

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

ATELIER DU NŒUD FERROVIAIRE MARSEILLAIS

SÉANCE N°2

29 NOVEMBRE 2016

VERBATIM

VERSION finale

LES ETUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SONT FINANCÉES PAR :



SOMMAIRE

RAPPELS ET REGLES DE TRAVAIL PRESENTATION DES PARTICIPANTS GARANT DE LA CONCERTATION	3
LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE ET LES OBJECTIFS DE L'ATELIER	7
TRAVAIL EN ATELIERS	13
SUITES	ERREUR

La réunion s'ouvre à 18 heures 15.

RAPPELS ET REGLES DE TRAVAIL PRESENTATION DES PARTICIPANTS GARANT DE LA CONCERTATION

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci d'être venus si nombreux à cet atelier. Nous avons doublé ou triplé les effectifs par rapport au premier atelier, donc nous sommes très contents.

Anne-Marie CRUCIANI, CIQ du Petit Saint-Marcel

Vous avez dû vous ennuyer, alors, au premier.

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

Pas du tout. En fait, c'était très intéressant, mais c'est vrai que c'est bien s'il y a un peu plus de monde.

Donc, c'est le deuxième atelier sur Marseille. Vous savez que ces ateliers s'insèrent dans le processus de consultation du projet de ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur. Nous sommes dans le cadre du processus de concertation. Cette concertation a débuté début octobre 2016. Nous avons mis en place les documents du dossier support de la concertation, avec les propositions du maître d'ouvrage et les propositions qui étaient issues de la période de concertation avec les élus, c'est à dire le Livret 5.

Nous avons eu un certain nombre de réunions. Nous allons faire aujourd'hui faire un petit point sur les objectifs de l'atelier, l'organisation des ateliers, le travail, et ensuite nous aborderons la suite du projet, nous ferons les petits retours des ateliers.

Pour les règles de travail, nous sommes assez peu nombreux, donc je vais être assez simple. En gros, nous essayons de partager les éléments, d'avoir des questions, de nous écouter et d'avoir la meilleure compréhension possible des enjeux tout en gardant son avis, bien sûr ; ce n'est pas un sujet. Nous essayons d'apporter les meilleures explications pour que vous soyez les mieux informés possibles et qu'il y ait les échanges les plus fructueux possibles.

Ces ateliers s'inscrivent dans un processus plus global de concertation, où nous avons eu des réunions d'ouvertures, où nous avons eu des réunions publiques locales à la demande des élus,

nous avons en particulier fait des réunions sur le sujet des gares, et où nous avons eu des ateliers géographiques sur deux séances, dont nous avons fait la dernière à Nice hier soir. Nous faisons la dernière ici ce soir. Nous sommes dans la dernière phase du dispositif général de concertation.

Ensuite, nous nous retrouverons les 19, 20 et 21 décembre prochains : le 20 à Marseille, le 19 à Nice et le 21 à La Farlède pour faire une synthèse de tout ce que nous aurons entendu pendant toute cette période de concertation. Il s'agira pour le maître d'ouvrage, non pas de faire un bilan de cette concertation mais de redire tous les points qui ont été évoqués pendant cette concertation, de manière à ce que les gens puissent en débattre.

Nous essaierons de faire en sorte que cette réunion permette aux gens de s'exprimer et d'avoir des avis sur la synthèse qui est faite par le maître d'ouvrage, et qu'elle ne soit pas une réunion où les gens s'expriment encore sur la nécessité du projet. Nous prendrons l'avis de tout le monde, bien entendu mais, ce qui est intéressant, c'est de pouvoir vérifier que la salle partage, ou pas, la même analyse que le maître d'ouvrage sur les demandes qui ont été faites et qui seront reportées au Comité de pilotage.

Le maître d'ouvrage, SNCF Réseau a, à partir de cette réunion, une clôture de la concertation le 30 décembre. Nous faisons donc le premier bilan les 19, 20 et 21 décembre. Les gens auront encore la possibilité, à la fois de réagir par rapport à ces réunions et à la fois de donner encore leur avis, jusqu'au 30 décembre, où nous fermerons, non pas le site, mais les inscriptions des avis pour nous concentrer sur la réalisation du bilan de la concertation.

Le bilan sera présenté au Comité de pilotage du projet qui devrait se tenir fin janvier, pour lequel le maître d'ouvrage fera des propositions par rapport à ce qui aura été entendu. De ce Comité de pilotage, qui entérinera - ou pas - les propositions du maître d'ouvrage, nous irons vers une proposition au Ministre, qui devrait pouvoir donner un avis dans les semaines qui suivent. Nous sommes dans une période pré-electorale, donc un peu spéciale. Je ne me mouillerais pas trop, mais enfin, si tout va bien – nous sommes des gens positifs –, nous pourrions avoir une décision ministérielle qui nous permettrait de continuer à travailler sur les approfondissements des solutions qui seront proposées, issues de cette concertation, acceptées par le Comité de pilotage et relayées auprès du Ministre, à partir du mois de mars.

S'il n'y a pas de décision ministérielle, nous serons probablement un peu dans une zone, je dirais, « flottante », jusqu'à temps que nous ayons de nouveau une décision, qui arrivera probablement après la nomination du Gouvernement.

Je pense que tout le monde est assez conscient qu'il serait intéressant que nous utilisions cette période-là pour travailler sérieusement sur les études, et pas à attendre, mais cela ne relève pas totalement de la décision.

Pour certains d'entre vous, aussi, des permanences ont été menées. Je crois qu'il n'y a plus du tout de permanence sur Marseille.

Blandine PERICHON, cabinet Nicaya

Il y en a une à Aubagne, vendredi.

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

Voilà. Et ensuite, c'est terminé.

Voilà pour le processus de concertation. Sur la présentation des participants, je pense que tout le monde ne se connaît pas, donc nous allons faire un tout petit tour – finalement assez rapide, parce que vous n'êtes pas si nombreux que cela – des gens qui sont présents, pour pouvoir constituer les ateliers par la suite.

Rémi QUINTON, association « TGV Développement Var Nice Côte d'Azur »

Je viens d'Antibes.

Aurélien DELAY, usager

Je viens également d'Antibes.

Alain PATOUILLARD, association « TGV Développement Var Nice Côte d'Azur »

Je viens de Saint-Cyr-sur-Mer.

Guy LABORDE, association « TGV Développement Var Nice Côte d'Azur »

Je suis également de l'association « TGV Développement ».

Raymond PELLOUX, NOSTER PACA

Je suis Raymond PELLOUX de NOSTER PACA.

Jean-Jacques GUIPERT, Confédération des CIQ de Marseille et des communes environnantes

Je représente la Confédération des CIQ.

Robert HENAFF, COFHUAT PACA

Je représente la COFHUAT PACA.

Pierre ROUSSEAU, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône

Je représente France Nature Environnement des Bouches-du-Rhône.

Jonathan PRIESTER, Service transports, DREAL PACA

Je travaille au Service Transports de la DREAL PACA.

Jean-Pierre FANTONE, CIQ du Petit Saint-Marcel

Je suis retraité SNCF et membre du CIQ de Saint-Marcel.

Anne-Marie CRUCIANI, CIQ du Petit Saint-Marcel

Je suis du CIQ du Petit Saint-Marcel, aussi, qui est directement concerné par cette nouvelle gare.

Philippe QUÉVREMONT, Garant de la concertation

Je suis le Garant de la concertation. Je suis nommé par la Commission nationale du débat public pour veiller à l'information et à la participation du public, et je suis indépendant de la SNCF et des autorités locales.

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

Heureusement que vous n'êtes pas venus plus nombreux. Nous n'aurions pas pu ajouter une personne supplémentaire de la SNCF. Nous sommes tous là. Les gens qui ne se sont pas présentés, derrière vous, sont les gens de l'équipe. Ils participeront aux ateliers pour répondre à l'ensemble des questions.

Blandine PERICHON, cabinet Nicaya

Tu en as oublié deux, là-bas, qui ne se sont pas présentés.

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

C'est que j'ai tellement l'habitude de les voir, que je les ai intégrés à l'équipe d'origine.

Jean-Baptiste DAVID, Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence

Bonsoir. Jean-Baptiste DAVID, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence.

Vincent TOUZE, Métropole Marseille-Provence

Vincent TOUZE de la Métropole.

LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE ET LES OBJECTIFS DE L'ATELIER

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

Sur les décisions ministérielles, sur la Priorité 1, pour les Bouches-du-Rhône, il s'agit spécifiquement de réaliser la désaturation du nœud ferroviaire marseillais, qui est le point d'entrée de la Région et qui concentre un certain nombre de difficultés, et donc de :

- réaliser une traversée souterraine de Marseille, avec un raccordement au nord qui permet de faire des échanges avec les circulations sur la ligne PLM et de la LGML ;
- créer une gare souterraine à Marseille Saint-Charles pour supprimer la logique de cul-de-sac de la gare actuelle ;
- proposer un raccordement sur la ligne dans la vallée de l'Huveaune avec un aménagement de quatrième voie jusqu'à Aubagne, cette configuration permettant de doubler à terme les trafics TER.

Le projet en schémas, rapidement, parce que vous connaissez cela. C'est important – je le répète à chaque fois – le projet a été validé dans son ensemble dans le cadre de la Commission Mobilité 21. Il a été décidé qu'il soit réalisé par phase, avec une première phase qui concerne la désaturation de Marseille et de Nice. Je viens de vous dire quels aménagements sont prévus sur Marseille. Il y en a qui sont prévus sur Nice.

En deuxième phase, après 2030, nous sommes dans la logique de réalisation de la ligne nouvelle, des sections entre Aubagne et Toulon et entre Le Muy et Nice.

Après 2050, c'est la troisième étape du projet, nous avons la réalisation de Toulon-Le Muy, mais là, franchement, nous sommes quand même assez loin.

Sur les options proposées dans le cadre du dossier support de la concertation, nous avons les deux entrées nord de Marseille qui sont ici, avec une entrée qui rentre en tunnel un peu plus tôt. Ce qui est en pointillés, ce sont des liaisons souterraines, en tunnel. Tout ce qui est en traits forts, c'est en surface.

Nous avons deux positions de gares qui ont été proposées. Et puis, nous avons trois alternatives possibles pour rejoindre la vallée de l'Huveaune, une option, le passage droit à la Barasse, et une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune jusqu'à Aubagne. Une option a été demandée

pendant la concertation avec les élus, qui consiste à réaliser un passage de la vallée de l'Huveaune entièrement en tunnel. Il a récemment été demandé, à Aubagne, de réaliser une gare halte-TGV sous Aubagne qui déboucherait sur la réalisation dite de « Priorité 2 », c'est-à-dire la ligne qui irait jusqu'à Toulon. Si nous passons à Aubagne avec une gare souterraine, il faut que nous débouchions quelque part. Sinon, cela n'a pas de sens.

Donc, les objectifs de l'atelier, c'est d'échanger sur les conditions de passage, d'échanger sur la prise en compte des enjeux environnementaux. Nous avons des conditions, dans ces échanges – même pour ceux qui ne le souhaitent pas ou qui considèrent que le projet n'est pas viable –, c'est de partir dans des demandes et des explications liées à une logique de faisabilité du projet et de travailler sur les conditions de mise en œuvre du projet pour avoir les éléments qui vous paraissent importants par rapport aux positions que vous pourriez avoir.

L'organisation des ateliers, ce sont des propositions de petits groupes. Là, nous allons probablement en faire deux, en fonction des thématiques, mais nous allons décider ensemble. Franchement, nous ne sommes pas suffisamment nombreux. Nous allons voir les thématiques que vous voulez aborder.

Nous avons quand même, malgré tout, une méthode de travail que nous vous proposons de respecter. C'est, un, de pouvoir formuler vos attentes, s'il y en a, par rapport aux propositions de thématiques que nous allons vous présenter, de préciser l'objet des ateliers, ce que nous allons faire dans les ateliers et, ensuite, d'avoir le travail de questions-réponses et, éventuellement, de propositions nouvelles dans les ateliers.

Alors, ce que nous faisons aussi, c'est que nous souhaitons que vous puissiez mettre en place, dans chacun des groupes de travail, un référent, quelqu'un qui prenne les notes et qui puisse, quand nous ferons la synthèse à la fin, restituer ce qui aura été dit dans l'atelier. Là, vous êtes dans le cadre d'une concertation, donc l'ensemble des éléments et des discussions qui sont faites ici sont enregistrés. Par contre, nous n'enregistrons pas le travail en atelier, puisque ce sont des échanges. En revanche, nous enregistrons ensuite la synthèse. Il est important que vous puissiez faire une restitution la plus complète possible de ce que vous aurez vu en atelier, de manière à ce que ce soit enregistré et qu'après, ce soit disponible sur les sites pour l'ensemble des gens qui liront le retour de la réunion.

Les thématiques de travail, je crois, ne sont pas différentes de ce que nous avons proposé au premier atelier.

Ce sont les thématiques autour de :

- La gare Saint-Charles, avec tout ce qui concerne son intégration dans la ville. En gros, les logiques de pôle d'échange multimodal et l'organisation de tout ce fonctionnement de gare.
- La logique de l'insertion de la ligne dans l'arrivée nord de Marseille.
- La même chose dans la Vallée de l'Huveaune.
- Plus précisément, le point de passage au droit de la Barasse.
- Tout ce qui concerne l'implantation au niveau de la gare d'Aubagne.
- Et d'autres thématiques, si vous en avez.

Je pense qu'en fonction des thématiques que vous allez aborder, nous sommes capables, étant donné que nous avons quand même du temps pour travailler ensemble, de regrouper plusieurs thématiques dans un même atelier que vous souhaiteriez aborder. Je pense qu'il faut que nous soyons dynamiques. Nous ne sommes pas très nombreux. Il faut que tout le monde puisse s'exprimer et que nous puissions avoir les réponses. C'est assez facile quand nous sommes peu nombreux.

Est-ce qu'il y a des thématiques que vous souhaiteriez aborder et qui ne sont pas précisées là ?

Rémi QUINTON

Oui, une thématique. Elle va sans doute rentrer dans « Insertion dans la vallée de l'Huveaune ». Ce serait avoir des réponses à des questions que j'ai posées en réunion publique sur la transformation de la Priorité 1 en un *shunt* d'Aubagne, c'est-à-dire, au lieu de continuer la quatrième voie jusqu'à Aubagne, se raccorder au sud d'Aubagne.

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

Nous allons voir s'il y a des discussions sur la vallée de l'Huveaune ou pas. Nous pourrions l'insérer dedans. Nous allons voir s'il y a d'autres points. Est-ce qu'il y a d'autres points particuliers que vous souhaiteriez aborder, précisément ? Dites-le, nous ne sommes pas tellement nombreux.

Raymond PELLOUX

J'avais proposé par mail l'insertion d'une cinquième voie en gare souterraine. Je peux dire ma raison, mais vous devez déjà la connaître. Il y a quatre voies, qui sont quatre voies à quai. Si les quais sont desservis à ce moment-là, cela va être un dépassement ou, éventuellement, le garage d'une rame en panne. Ils peuvent peut-être manœuvrer dessous plus facilement. C'est une voie de circulation.

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

Nous le notons. Vous avez effectivement envoyé des éléments. Si nous avons un atelier sur le traitement de la gare de Marseille Saint-Charles, nous l'insérerons. Ce sont des conditions de réalisation de la gare que vous évoquez.

Y a-t-il d'autres sujets ?

La question est, à travers les deux sujets qui viennent d'être positionnés, celui de Monsieur QUINTON sur le *shunt* d'Aubagne, nous pourrions le traiter dans le cadre d'un groupe de travail sur la vallée de l'Huveaune, si cela intéresse des gens. Sinon, qu'est-ce qui vous intéresse le plus, sur le traitement de Marseille Saint-Charles ou des entrées nord ?

Anne-Marie CRUCIANI

C'est plus la gare de Saint-Marcel, la Vallée de l'Huveaune et le couloir de la Barasse puisque, pour nous, c'est lié. C'est un peu la même chose.

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

Bien sûr. Nous mettons donc en place un atelier sur la vallée de l'Huveaune, la Barasse et jusqu'à Aubagne. Cela vous va-t-il ?

Anne-Marie CRUCIANI

Pour moi, la Barasse, cela ira très bien. Saint-Marcel et la Barasse, c'est lié, en fait.

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

Bien sûr. En tout cas, ce sont les conditions d'entrée dans la vallée de l'Huveaune. Très bien. Autre atelier ?

Jean-Baptiste DAVID (CCI)

J'avais une question qui peut être parallèle ou globale à tout cela. C'est en relisant les thématiques identifiées après un mois de concertation, et après quelques années de concertation, d'une manière générale – je suis technicien à la Chambre de Commerce, et la Chambre est favorable à ce projet, nous suivons tout un tas d'enjeux, je ne vais pas revenir dessus ici – il y a tout un tas de questions qui ressortent depuis des années, qui sont encore ressorties dans ce mois de concertation. Mes propos s'inscrivent dans l'idée de cranter certaines décisions.

Il y a des études qui sont faites par rapport à des questions qui ont été posées dans la concertation et reposées ce mois-ci sur un passage sous Carpiagne, en filant dans la vallée de l'Huveaune. Cela avait été évoqué et, je crois, déjà étudié. *Idem* sur les voies littorales dans

Marseille, éventuellement, décrocher au nord pour desservir Euroméditerranée, une entrée magistrale, éléments qui ont été étudiés techniquement et, pour différentes raisons, repoussés.

Je me demande s'il ne pourrait pas être utile, d'une manière ou d'une autre, de partager ces éléments d'étude de demandes périphériques, annexes, liées à la concertation qui ont été faites. Les réponses techniques ont été apportées. Il serait utile de partager ce genre d'éléments d'études. Par exemple, insertion dans la vallée de l'Huveaune. Pourquoi ne pas partir sous Carpiagne ? Il me semble que cela avait été étudié, mais je me trompe peut-être ; *Idem* sur les voies littorales. Du coup, on pourrait cranter comme ça, et ne pas dire : « Insertion nord de Marseille », mais revenir, peut-être, dans une réunion de synthèse sur « *Pourquoi pas une gare à Euroméditerranée ?* » « *Parce que nous l'avons étudié, et nous ne le ferons pas* ». *Idem* sur « *Pourquoi pas sous Carpiagne ?* », « *Parce que cela avait été demandé et étudié en 2011* ». Et ainsi de suite.

Il serait bien d'avoir, peut-être, les trois ou quatre points, les idées forces de ces études, ou les éléments techniques que vous n'aviez pas forcément pu mettre à disposition du public, et de les présenter pour cranter un peu ces éléments-là. Mais je ne sais pas si cela peut entrer dans ce type d'atelier, et où, ce soir.

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

Je dirais que cela peut rentrer dans le cadre des ateliers à partir du moment où nous parlons des solutions, par exemple, dans la vallée de l'Huveaune, des choses qui ont été évoquées. Mais, là, je pense qu'il y a des demandes de précisions sur l'insertion à Saint-Marcel. Donc, nous allons évoquer cela. Je ne sais pas si, dans l'atelier, y aura des demandes d'évitement de cela. En gros, il y a deux solutions. S'il y a des demandes d'évitement, nous allons parler des différentes solutions qui ont été crantées par rapport à cela. D'accord ?

Du coup, nous reviendrons dans la logique de la vallée de l'Huveaune sur ce qui a été évoqué à un moment donné, qui a été compté. Je vous propose de le faire comme cela dans chacun des ateliers.

J'ai noté un atelier sur la vallée de l'Huveaune, particulièrement Saint-Marcel, mais comme c'est le début de la vallée de l'Huveaune, cela va.

Je n'ai pas l'impression qu'il y ait de demande particulière sur la partie nord.

Un atelier sur la vallée de l'Huveaune, est-ce que nous faisons un atelier sur la gare de Marseille ?

Anne-Marie CRUCIANI

Nous pouvons faire trois ateliers. Nous sommes suffisamment nombreux.

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

Nous pouvons faire trois ateliers. Nous pouvons faire un atelier plus spécifique sur la gestion de Saint-Marcel, puisque je sens un intérêt par là.

Anne-Marie CRUCIANI

Nous ne sommes pas seuls, quand même.

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

Non, non, non. *Rires*. Ce n'est pas du tout accusateur. OK, comme nous ne sommes pas nombreux et que, du coup, nous sommes relativement nombreux côté SNCF, nous pouvons faire un atelier sur l'entrée Saint-Marcel. Nous pouvons faire un atelier un peu plus sur la vallée de l'Huveaune et, en tout cas, évoquer le sujet, sur Aubagne, la sortie. Et nous pouvons faire un atelier sur la gare de Marseille Saint-Charles.

Mais, honnêtement, nous avons véritablement le temps d'aborder, d'une part, les points que vous avez évoqués sur les différentes études qui avaient été faites et, d'autre part, de rajouter des sujets par rapport à cela.

Est-ce qu'au moins, dans une première partie de réunion, nous pouvons partir sur ces trois ateliers ? Des ateliers sur :

- l'entrée de Saint-Marcel, jusqu' à la Barasse, en gros.
- de la Barasse jusqu'au *shunt*, pour avoir les explications.
- la gare de Marseille Saint-Charles.

Cela vous va-t-il ?

Anne-Marie CRUCIANI

Tout à fait.

Raymond PELLOUX

Maintenant, nous pourrions aussi inclure dans cet atelier l'insertion au nord de Marseille.

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

Sans problème. De toute façon, très honnêtement, par rapport à la capacité que nous avons à traiter le dossier de chaque question que nous avons, dans chaque groupe de travail, d'autres sujets arriveront.

Nous verrons en cours de route. Si nous avons suffisamment répondu à vos questions, s'il y a d'autres sujets qui vous intéressent, nous verrons comment nous pouvons interchanger. Nous sommes dans une configuration où nous sommes peu nombreux. Nous pouvons être souples par rapport à cela.

Je vous propose de vous mettre dans la configuration des groupes de travail. Nous allons faire trois tables. Les gens de la SNCF s'y mettront seuls, comme des grands. A la table avec Vincent et Jean-Baptiste, nous faisons les entrées Saint-Marcel, ici, nous faisons la gare de Marseille Saint-Charles et le nord. Là-bas, nous faisons la partie *shunt* et la sortie de la vallée de l'Huveaune.

Cela vous va-t-il ?

À 18 heures 40, les participants partent travailler en ateliers.

TRAVAIL EN ATELIERS

Les travaux en ateliers ne font pas l'objet d'un verbatim.

RESTITUTION DES ATELIERS

À 19 heures 55, les participants reviennent en configuration plénière.

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

Je vais vous demander de vous installer. Comme cela, nous allons pouvoir commencer à faire le débriefe de vos différents ateliers.

Nous allons passer à la restitution des trois ateliers. Je vais passer le micro à votre « représentant ». C'est aussi important pour nous. Je vous rappelle que nous sommes dans la restitution, et que donc ces éléments sont enregistrés et rentrent dans le *verbatim*. Ce serait donc bien que vous soyez les plus exhaustifs possibles, et que vous puissiez donner votre sentiment sur l'atelier, comment vous avez perçu cela, comment vous considérez que les échanges ont été productifs, ou pas. S'il y a des questions en suspens, il faut que nous puissions les noter et vous apporter des réponses ultérieurement, mais en tout cas, que cet atelier soit le plus complet possible.

Qui se lance ? Il faut un premier retour. Alors ? Allez, c'est parti !

Jean Baptiste DAVID (CCI), rapporteur du premier atelier

Je suis le rapporteur pour la section ouest de la vallée de l'Huveaune. Nous avons deux grosses questions : les inondations et les nuisances sonores. En conclusion, et vous l'avez dit en introduction, nous avons vraiment un secteur à enjeux sur Saint-Marcel, un focus un peu spécifique, notamment sur ces questions sonores et d'inondations, un peu comme la Barasse sur d'autres questions.

En gros, nous avons des inquiétudes, des questions par rapport à l'insertion de la quatrième voie. Des précisions ont été apportées sur l'aspect physique, « Comment est-ce que cela va passer ? », les habitations à proximité, les équipements d'activités, également, à proximité immédiate. La discussion a tourné autour de ces impacts. Certains impacts seront inévitables, d'autres seront encore à préciser.

Nous sommes en milieu urbain, c'est sûr. Nous avons pas mal évoqué la troisième voie. C'est derrière mais, d'un autre côté, il y a encore des questions qui se posent sur des promesses ou des engagements qui ont été faits sur la troisième voie. Aujourd'hui, des questions se posent sur des dysfonctionnements quand même avérés, notamment sur les nuisances sonores et les protections antibruit. L'engagement a été pris, dans des allers-retours avec Jean-Michel CHERRIER, d'apporter des précisions sur ce qui a été étudié, les fameux états initiaux. Où en sommes-nous ? Comment cela se fait-il qu'il n'y ait pas eu de protections ? Il y en a en fait eu à certains endroits. Comment avoir confiance pour la suite si les engagements passés n'ont pour partie pas été respectés ? Ces questions-là étaient importantes.

Nous avons évoqué rapidement l'articulation des travaux. La quatrième voie arrivera quinze ans après la mise en service de la troisième voie, entre les délais d'étude, de préparation du dossier troisième voie, même si cela aurait été bien d'anticiper certains équipements, ce n'était pas forcément évident.

Des dysfonctionnements, quand nous parlons du ferroviaire, ce sont souvent des ascenseurs, des choses comme cela. Des choses qui sont récurrentes, des passerelles, des aménagements inutilisés, inexploitable, inopportuns. Donc, forcément, ce sont des éléments à corriger.

Sur la question du tunnel, nous avons pu un peu rentrer dans le détail technique des longueurs nécessaires des dispositifs d'échanges, à la fois côté ouest et côté est de la vallée de l'Huveaune.

Cela explique qu'elle ne se repique pas à tel endroit, que sortir en tunnel à la Barasse, à la fois en termes d'impact urbains et, du coup, de linéaire d'échange, c'était un peu compliqué.

Voilà, sur ce point-là, les nuisances sonores, je reviens sur le retour SNCF. Je pense qu'il est attendu, sur ce qui a été fait et sur ce qui va être fait pour la quatrième voie.

Sur la question des inondations, la conclusion, à un moment, de cette idée-là, était vraiment la nécessité d'une coordination multi-acteurs, à la fois Métropole, ville de Marseille, mairies de secteur, syndicat de l'Huveaune, sur la question des risques. Nous avons des aménagements urbains, des aménagements paysagers, des aménagements qui ont la nécessité de ne pas aggraver, mais d'améliorer la situation en termes de fonctionnement hydraulique, d'une manière générale. C'est la même chose sur les impacts dans les zones d'activités. Donc, nous avons la nécessité d'anticiper toutes ces questions et de travailler au plus tôt dans une logique multi-acteurs, pour que les choses soient clarifiées et que les choses se passent en bonne intelligence.

Nous le voyons, des bâtiments ont quand même poussé, alors que le PPRI est en cours de définition. Le bâtiment est là donc, réglementairement, il avait le droit. Est-ce que c'était vraiment une bonne idée que le permis soit accordé, que cela se passe comme cela ?

Donc, voilà, cette coordination a quand même été évoquée.

Des questions de propriété privée, justement, sur ces aménagements urbains, ont été évoquées. De nouvelles limites ont été faites, des systèmes de cadastre. Parfois, on nous parle de concertation, et nous voyons des décisions qui arrivent ou, pire, des chantiers qui commencent sans avoir vraiment été informés. Ce n'est pas le cas, là, sur la quatrième voie - la preuve en est -, mais du coup, cette coordination multi-acteurs est importante.

A souligner, côté SNCF, il est clairement évoqué la gare de Saint-Marcel, qui pourrait être sous les eaux. C'est donc un vrai souci.

J'avais ces questions-là. Tous ensemble, de manière collégiale, pardon. Je regarde les autres en même temps.

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

Et votre description de l'atelier ? Comment avez-vous vécu cela ?

Anne-Marie CRUCIANI

Nous avons pu bien nous exprimer. Nous avons bien échangé. Nous avons posé plus de questions que nous n'avons eues de réponses, de solutions, mais je pense qu'il faut continuer à

se concerter et à discuter. Nous ferons en sorte d'être à d'autres réunions, et nous viendrons le 20 décembre.

Jean Baptiste DAVID (CCI)

Vous reverrez Madame.

Anne-Marie CRUCIANI

Il n'y a pas de souci.

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

Merci. Deuxième atelier ?

Aurélien DELAY, rapporteur du deuxième atelier

Bonsoir. Nous étions sur la partie sur Aubagne, plus exactement sur la proposition de *shunt* d'Aubagne.

Pour remettre dans le contexte, la solution initiale de la SNCF qui la ligne de Marseille vers Aubagne qui passe par Aubagne. Sur cela, les élus ont proposé une entrée de tunnel qui serait largement avant Aubagne, et donc qui ferait un écart. Le but du jeu est de ne pas avoir d'impact sur l'autoroute, parce qu'avec le projet initial, il va falloir décaler l'autoroute.

A partir de là, Monsieur QUINTON, puisqu'un tunnel est possible à cet endroit-là, propose, au lieu de faire remonter ce tunnel vers Aubagne, de le faire descendre pour rejoindre la ligne qui part ensuite vers Toulon. Aujourd'hui, cela ne se voit pas mais, en gros, dans la solution initiale, nous allons jusqu'à la gare d'Aubagne, et après nous faisons une sorte de demi-tour vers Toulon. Voilà la proposition de Monsieur QUINTON.

Pour commenter sur les débats, c'est essentiellement Monsieur QUINTON et Monsieur GUYOT, de la SNCF, qui ont partagé, mais je pense que c'était très intéressant à écouter pour nous-autres, qui étions un peu plus passifs sur les côtés.

Je vais aller sur les arguments de Monsieur QUINTON, qui pense qu'en gros, tout simplement, cela va plus vite. Cela satisferait donc peut-être un peu plus les élus d'Aubagne, parce que cela leur évite tous ces soucis avec l'autoroute et, éventuellement, des travaux en ville. Et surtout, cela ferait gagner cinq minutes aux TGV puisque, dans son esprit, ce seraient uniquement les TGV qui emprunteraient ce raccourci. Evidemment, tous les TER, comme il est prévu qu'ils aillent à Aubagne, iraient à Aubagne sur les trois voies actuelles.

Donc, cela ferait gagner cinq minutes. Sur ces cinq minutes, il y a plusieurs propositions d'utilisation. Premièrement, ce seraient cinq minutes gagnées pour aller jusqu'à Toulon et jusqu'à Nice. Ou alors, ces cinq minutes seraient utilisées, justement, pour pouvoir « relaxer » un peu, pour pouvoir ralentir à certains endroits les TGV et, ainsi, mieux intégrer les TER.

Apparemment, si j'ai bien compris, la proposition dans les services de TER serait quand même très mal cadencée. C'est-à-dire que, normalement, nous avons 4 TER par heure mais là, il y en aurait 2 qui seraient très rapprochés, un grand *gap*, et 2 rapprochés. Grâce aux cinq minutes gagnées, nous pourrions peut-être avoir quelque chose qui se rapproche un peu plus du quart d'heure. Ce serait du 18-12, si j'ai bien compris.

Voilà pour les avantages.

Nous allons passer aux réponses de Monsieur GUYOT, qui n'est pas d'accord.

Les désavantages de cette solution, donc. Premièrement, il y a la question du relief au moment où il serait tenté de se raccorder à la ligne existante qui va vers Toulon. Il y a aussi le parc de la Calanque. Ce serait un souci.

Deuxièmement, la quatrième voie qui ferait décaler l'autoroute est déjà prévue dans le PLU d'Aubagne. Cela ferait des changements alors que c'est déjà prévu. Qu'est-ce que j'ai d'autre ? Excusez-moi.

Ensuite, si nous renonçons à cette quatrième voie en fin de course vers Aubagne, cela veut dire que nous avons un système à 4 voies qui passe tout d'un coup à 3 voies, avec éventuellement, des difficultés d'exploitation.

De plus, la SNCF prévoit dans cette partie-là d'avoir, en fait, une zone d'échange, c'est-à-dire une zone dans laquelle les trains peuvent éventuellement changer de voie, ce qui est très utile en cas d'imprévu, si une voie est bloquée, pour avoir plus de robustesse vis-à-vis des retards. Or si nous restons sur trois voies, ce n'est plus possible et, apparemment, la SNCF compte beaucoup dessus pour sa robustesse à l'avenir.

Nous avons l'impression que cela éviterait des travaux sur Aubagne. Nous pensons que, malgré tout, Aubagne serait frileuse vis-à-vis de ce genre de travaux, qui ne seraient pas exactement sous une infrastructure existante. De plus, ce serait, avec de gros, gros guillemets, une infrastructure peut-être pas « jetable » mais, avec la Priorité 2, qui ne serait plus utilisée. Pour le coup, les TGV repartiraient vers Est Var plutôt qu'aller vers Toulon. J'ai mal présenté ta solution, Rémi, je suis désolé.

En Priorité 2, ce serait au milieu du tunnel qu'il y aurait la Priorité 2 vers Toulon, c'est-à-dire qu'en gros, avant Aubagne, nous partirions en tunnel vers la ligne existante et, tout d'un coup, nous partirions vers Toulon.

Je crois que nous sommes bons.

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

Merci. Je vais demander au troisième atelier de bien vouloir faire la présentation.

Raymond PELLOUX, rapporteur du troisième atelier

Nous avons visionné les plans concernant la gare Saint-Charles. Nous avons questionné SNCF pour savoir pas mal de choses, c'est-à-dire, entre autres, la vitesse d'exploitation et la façon dont seraient opérés certains travaux – je suis très mauvais, mais je suis meilleur avec un cornet de glace [*micro éloigné*].

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

C'est parfait, c'est parfait.

Raymond PELLOUX

Ensuite, des tracés étaient proposés concernant l'accès nord. Nous avons choisi sur les tracés en faisant *commodo* et *incommodo*.

Concernant la gare Saint-Charles, il était question d'une cinquième voie. Il y a tous les avantages à tirer de cette cinquième voie, le seul inconvénient étant le prix. Mais bon, si nous nous lançons dans la perspective de 2050 ou autres, si la place y est ou si elle est faite, la voie trouvera son utilité.

La position de la gare avec les travaux en trémie dans la partie que nous appelons « Abeilles » permettra notamment d'éviter des désagréments pour les riverains par l'excavation des déblais par voie ferrée. Elle évitera toutes ces nuisances de passages de camions et de pollution urbaine, pour laquelle Marseille n'est pas mal servie.

Dans le tracé de la gare, l'option « -25 » ne nous semblait pas trop mal. Pas d'objection.

Sur l'accès nord, nous avons vu que le tracé 1 crée moins de nuisances, notamment par une entrée assez rapide en tunnel et un tracé relativement droit. Tandis que la variante 2, en milieu urbain, entraîne pas mal de nuisances et peut-être aussi des expropriations, surtout en fin. Au départ, il y a le MIN, il y a un stade, il y a un peu de place. Après, il y a toutes ces nuisances que nous avons voulu éviter. Nous avons préféré la variante 1.

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

Merci. C'est très bien.

Aujourd'hui, par rapport à la concertation, l'ensemble de ces contributions seront versées à la concertation. Je n'ai pas entendu - ou en tout cas, vous ne l'avez pas exprimé - de questions complémentaires ou de sujets sur lesquels il pourrait y avoir des précisions. J'ai le sentiment que les échanges ont permis de répondre à pas mal de questions.

Nous ferons un petit compte rendu de cette réunion, et nous mettrons le *verbatim* sur le site. C'est la dernière réunion de ce type-là. Nous nous retrouverons, pour certains d'entre vous, les 19, 20 et 21 décembre prochains.

C'est important, ce que j'ai évoqué tout à l'heure sur le format de ces réunions de restitution. Les 19, 20 et 21 décembre, elles seront assez différentes de celles que nous aurons vécues ensemble. Ce ne sont pas des réunions de partage sur le projet en tant que tel, mais bien sur ce que le maître d'ouvrage va présenter en synthèse de ce qu'il aura entendu sur le territoire, comme je l'ai dit tout à l'heure, l'expression sur le projet. Mais le principal, dans ces réunions, est de pouvoir faire une discussion sur ce qui a été retenu par le maître d'ouvrage – et peut-être que les gens considéreront que nous n'avons pas retenu suffisamment tel ou tel point –, de manière à ce que nous fassions une restitution la plus complète possible au Comité de pilotage pour la suite du projet.

Ce sont les dernières réunions, et vous avez jusqu'au 30 décembre pour pouvoir exprimer vos avis. Vos amis peuvent d'ailleurs le faire aussi. Je vous invite à le faire. Ce qui est important, dans cette concertation, c'est l'information, mais c'est l'expression du public. Cette expression du public est sur la volonté, ou pas, de faire le projet, mais aussi, et dans la mesure où le projet présente des variantes, que vous puissiez vous exprimer sur les variantes. C'est important pour nous de les avoir.

Cette expression, vous l'avez sur le site internet. Vous l'avez sur cartes T, mais aussi sur les registres qui sont à disposition en Mairie. Je vous invite à vous exprimer sur le sujet.

Sauf s'il y a une déclaration, un propos ou des éléments que vous souhaiteriez compléter, auquel cas je vous cède volontiers le micro, je vous remercie. Je suis content de cet atelier, parce que j'ai l'impression qu'il a bien fonctionné.

Bonne soirée à vous tous et bon retour. Merci beaucoup, au revoir.

La réunion se termine à 20 heures 15.