Métropole des doublages de TGV. Nous rappelons que cette fonctionnalité existe d'ailleurs à Aix TGV, et qu'il ne faut peut-être pas forcément la recréer à Marseille Saint-Charles. N'y a-t-il pas matière à revoir cet équilibre entre différentes relations ?

Je ferai également une comparaison. Vous nous présentez le projet de la gare de Nice Aéroport et le transfert de l'actuelle gare de Nice Saint-Augustin. Vous prévoyez une gare à 6 voies à quai voire, à terme, à 8 voies à quai. Il faudra que vous m'expliquiez pourquoi vous aurez besoin de 6, voire 8 voies à quai à Saint-Augustin, parce qu'effectivement nous avons ensuite un tuyau de 2 voies entre Nice Thiers et Nice Saint-Augustin, alors que nous serons dans une situation pire que celle-là à Saint-Charles, où nous n'aurons que 2 voies en amont et 2 voies en aval dans la traversée souterraine. Je vous demande, en tout cas, d'étayer, de réanalyser, de réinvestiguer, sans doute avec les services de la Métropole, ce sujet qui me semble très important.

En lien avec ce sujet, je parlais des quartiers nord et des quartiers est. Aujourd'hui, en dépit des études initiales qui avaient été menées sur ce sujet, où il était prévu de desservir, par exemple, Saint-Louis-les-Aygalades, en tout cas une gare dans les quartiers nord de Marseille, et peut-être une dans les quartiers est, il nous est dit : *« Non, ce n'est pas possible. Nous l'avons exclu. Il n'y a plus de train qui s'arrête à Saint-Louis. Il y aura peut-être une gare à Saint-André, sur les voies littorales, mais nous n'avons pas besoin d'une gare à Saint-Louis »*. Là aussi, je vous demande de réanalyser ce sujet avec attention. Saint-Louis-les-Aygalades, c'est un secteur en pleine mutation urbanistique, en pleine mutation économique. Nous sommes au cœur des quartiers nord, avec des axes qui sont assez dimensionnés pour accueillir d'éventuels transports en commun structurants, peut-être même un tramway ou un métro à terme. N'y a-t-il pas matière à réinvestiguer ce sujet ?

Idem à l'est de Marseille. A La Barasse, nous ne sommes déjà quasiment plus à Marseille. Les quartiers est de Marseille, ce sont La Pomme, Saint-Marcel au pire, ou au mieux, Blancarde. Mais n'y a-t-il pas matière pour ces services RER, TER, de s'arrêter sur ces quartiers nord et est de Marseille ?

Je termine par deux points, rapidement. Sur les modalités de travaux, si je ne me suis pas trompé, j'ai lu ou j'ai entendu que vous alliez, entre autres, sacrifier la gare routière Saint-Charles pendant la durée des travaux. Il me semble que cela nécessite, pour le moins, des réflexions complémentaires. C'est un point névralgique. Je ne connais pas les chiffres précis de fréquentation comparée de la gare routière et de la gare ferroviaire, mais nous avons sans doute à peu près autant de monde qui fréquente la gare routière et la gare

ferroviaire, également en interconnexion. Je pense que ce serait une erreur de prendre à la légère ce problème, cette question, en tout cas, de la gare routière Saint-Charles.

Dernier point, la question du lien avec la maintenance. J'ai entendu ce que vous disiez, Monsieur CHERRIER, sur le fait que vous réaliserez l'infrastructure et que d'autres exploiteront – vous ne l'avez pas dit comme cela. Je pense que nous avons trop d'exemple (celui des ascenseurs a été cité) où le point de vue, non seulement des usagers, mais de la gestion, de la maintenance à terme des infrastructures n'est pas assez pris en compte. Nous ne devrions plus jamais concevoir un projet sans que tous les aspects de l'exploitation, mais également les modalités beaucoup plus pratiques, pragmatiques, terre-à-terre soient prises en compte, soient débattues également avec toutes les parties prenantes, pour être sûrs de bien faire les choix que nous saurons assumer par la suite, y compris avec les particularités locales d'une ville comme Marseille, qui n'est peut-être pas la même qu'une autre ville. Merci.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Ce sont beaucoup de questions. Je me ferais aider par Nicolas GUYOT et Roland LEGRAND sur quelques points, mais je voudrais essayer de faire un retour général.

Les services, vous les évoquez. Nous avons parlé de SNCF Réseau, des responsabilités de SNCF Réseau. SNCF Réseau ne détermine pas les services. SNCF Réseau cale une infrastructure par rapport à une demande, qui est une demande de l'Autorité Organisatrice des Transports. SNCF Réseau ne détermine pas spécifiquement là où les trains doivent s'arrêter. Cela répond à une demande conjuguée d'une clientèle, d'analyses de la SNCF, mais aussi de l'Autorité Organisatrice des Transports, qui finance les transports régionaux.

La question des dessertes peut donc être réinvestiguée, il n'y a pas de problème avec cela, mais cela rentre comme un point entrant de la réalisation de l'infrastructure, avec un certain nombre de contraintes. Cela relève de la demande du comité de pilotage au maître d'ouvrage pour que ce soit pris en compte, mais pas de la décision unilatérale du maître d'ouvrage de s'arrêter ici ou là. Ce n'est pas du tout le principe de fonctionnement.

Ce qui a été évoqué par Nicolas GUYOT, ce sont bien les directives qui ont été prises en compte par une délibération de la Région, que vous avez citée, pour mettre des services. Six à huit trains par heure dans les Métropoles, quatre trains ailleurs, et des trains à la demi-heure. Nous avons réalisé des infrastructures qui permettent cela. Les arrêts supplémentaires et complémentaires font partie d'une politique qui est décidée par l'AOT.

C'est vrai que nous pouvons en discuter, mais tant que nous n'avons pas de demande particulière, je ne suis pas capable de dire si je dois m'arrêter là ou là.

Pour les échanges, je laisserai Nicolas GUYOT s'exprimer sur la gare de Marseille Saint-Charles, son exploitation et la diamétralisation. Je pense malgré tout que c'est un sujet que nous avons souvent évoqué. Ce qui compte, ce n'est pas le nombre de trains qui passent sous la gare, cela n'a aucun intérêt. Ce qui compte, c'est comment le fonctionnement de la gare de surface et le fonctionnement de la gare souterraine permettent de désaturer le nœud ferroviaire marseillais et comment cela fonctionne. Or aujourd'hui, les

études montrent que la capacité demandée de 6 à 8 trains par heure et l'augmentation des trafics que vous avez vue pour permettre ces cadences-là, qui sont proches des cadences RER, sont en majorité sur des destinations et des origines-destinations à Marseille, et que nous n'avons pas besoin de les faire passer.

Aujourd'hui, nous avons donc une clientèle qui n'est pas supérieure. Vous parlez d'erreur, mais je pense que, potentiellement, il n'y en a pas. Si nous comparons les services qui doivent être mis en place, que ce soient les services longue distance ou les services TER, ce sont des services utilisés par des voyageurs qui viennent. Nous avons des statistiques, nous avons des nombres de voyageurs. Nous avons montré tout à l'heure les usages de la gare en nombre de voyageurs TER ou en pourcentage de longue distance. Nous avons vu qu'il y avait des proportions qui évoluaient légèrement, mais nous avons une proportion importante de voyageurs longue distance, et c'est aussi une réalité.

Donc, l'efficacité de la Métropole et de son service métropolitain vient à la fois par le fait que nous sommes capables de proposer des cadences de TER qui permettent d'emmener les gens, mais aussi, et à la fois, de ne pas rester que sur Marseille. Il y a des gens qui viennent de partout, et cela développe les conditions économiques de la Métropole. Nous avons parlé tout à l'heure des logiques d'emploi. Le TER permet de le faire, mais il y a aussi le fait que Marseille est une métropole attractive. Il faut que l'on puisse y venir rapidement, y compris sur Marseille centre. Il faut donc gérer l'afflux de ces trains, disons, nationaux. Nicolas GUYOT développera un peu plus cela ensuite.

Sur la partie travaux, vous avez évoqué – là aussi, je réfute un peu le terme « à la légère » – les considérations de travaux sur la zone de Narvik. Nous ne les prenons pas à la légère. Simplement, il y a une proposition, une proposition de gare. Dans un cas, dans le cadre de Narvik, nous avons clairement expliqué que cette zone-là était impactée. Dans l'autre position de gare, nous n'avons pas cet impact-là. Du coup, c'est potentiellement discriminant et cela offre un choix. En tout cas, si ce choix devait être fait, et c'est global dans la réponse que nous avons évoquée sur les travaux...

Réactions dans la salle.

Oui, mais justement. Nous n'avons des impacts sur la gare routière actuelle que quand nous faisons des travaux sur Narvik, pas quand nous faisons des travaux sur Abeilles. Nous avons donc une position.

Globalement, je pense que ce n'est pas cela qui intervient dans les choix principaux. Nous sommes conscients que, si nous faisons des travaux, nous allons devoir déplacer la gare routière. Nous allons donc devoir travailler au déplacement de cette gare routière, et ce n'est absolument pas pris à la légère. C'est tout de même un sujet important. Nous savons ce que cela apporte comme contraintes, donc nous les gérons.

Plus globalement, mon propos est de dire que, de toute façon, ce sont des choix de réalisation de ces infrastructures et des positionnements. Les études d'approfondissement que nous allons mener, une fois que les choix seront faits, ce sera quand même la gestion de travaux dans les périodes à venir. Nous avons évoqué cela à la fois par rapport aux impacts sur les riverains dans le cadre de la concertation, puisque nous définirons ensemble, dans les discussions et la concertation continue, comment nous gérons cela entre les contraintes techniques que le maître d'ouvrage devrait avoir pour traiter les travaux, les demandes des riverains et les conditions dans lesquelles nous pourrions gérer cela, et évidemment, les collectivités participeront à cela pour que ce soit le plus efficace possible.

Nous sommes quand même dans une logique où personne n'accepterait d'être dans des contraintes maximales, mais bien que le maître d'ouvrage prenne en compte toutes ces conditions. C'est bien les dispositions que nous voulons avoir à prendre.

Avant que je donne la parole à Nicolas GUYOT, sur l'exploitation, je ne peux pas laisser évoquer ce sujet dans le cadre d'une concertation du maître d'ouvrage sur SNCF Réseau. Je comprends très bien ce qui se passe, et c'est une question que l'on me pose partout. Les utilisateurs du train ont un certain nombre de contraintes sur l'état des trains, les retards et la maintenance des gares. Je ne sais pas y répondre. C'est la SNCF dans son ensemble et le traitement de Gares et Connexions, des exploitants des gares, qui gèrent cela, pas SNCF Réseau en tant que telle. Il n'est pas du tout question de botter en touche, il est question que ce n'est pas dans notre scope de responsabilité. Nous pouvons en parler, cela peut venir, mais je ne suis pas capable, dans le cadre de cette concertation, de répondre à ces sujets-là. Pas du tout ! Il y a des comités de ligne, des comités gare, des éléments qui permettent cela, mais je ne suis pas dans un dispositif de concertation qui me permet de répondre efficacement à ce que vous évoquez.

Je laisse Nicolas GUYOT évoquer un peu les principes d'utilisation de la gare souterraine.

Nicolas GUYOT, Directeur des études Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Je vais essayer d'être clair sur les sujets des diamétralisations et du dimensionnement de la gare souterraine. Je ne pense pas, humblement, que les schémas de service sur lesquels nous travaillons aujourd'hui seront ceux qui prévaudront en 2030, lorsque nous mettrons en service. Nous savons bien qu'il y aura des évolutions. La question de combien de trains grandes lignes et de TER emprunteront cette gare souterraine n'est certainement pas figée aujourd'hui. Il y a des marges de manœuvre. C'est un premier point, et je vais y revenir ensuite.

Par contre, il nous semble que, ce qui est important, c'est de dimensionner une infrastructure en cohérence avec, justement, les besoins et leur évolutivité. La gare à 4 voies à quai, qui est une décision issue de la phase d'études précédente nous semble y répondre. Je vais aussi revenir dessus.

Sur le premier point (pourquoi ce n'est pas définitivement figé ?), d'abord parce que le fait de faire l'hypothèse, dans nos schémas de service – qui, encore une fois, sont mis au point avec les partenaires, et en particulier le Conseil régional –, nous avons un TER diamétralisé toutes les demi-heures entre Toulon et Miramas. Il y a un débat, non seulement sur l'opportunité de transports, l'adéquation offre-demande, dans les réflexions, notamment du Livre Blanc de la Métropole, je pense que les personnes qui sont là connaissent un peu ce sujet-là, la question était : « *Faut-il passer au quart d'heure ?* »

Il y a une question sur la pertinence de l'adéquation offre-demande, mais il y en a d'autres qui se posent sur la possibilité de mettre en œuvre ces services. C'est aussi la pertinence du matériel roulant. Est-ce que les missions que nous diamétralisons, puisque quelque part, cela revient à rabouter des services qui sont en terminus d'un côté à des services qui sont en terminus de l'autre, est-ce que la capacité du matériel roulant, le type du matériel roulant par rapport notamment à l'électrification et aux lignes que nous voulons parcourir plus loin, sont pertinents des deux cotés ? Est-ce que nous ne surdimensionnons pas le matériel roulant, par exemple en augmentant le nombre de liaisons diamétralisées ?

Il y a aussi d'autres aspects, qui sont que, quand nous avons des missions très longues – en diamétralisant et en raboutant des missions, nous les allongeons, *a priori* – et quand nous les allongeons, nous augmentons le nombre de points où elles sont en interaction avec d'autres missions. Donc, en exploitation et en robustesse, ce n'est structurellement pas favorable, même si globalement l'ensemble du projet a évidemment pour but d'améliorer la situation.

En bref, un certain nombre de questions, à la fois techniques et de pertinence transport se posent, encore une fois.

De l'autre côté, si nous regardons les liaisons TGV, en effet, nous avons aujourd'hui des études de trafic qui nous disent que nous avons besoin d'un certain nombre de sillons, donc de passages de trains. Nous faisons une hypothèse, notamment en heures de pointes, où nous sommes dimensionnant, d'un certain nombre de passages de TGV. Il est possible qu'à l'avenir, il y en ait besoin de moins et que, donc, il y ait de la capacité disponible pour des TER.

Il est aussi possible, et c'est ce que souhaitent l'ensemble des partenaires qui sont en discussion autour de ce projet, qu'il y ait des optimisations, en gros, de la capacité offerte pour les trajets régionaux. C'est tout le volontarisme que le Conseil régional met aujourd'hui à maintenir les hypothèses de trains que nous appelons « Services régionaux à grande vitesse ».

En d'autres termes, ce sont des services de trains qui bénéficient des apports de la Ligne Nouvelle, notamment des gains de temps de parcours, pour être plus performants et relier les grandes métropoles. Ce peuvent être des places réservées dans des TGV, des missions spécifiques afféctées par le Conseil régional, la forme n'est pas définitive aujourd'hui. Les choses peuvent évoluer, mais il y a une certaine perméabilité entre les offres régionales et les offres grande distance. C'est aussi un facteur qui peut faire jouer la proportion de trains longue distance et de TER qui peuvent passer en diamétralisé dans Marseille.

Sur le deuxième point (Est-ce que le dimensionnement à quatre voies est le bon ?), vous savez que nous sommes initialement partis sur une gare à 6 voies, que nous avons pris la décision, à l'issue de la phase d'études précédente, de revenir à une gare à 4 voies. Il y a évidemment derrière cela des enjeux de coût. Il y a des enjeux de positionnement, parce que nous n'arriverions pas à mettre la gare aussi près du fond de gare avec 6 voies à quai. Il y a aussi la réflexion que cette gare est suffisante pour le niveau de service que nous attendons, parce qu'il y a des contraintes – nous arrivons avec 1 voie dans chaque sens et pas plus – ce qui n'est pas le cas à Nice Aéroport, puisque côté ouest, nous arrivons avec deux fois 2 voies. Il est logique que nous n'ayons pas le même dimensionnement.

En gros, nous avons un petit tuyau d'une part. D'autre part, comme vous le voyez sur ce schéma, ce tuyau est alimenté par un grand nombre de lignes. Nous avons une espèce de dispersion des horaires des trains qui font que, si nous ne voulons pas ralentir et pénaliser tout le monde – ils n'arrivent pas forcément les uns derrière les autres –, nous avons peu de chances d'avoir dans le tuyau des trains « au bloc », des trains qui se succèdent à trois minutes en permanence et qui devraient s'arrêter en gare et donc nécessiter plus de voies à quai.

En d'autres termes, le dimensionnement de la gare à 4 voies à quai nous semble nécessaire et suffisant pour les besoins, avec une certaine marge de manœuvre, encore une fois, dans la répartition des services entre grandes lignes et TER.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Roland LEGRAND va revenir un peu sur la logique de prise en compte de la maintenance dans la réalisation des gares.

Roland LEGRAND, Directeur de la mission des gares nouvelles (SNCF Réseau)

En fait, il est aussi important que vous sachiez que la conception intègre le sujet de la maintenance. D'abord parce que nous travaillons dans le Groupe ferroviaire avec le futur gestionnaire de gare, Gares et Connexions. Et puis nous travaillons surtout dans une démarche d'optimisation des coûts, à la fois d'investissement, mais surtout d'exploitation. Nous sommes donc dans une démarche de coût global.

Je faisais tout à l'heure la comparaison entre une gare complètement souterraine et une gare plus aérienne. Il est clair qu'une gare plus aérienne dispose d'un éclairage naturel. Cela aussi fait partie de la maîtrise des coûts. Je vous parle aussi de la ventilation, de la sécurité des personnes. Tout cela oriente la conception des projets. En fonction des options qui sont prises, une gare dite « plus aérienne » permet de réduire les coûts d'exploitation. C'est un élément qui est pris en compte dès la conception, dès maintenant. Bien évidemment, au fil de la vie des études et du projet d'exécution, nous en avons toujours conscience et nous allons toujours dans le sens de l'optimisation.

Je voulais juste revenir sur la gare routière. Actuellement, nous avons 15 000 montées et descentes. Il est clair que nous n'allons pas supprimer la gare routière, j'insiste.

Nous avons d'ailleurs avec la Métropole une démarche plus globale, puisque vous savez qu'il y a des incitations à développer le transport en autocar. Malheureusement, cette gare routière est « saturée ». Ce n'est pas tout à fait le terme, mais disons qu'elle risque la saturation.

A l'occasion du projet, la variante Abeilles permet de conserver cette gare routière. Nous aurons un puits de chantier, mais nous pourrions conserver la gare routière, y compris en phase travaux.

L'autre solution, effectivement, pour une question de puits de chantier, supprime cette gare routière.

Dans les deux cas de figure, il va falloir que nous réfléchissions, sur le site Saint-Charles, à retrouver de la capacité et à augmenter la capacité de cette gare routière. C'est très clair.

Tout à l'heure, j'ai embrayé tout de suite sur le projet, sur l'accessibilité de la plateforme. Le réseau viaire est à traiter par urgence, parce qu'actuellement, nous n'avons qu'une sorte d'accès à ce plateau. Le sujet de la gare routière, nous le prenons complètement à notre compte, d'autant plus qu'il y a une relation privilégiée entre cette gare routière, l'autoroute – puisque c'est quand même un point d'accès très efficace et très à proximité et, surtout, la gare routière est en forte relation avec le métro. Bien plus, d'ailleurs, qu'avec la gare ferroviaire. C'est une petite séquence.

Voilà, je voulais préciser cela.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je ne sais pas s'il y a une dernière question ou si, en tout cas, nous avons adressé un certain nombre d'attentes, de compréhension, de formulation d'avis.

Si n'y a pas d'autre question, je vous remercie de votre présence et de la qualité des échanges. Vous avez la possibilité d'avoir le *verbatim* et l'ensemble des éléments dans les semaines qui viennent, pour nos échanges de ce soir. Bien sûr, il y a d'autres réunions. Vous trouverez tout cela sur le site internet, ainsi que les différents moyens d'expression qui sont à votre disposition, comme l'a rappelé Jean-Michel CHERRIER.

Jean-Michel CHERRIER, Directeur de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Vous aurez la présentation dans les trois ou quatre jours qui suivent, et le *verbatim*, pas avant une quinzaine de jours. Vous aurez les éléments qui ont été présentés.

Merci beaucoup et à très bientôt.

La réunion se termine à 20 heures 34.