

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

## REUNION PUBLIQUE DE SYNTHESE

## BOUCHES-DU-RHONE

20 DECEMBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 30/12/2016

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



# SOMMAIRE

<b>PRESENTATION DES PARTICIPANTS ET OBJECTIFS DE LA REUNION</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION DU GARANT DE LA CONCERTATION</b>	<b>5</b>
<b>POINTS DE VUE EXPRIMES PENDANT LA CONCERTATION PUBLIQUE</b>	<b>6</b>
<b>POINT DE VUE DES PARTICIPANTS SUR CES DIFFERENTES EXPRESSIONS</b>	<b>11</b>
<b>PERCEPTION DES ECHANGES</b>	<b>22</b>
<b>SUITES</b>	<b>27</b>

*La réunion s'ouvre à 18 heures 43.*

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

## PRESENTATION DES PARTICIPANTS ET OBJECTIFS DE LA REUNION

### **Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Bonsoir à toutes et à tous. Merci de votre présence ce soir pour la réunion publique de synthèse de la concertation qui a démarré le 3 octobre et se terminera le 30 décembre 2016, pour le département des Bouches-du-Rhône. Je me présente, Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau pour la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. J'aurai la charge d'animer les échanges de ce soir.

Je vous présente tout d'abord les intervenants :

- À ma droite, Jean-Michel CHERRIER, qui est Directeur de la mission Ligne Nouvelle pour SNCF Réseau ;
- Nicolas GUYOT qui est en charge des études du projet pour SNCF Réseau ;
- Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, qui interviendra tout de suite après moi, une fois que j'aurai un peu donné le cadre et le déroulement de la séance.

En ce qui concerne l'ordre du jour, tout d'abord, je ferai un petit rappel des objectifs de cette séance, qui est un peu particulière, puisque la concertation n'est pas totalement terminée. L'objectif est de faire avec vous un point d'étape.

Ensuite, Jean-Michel CHERRIER interviendra pour présenter, à travers la démarche, l'ensemble des problèmes qui ont été soulevés par les participants, et également les attendus qui sont liés au projet. Nous vous laisserons également le soin d'enrichir et de compléter ces éléments si vous le souhaitez, de manière à être sûrs que l'ensemble de ce que vous avez souhaité exprimer soit bien identifié et puisse être pris en considération par SNCF Réseau lors du bilan.

Ensuite, Philippe QUEVREMONT reprendra la parole et Jean-Michel CHERRIER clôturera la séance pour expliquer ce qui se passera à la suite du processus de concertation, suite au 30 décembre, comment les choses vont se passer sur le projet.

Quelques mots sur les éléments qui vont vous être présentés ce soir. Je vais rappeler très rapidement les objectifs. Encore une fois, c'est une synthèse des éléments qui ont été exprimés, en particulier sur les attendus qui sont liés au projet, et les problèmes qui ont été soulevés à travers l'expression des participants à la concertation, sur les différentes variantes proposées, sur le projet dans son ensemble, puisque certains points de vue ont été exprimés sur l'ensemble des composantes du projet. La synthèse est centrée sur les Bouches-du-Rhône puisque, hier au soir, il y avait une réunion dans les Alpes-Maritimes, et demain, il y en aura une dans le Var. Elle est donc centrée sur les Bouches-du-Rhône ce soir.

L'objectif, une fois que SNCF Réseau aura présenté ces éléments, c'est de s'assurer à travers votre expression, que rien n'a été oublié dans ce que vous avez pu formuler comme point de vue, comme inquiétude, comme attendu, liés à ce projet. Les éléments qui vont vous être présentés sont issus du processus de concertation, à savoir les différentes réunions publiques qui ont été tenues et qui concernent, soit les réunions publiques d'ouverture, soit les réunions publiques locales initiées à la demande des élus locaux, soit les deux ateliers qui se sont tenus sur la prise en compte de l'environnement et du développement durable, et puis, ce soir, la réunion de synthèse.

Il y a d'autres canaux d'information et d'expression qui ont été également mobilisés pour alimenter le travail de synthèse de ce soir, en particulier les permanences que SNCF Réseau a tenues dans les différentes mairies concernées. Vous avez un rappel des dates. Et puis, bien sûr, les contributions qui ont pu être formulées sur le site internet du projet, des cartes T qui ont été distribuées et qui, pour un certain nombre d'entre elles, sont revenues aujourd'hui, chez SNCF Réseau. Il n'y a pas encore d'exploitation des registres en mairie, puisqu'ils seront laissés en mairie jusqu'au 30 décembre et récupérés ensuite. Cela ne contient pas encore ces éléments. Et bien sûr, il y a également des avis ou des contributions qui ont été formulés par courrier et qui ont pu être pris en considération.

Je rappellerai, au moment des échanges, quelques consignes telles que le respect des règles de courtoisie. Sans plus tarder, je laisse la parole à Philippe QUÉVREMONT, garant de la concertation.

# INTRODUCTION DU GARANT DE LA CONCERTATION

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

Bonsoir. Je suis toujours le Garant de la concertation. Je suis toujours indépendant, aussi bien du maître d'ouvrage SNCF Réseau que des autorités locales. Mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public.

Comme cela vient d'être dit, vous avez un exercice un peu particulier ce soir, tout proche de la fin de la concertation. C'est-à-dire que le maître d'ouvrage, en face de vous, vous dit ce qu'il a compris, retenu, de la concertation. En écoutant, vous vous reconnaissez, nous l'espérons, dans ce qu'il a dit, et si vous éprouvez le besoin de corriger, de compléter, ou d'insister sur un point, la parole sera de nouveau à vous.

Vers la fin de la réunion, je vous ferai part de mon avis, non pas sur le fond du projet, puisque je ne formule pas d'avis sur le projet, mais sur les points qui ont été vus ou qui restent, peut-être, à compléter dans le cadre de cette concertation.

Contrairement à ce que s'était passé dans les premières réunions, je n'ai pas demandé à SNCF Réseau un temps maximum d'intervention au début, mais j'ai continué à recommander la brièveté. Je peux dire qu'hier, ils ont été tout à fait conformes dans ce contrat. Cela vous laissera plus de temps pour vous exprimer après.

À tout à l'heure.

## **Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci. On va proposer à Jean-Michel CHERRIER de dresser un point sur l'expression des participants à la concertation publique. Ce que je vous propose, c'est d'aller au bout de cette intervention qui sera relativement courte, et ensuite, de pouvoir prendre le temps pour revoir vos points de vue. Merci.

# POINTS DE VUE EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION PUBLIQUE

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

Mesdames et messieurs, bonsoir.

La présentation va se faire en deux temps : une première partie qui va concerner ce que nous avons entendu, globalement : les problèmes qui ont été soulevés, les éléments qui ont été demandés dans le cadre de la concertation, puis une deuxième partie qui sera plutôt les attendus du projet, les éléments qui sont en considération de la réalisation de ce projet.

On rappelle ici le sujet de ce qui avait été proposé à la concertation. Je rappelle que nous sommes dans le cadre d'une concertation publique sur le projet qui concerne le choix de tracés et de variantes de gares à soumettre à l'enquête d'utilité publique. Sur le département des Bouches-du-Rhône, nous avons deux variantes d'entrée nord de Marseille, deux variantes de positions de gare qui étaient suivies par trois principales variantes de sortie du tunnel et d'entrée dans la vallée de L'Huveaune, puis des variantes concernant le passage avec la Barrasses avec un alignement droit, et une quatrième voie dans la vallée de L'Huveaune jusqu'à Aubagne, et des éléments de réalisation d'un tunnel souterrain sous la vallée de L'Huveaune.

Ces éléments sont issus du dossier support de la concertation que vous avez tous eu ou qui était sur le site internet, et correspondent d'une part aux études qui ont été menées par le maître d'ouvrage dans le cadre de cette concertation et de ce projet, et à la partie qui a été faite de concertation avec les élus, puisque vous savez que le précédent comité de pilotage avait validé une concertation en trois temps :

- un premier temps qui concernait la mise en place d'ateliers et la rencontre avec les élus ;
- un deuxième temps au bout de cette rencontre avec les élus, d'avril à septembre à peu près ;
- un troisième temps avec le démarrage de cette période de concertation en cours aujourd'hui, qui a débuté au 3 octobre, et qui se terminera le 30 décembre.

Nous faisons une photo aujourd'hui de ces éléments-là pour préciser les éléments que nous aurions peut-être omis, et pouvoir terminer cette concertation le 30 décembre.

Les problèmes généraux que nous avons retrouvés dans la plupart des réunions, sont des inquiétudes qui concernent très généralement le bâti. Encore une fois, ces problèmes généraux sont globalement tous les points qui ont été pratiquement toujours évoqués dans les endroits particuliers. On sent que ce sont des sujets d'inquiétude, de questionnement, de l'ensemble du territoire, quelles que soient les solutions qui sont retenues, notamment les impacts sur le bâti :

- les conséquences directes sur le bâti commercial et économique ;
- les craintes de dégradation du cadre de vie : bruit, vibrations, etc. ;
- les craintes qui concernent les travaux, la réalisation des travaux, la noria de camions, la circulation pendant la phase de travaux, les gênes occasionnées par les travaux, sont des questionnements qui sont très récurrents ;

La partie tunnel soulève des questionnements sur la gestion des déblais : comment va-t-on réaliser ces déblais ? Là aussi, cela entraîne des questions subséquentes aux circulations. Comment va-t-on évacuer tous ces déblais ?

Nous avons également la prise en compte générale de l'aggravation des risques d'inondation avec la réalisation de ce projet.

Et puis, nous avons aussi des questions générales quant à sa finançabilité et le coût important de la réalisation de ce projet. Comment la collectivité pourra arriver à financer ce projet ? Et puis, il y a des questions plus en lien avec le fond même du projet, c'est la capacité du projet à répondre aux enjeux, aux besoins de déplacement du quotidien.

Sur le secteur de Marseille Nord, on avait deux variantes qui étaient proposées : la variante 1, Cosmétique, et la variante 2, Marronniers. Nous avons eu une expression un peu plus particulière sur, encore une fois, les craintes de bruit en phase d'exploitation du projet, notamment sur les secteurs de Mouraille, Bassens II, Castors de Servières et Font-Vert.

Nous avons là aussi des craintes directes sur le bâti, sur tout ce qui concerne ces secteurs-là, et des craintes d'accentuation de l'effet de coupure urbaine. C'est un sujet qui a été évoqué. C'est une crainte pour la sécurité des cheminements. Comment va-t-on traverser cette zone ?

Là aussi, nous avons été interpellés sur le fonctionnement du centre de traitement des déchets avec le stationnement des trains, et ses nuisances qui sont jugées inacceptables et qui sont liées au fait que le train stationne dans cette zone.

Sur le secteur Marseille Saint-Charles, nous avons appelé deux positions de gares qui étaient celles des Abeilles et de Narvik, là aussi, on retrouve, puisque l'on est en centre-ville, des inquiétudes concernant les nuisances liées aux travaux, tout simplement, avec tout ce qui concerne les incidences sur la circulation des camions, des craintes sur la durée des travaux. Ce que l'on a évoqué au niveau de la variante 2, cette variante étant traversante avec des puits d'accès, ce sont les conditions de réalisation de ces puits d'accès et les conséquences de ces puits d'accès avec aussi toutes les interrogations sur le maintien du fonctionnement de la gare en cours des travaux, et notamment sur les fonctionnalités de la gare routière.

Et puis, s'ajoutent à ces craintes à la fois dans les questionnements sur la gare nouvelle, et pendant les travaux, tout ce qui a trait au stationnement (c'est une zone qui est assez contrainte), et évidemment, après la mise en service de la gare. Et le lien aussi avec toutes les interrogations concernant l'intermodalité de la gare et notamment les connexions avec le tramway. Il y a également eu des questionnements et des interrogations par rapport au métro (que nous n'avons pas marquées).

Dans le secteur de la vallée de l'Huveaune, sur la partie ouest, au niveau de La Barrasse, nous retrouvons les craintes au niveau de la phase chantier et de la phase d'exploitation, où classiquement, nous avons la logique d'évitement de bruits, et tout ce qui concerne les vibrations. Et là, plus précisément, dans la variante, au niveau de Saint-Marcel, nous avons une interrogation sur la compatibilité des projets et des contraintes hydrauliques de la vallée de l'Huveaune. Cette vallée et cette rivière amènent des questionnements sur les aggravations possibles des risques.

Et puis, nous avons subi des critiques sur les engagements de SNCF et sur la non-réalisation de protections, notamment les protections phoniques ou les compensations liées aux aménagements pour les compensations hydrauliques.

Des questionnements sont également remontés sur la compatibilité des projets, avec l'aménagement urbain, notamment sur les projets existants ou à venir, ou en prévision sur la Barrasse.

Dans le secteur de la vallée de l'Huveaune, au niveau de la section La Penne-Aubagne, nous avons encore des inquiétudes liées aux impacts directs sur les habitations. Nous retrouvons fort logiquement toutes les craintes liées aux incidences sonores et visuelles pour les riverains, mais aussi sur les zones au niveau des entreprises. Concernant les entreprises, nous avons une accentuation des craintes par rapport aux possibilités de circulation, d'accès, de déplacement des véhicules, avec les perturbations de circulation et de desserte de la zone d'activité, notamment le pôle Alpha. Nous avons noté tout ce qui concerne les incidences sur le trafic lorsque l'on évoque le ripage de l'autoroute. Ce sont des questionnements qui reviennent très, très régulièrement et sur lesquels nous sommes interrogés. Évidemment, il y a aussi des questions sur les perturbations, pendant les travaux, sur le trafic ferroviaire. Nous avons aussi une prononciation assez forte d'un refus d'avoir des impacts sur le secteur des stades à Aubagne.

Voilà, globalement, ce que l'on a pu noter sur l'ensemble des éléments, des questionnements et des craintes qui ont été exprimés sur le Département lors des réunions de concertation.

Nous allons passer aux attendus généraux et, encore une fois, la partie que l'on retrouve assez globalement est l'expression de la volonté de l'amélioration des mobilités du quotidien sur la Métropole. L'expression fait référence à l'alternative à la voiture, à tout ce qui concerne les temps perdus et aussi les logiques de qualité de l'air.

Évidemment, les circulations ferroviaires en qualité et en quantité sont jugées insuffisantes. Il ressort une demande de réaliser les aménagements ferroviaires complémentaires sur la desserte métropolitaine, notamment sur la desserte Aix-Marseille. Il y a également des attendus sur les réouvertures de lignes et de stationnement (Saint-André, Saint-Louis, Cap pinède, Gardanne, Gardanne-Carnoules, Aix-Rognac) associées à la réalisation du projet pour la performance du système ferroviaire.

Il y a aussi une expression assez importante relayée par les milieux économiques et liée aux enjeux économiques du territoire sur le retard des infrastructures et la réalisation d'un projet qui permettra d'agir sur les transports en commun et de contribuer à l'attractivité et au développement de la Métropole en agissant concrètement sur l'intermodalité (liaisons bus à haut niveau de service, tramway, cars, etc.).

Sur le secteur nord, on a la logique d'évitement des impacts générés par les variantes que nous avons proposées avec des demandes d'études sur des tracés qui emprunteraient les voies littorales et des recherches d'implantation d'autres gares. Ce sont des questions qui ont été posées pendant la concertation sur le secteur d'Euromed, de La Blancarde ou de La Barasse, et portées à notre connaissance. On voit aussi que le projet est conçu dans le cadre de l'amélioration de la qualité de la vie dans les secteurs traversés. C'est-à-dire que les conditions de réalisation de ce projet doivent apporter de l'amélioration sur la logique des nuisances sonores, la création de voies de traversée pour la circulation des piétons et vélos et, évidemment – c'est ce que j'évoquais tout à l'heure comme une contrainte –, la gestion des trains de poubelles.



Sur le secteur de Marseille Saint-Charles, les grands attendus sont au niveau des interconnexions de la gare nouvelle et de sa performance avec l'ensemble du système. Il y a la connexion avec le métro et le tramway et toute l'attention apportée à la transparence urbaine de la gare pour l'amélioration du fonctionnement du quartier de Saint-Charles, en relation avec La Belle de Mai, mais pas que. En tout cas, le fonctionnement général de cette gare au centre de Marseille Saint-Charles ne doit pas créer une zone de coupure, mais une zone d'ouverture et de *transition* sur l'ensemble du territoire urbain.

Dans le secteur de la vallée de l'Huveaune, il existe des volontés d'avoir des contributions à la requalification de la zone par une requalification urbaine de la vallée, notamment au niveau du secteur de La Barrasse, avec un travail sur l'Huveaune, une requalification de friches industrielles et une réduction globale des nuisances liées aux infrastructures nouvelles (quatrième voie), mais aussi aux infrastructures existantes. Globalement, c'est une demande de prise en compte de l'amélioration de ce qui est porté sur le territoire.

Sur La Penne-sur-Huveaune et Aubagne, on retrouve encore la contribution du projet à la réduction des nuisances liées aux infrastructures actuelles et la cohérence du projet avec le projet urbain situé autour de la gare d'Aubagne avec la constitution d'un pôle d'échange multimodal, le développement de la capacité de stationnement et le développement de l'intermodalité (Valtram, bus à haut niveau de service des Paluds, etc.).

L'évitement des nuisances dans la vallée de l'Huveaune reste un sujet général et réappliqué à chacun des secteurs avec l'étude d'un tunnel continu dans la vallée de l'Huveaune, les études de raccordement de la vallée de l'Huveaune sur les secteurs de La Penne-sur-Huveaune, des déplacements de têtes de tunnel et le passage sous Aubagne, plus à l'ouest, avec des demandes de réalisation d'un passage souterrain à Aubagne pour aller plus rapidement jusqu'à Aubagne. Nous avons aussi les questionnements posés et les attendus sur le renforcement du pôle d'échange d'Aubagne avec la création d'une halte TGV.

### **Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Jean-Michel CHERRIER vous a rappelé les principaux points formulés, soit en termes de craintes ou de problèmes, soit en termes d'attendus (requalification urbaine, requalification de portions, autres attendus liés à l'opportunité de réalisation du projet) par rapport au projet par les participants à la consultation. C'est un ensemble d'éléments sur lequel nous allons pouvoir revenir maintenant.

Nous vous proposons à présent d'exprimer l'adéquation que vous retrouvez entre ce que vous avez pu formuler, directement ou indirectement, dans les séances auxquelles vous avez pu participer (réunions publiques ou autres), qu'il s'agisse d'éléments positifs, de points de vigilance ou de refus de certains éléments, de manière à ce que nous nous assurions qu'il n'y ait pas d'oubli et que l'ensemble des éléments a bien été identifié par SNCF Réseau. Ainsi, ils pourront bien être pris en considération et faire l'objet d'un travail, ensuite.

Pour cela, je propose quelques règles, sans présumer des interventions qui auront lieu. Je propose d'avoir du respect, de la courtoisie, d'être à l'écoute des différents points de vue qui vont s'exprimer. Tous les participants ne sont pas obligés d'être d'accord les uns avec les autres. Nous vous proposons d'avoir un

temps d'écoute et SNCF Réseau pourra, le cas échéant, apporter des précisions, mettre des éléments au *verbatim* ou prendre acte des éléments que vous exprimez.

Si vous en êtes d'accord, on peut démarrer. Deux hôtessees sont présentes dans la salle et je propose, quand vous souhaitez prendre la parole, de lever la main. Comme la séance est enregistrée, je vous demande d'attendre d'avoir le micro pour vous exprimer, ce qui permettra de pouvoir retranscrire, sous forme de *verbatim*, l'ensemble des interventions. Si vous en êtes d'accord, je vous demande aussi de vous présenter au tout début de vos interventions respectives. Nous pouvons démarrer.

# POINT DE VUE DES PARTICIPANTS SUR CES DIFFERENTES EXPRESSIONS

## **De la salle, une habitante des quartiers nord de Marseille, élue à la ville de Marseille**

Bonjour, je suis une habitante des quartiers nord, mais aussi élue à la ville de Marseille et j'ai vraiment été mise au courant de ce projet le 2 décembre dernier. C'est un projet vraiment colossal, qui impacte vraiment les quartiers.

J'ai appris qu'à la Mairie des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements, il y a eu une concertation. Une grande majorité des comités de quartier n'était pas présente. J'ai donc directement téléphoné au CIQ (Comité d'Intérêt de Quartier) des 15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> arrondissements et nous avons regardé. Sur le projet, effectivement, il manque des quartiers qui sont impactés et qui n'apparaissent pas actuellement :

- la zone des Aygalades ;
- la zone de Saint-Louis ;
- le chemin de Saint-Louis au Rove, où il y a énormément d'habitation et des espaces verts classés et boisés.

Apparemment, la ligne va passer en quatre voies et va donc impacter très fortement ce secteur.

Depuis que je le sais, j'ai comptabilisé tous les logements touchés et il y en a 240, pas 70. Il faudra donc reprendre un peu ce dossier. L'impact sur le quartier de Saint-Louis, un quartier très, très ancien, par rapport au tunnel, qui date de 80 ans, va poser des difficultés sur le territoire au niveau des vibrations et risque de faire effondrer, en partie, le quartier de Saint-Louis. C'est une zone que vous connaissez un petit peu, par rapport aux tuileries, et le centre commercial Grand Littoral a eu des périodes d'effondrement. Je ne sais pas si vous en avez entendu parler, mais il faudra donc faire très attention dans cette zone.

J'habite dans cette zone, je suis touchée, impactée, puisque je vis à côté de la voie ferrée. J'ai donc aussi appris par ce biais que j'étais très, très impactée, dans une zone d'espaces verts classés boisés. Il faut savoir que, sur le haut de Consolat, il y a une grande zone d'espaces verts classés boisés.

Des habitants ne sont pas du tout au courant de ce qu'il se passe, puisque cela a été fait très rapidement. On veut bien discuter de l'intérêt général. J'ai eu une altercation l'autre jour par rapport à cela et l'on m'a dit que je n'étais pas pour l'intérêt général. Oui, je suis pour l'intérêt général. Si ma maison doit « sauter » parce que l'intérêt général est important, « ça le fera », mais je pense que les choses doivent se faire en concertation avec les habitants. Les CIQ doivent avoir le temps de faire ce travail et, malheureusement, quand on a des réunions fin novembre dans le quartier, c'est plus compliqué de consulter les gens. Il y a un travail à faire là-dessus et – pourquoi pas ? – valider des choses qui semblent normales comme développer les transports en commun. Je ne suis pas contre tout, mais à un moment donné, il faut aussi savoir exprimer des choses.

Par contre, sur la zone du port de Marseille – je ne sais pas si certains sont passés par cette zone tout à l'heure, mais il y avait des départs en bateau –, c'est une zone hypersaturée les jours de départs ou d'arrivée, et il y en a de plus en plus. C'est tant mieux, mais il y a de grandes difficultés de transport par là. Je pense donc que, là aussi, il y a une réflexion globale à avoir et que nous n'avons pas vraiment eue jusque-là.

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

Merci de votre intervention.

Globalement, le propos que l'on a reflète ce qui a été évoqué en concertation et, effectivement, il y a un certain nombre de quartiers où les expressions n'ont pas été faites, et c'est l'objet de ce type de réunion. Dans tous les cas, les interrogations que vous portez ne l'ont pas été dans les réunions auxquelles nous avons participé. Nous n'avons pas inventé, mais reproduit strictement ce que nous avons entendu. On note ces éléments et, encore une fois, cela fait partie de cette réunion que de les entendre.

Sur le sujet global de la concertation, c'est vraiment un sujet récurrent de savoir comment passer l'information, comment faire venir tout le monde aux réunions. SNCF Réseau a fait de la publication, dans le cadre du processus, dans les journaux sur la présentation de cette concertation. Nous avons mis le site en place, nous avons fait une concertation avec les élus. Tout cela a été diffusé. C'est un peu compliqué, parce que l'on a régulièrement des gens qui n'ont pas eu l'information, mais on fait de gros efforts pour essayer de communiquer sur ces réunions. La concertation publique en tant que telle a commencé le 3 octobre et dure jusqu'au 30 décembre 2016. Nous avons effectivement eu des réunions dans certains quartiers où l'expression que vous évoquez n'a pas toujours eu lieu. Nous avons aussi fait des réunions avec les CIQ et la confédération des CIQ, mais il n'y avait pas tout le monde non plus. C'est assez difficile.

J'entends vos éléments et il est important que vous puissiez les communiquer. Nous les enregistrons. Tous ces éléments d'attention font quand même partie de ce que l'on prend en compte pour l'avenir du projet et que l'on prend en considération. Vous avez vu que dans les éléments, nous avons essayé de resituer l'ensemble des craintes qui a été porté. Vous en apportez d'autres sur d'autres secteurs.

Cette phase de concertation va certainement amener à faire des choix sur certaines variantes, mais ensuite nous serons encore dans des études d'approfondissement où cette concertation sera importante. Il semble que vous êtes très concernée par les zones et nous aurons l'occasion de nous revoir dans les réunions, que nous souhaitons importantes pour mettre au point le projet.

**Odile CORNILLE, habitante de Marseille**

C'est la première fois que je viens à l'une de vos réunions, je suis désolée de ne pas être venue précédemment. Je fais partie de l'Union nationale de la propriété immobilière, mais je viens surtout en tant que propriétaire d'un immeuble proche de la gare Saint-Charles.

Premièrement, je reproche à vos cartes d'être vraiment illisibles. Je suis actuellement dans l'impossibilité de savoir à quelle distance de mon immeuble seront situés les travaux – c'est totalement obscur – ou à quelle profondeur vous allez creuser. Dans ce quartier, je peux vous dire que tous les immeubles ont des puits ; il y a donc de l'eau très proche du sol. Il ne faudrait pas, si vous pompez toute cette eau – je ne sais pas comment vous allez l'évacuer –, que cela ait des incidences sur les immeubles. Ce sont des immeubles très anciens et si le sous-sol est asséché, on risque d'avoir de très gros problèmes.

Puisque c'est la première fois que je viens, j'ai une réflexion d'ordre général en tant que Marseillaise. Je constate que les points les plus terribles (la perte de temps et la perte de journées de travail) sont entre Aix et

Marseille. Vos cartes s'arrêtent au nord de Marseille et, après, je ne sais pas ce que devient cette Ligne Nouvelle pour desservir rapidement Aix.

Deuxièmement, j'ai une interrogation puisque je constate l'absence totale de projet sur l'aéroport Marseille-Marignane alors que c'est un point fondamental. En effet, je ne sais pas si vous avez de la famille en Corse – ils viennent se faire soigner à Marseille quand c'est nécessaire –, mais il faut qu'ils viennent la veille quand ils ont un rendez-vous médical le matin, parce qu'ils sont dans la hantise de rater leur rendez-vous du fait des encombrements de la route qui va de Marseille à l'aéroport. Comment peut-on ne pas envisager quelque chose sur ce secteur en priorité ?

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

Merci, madame. Nous allons répondre en deux temps. La première partie de votre question est sur la prise en compte des éléments techniques et la lisibilité des cartes. Nicolas GUYOT, qui est le Directeur des études, vous répondra. Je vais m'efforcer d'apporter des éclairages sur les deux autres points que vous avez évoqués : la desserte d'Aix et la desserte de l'aéroport.

La desserte d'Aix se fait dans le cadre de la ligne Marseille-Aix, qui ne fait pas partie du projet de Ligne Nouvelle en tant que tel. Par contre, elle est complètement liée au principe de la désaturation de Marseille Saint-Charles. La capacité d'augmenter le nombre de trains sur la ligne Aix-Marseille entre dans le cadre des projets qui sont en cours (doublement de la ligne), mais c'est aussi, à terme, la capacité à désaturer la gare Saint-Charles. Aujourd'hui, elle est saturée, elle ne peut pas faire entrer beaucoup plus de trains. Nous aurons des sauts de capacité (faire passer de 4 à 6 trains/heure, puis 8 trains/heure) quand nous aurons réalisé la ligne et la désaturation de Marseille Saint-Charles. Le projet ne concerne donc pas directement la ligne Aix-Marseille, qui est un projet à part dans le cadre du contrat de plan État-Région, mais la capacité d'utilisation (le nombre de trains sur cette ligne) est liée à la réalisation de la désaturation de la gare Marseille Saint-Charles.

Vous l'avez compris, le principe est de réaliser une gare souterraine et de faire passer toutes les liaisons nord-sud et traversantes par cette gare souterraine. Cela libérerait les liaisons en surface, notamment la plupart des trains du quotidien qui arrivent en desserte sur Marseille, donc permettrait d'augmenter le nombre de trains en liaison entre Aix et Marseille.

Sur l'aéroport, il y a effectivement des enjeux de desserte. Aujourd'hui, pour la partie ferroviaire, nous sommes dans le cadre de la desserte actuelle avec la halte qui existe (gare d'Aix-Marseille Provence). Nous n'avons pas de projet ferroviaire particulier qui permettrait de dévier cette ligne pour entrer plus près de l'aéroport. Pour l'instant, on considère que cette liaison est pertinente. Il y a une desserte, certes avec une petite rupture de charge de la halte vers l'aéroport, mais nous serons probablement en capacité d'augmenter le nombre de trains. Par contre, dans le cadre de la réalisation de la gare de Marseille Saint-Charles, nous aurons des liaisons nouvelles sur cette ligne, puisque nous pourrons faire passer des trains venant de Toulon par la gare Saint-Charles et ils iront desservir la halte de l'aéroport Marseille-Provence. Ce sont des fonctionnalités nouvelles qui ne sont pas directement en lien avec la question de la desserte de l'aéroport, mais qui y contribuent largement.

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

Sur le premier sujet que vous avez évoqué, à savoir les impacts potentiels sur le tissu urbain, il est indéniable que c'est un projet majoritairement souterrain dans un milieu largement urbanisé et avec l'intérêt d'avoir une ligne pas trop profonde, notamment à l'endroit de la gare Saint-Charles. Nous avons donc cherché, dans une certaine mesure, à relever les tunnels. À ce stade des études, comme vous l'avez compris, l'enjeu dans le cadre de cette concertation est de choisir entre plusieurs variantes. Nous ne sommes pas au terme des études, elles continueront pendant un certain temps. Des études ont été faites dans les règles de l'art à ce stade pour assurer la faisabilité des tracés sans impact sur le bâti. Ce ne sont pas des chantiers faciles, mais on en voit d'autres dans d'autres villes.

Vous l'avez noté, la géologie est évidemment spécifique. Il y a de l'eau et nous avons des sondages pour connaître les niveaux de la nappe. Nous avons des techniques de construction permettant des confortements du sol lorsque c'est nécessaire. Nous savons que nous avons devant nous un certain nombre d'affinements de ces études, des techniques de construction et des modalités de chantier. Néanmoins, à ce stade des études, nous avons pris des précautions dans les tracés et dans les trous pour être en mesure de garantir, lorsque nous envisageons un tracé à un endroit, que les immeubles qui sont au-dessus ne s'écrouleront pas. Simplement, le travail est encore à faire.

D'une part, nous avons encore à faire un affinement des tracés eux-mêmes d'ici l'enquête publique. D'autre part, au-delà de l'enquête publique, nous aurons des phases d'études ultérieures et les entreprises elles-mêmes pourront apporter quelques dispositions complémentaires.

**Une intervenante**

Est-ce que ces travaux ont été chiffrés ?

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

Les enveloppes d'investissement précisées dans nos études (2,8 milliards d'euros sur l'ensemble du secteur marseillais) prennent en compte l'ensemble de ces dispositions, bien sûr.

**Christian PELLICANI, Conseiller métropolitain**

Je fais partie de ceux qui sont plutôt pour aller vite sur ce projet en tenant compte des contraintes techniques, parce que je crois que l'on ne prend pas la mesure des 25 ans de retard que l'on a en PACA. Aujourd'hui, les gens qui vont à Paris sont très contents de prendre le TGV. On met trois heures et plus personne ne se pose la question du tracé et du débat qu'il y avait eu à l'époque. À l'époque, je faisais partie de ceux qui avaient mené le combat pour que le tracé respecte les questions environnementales et réponde à un certain nombre de préoccupations. Là, je crois que nous avons atteint un niveau de prise en compte qui est intéressant, mais qui n'est pas fini. Je pense qu'il faut continuer à travailler avec les habitants, les associations et les maires pour réduire les impacts environnementaux, sur le paysage et sur les infrastructures.

J'en reviens à Marseille et à tout le débat sur le nœud que représente la gare Saint-Charles. Je suis de ceux qui pensent qu'il faudrait qu'il y ait plusieurs gares à Marseille, comme à Paris. La gare de La Blancarde existe, on peut encore la développer. Il y a aussi Le Canet. Si l'on prend encore du retard à « palabrer » sur

« faut-il ou pas faire des travaux à la gare Saint-Charles ? », on va encore « en prendre » pour 25 ans ! Je pense que l'on est dans une situation contrainte au plan financier national. Les décideurs vont encore changer en 2017 et il ne faudrait pas que la mode passe, il ne faudrait pas que l'on passe à autre chose, parce que pendant que l'on « palabre » sur la question de la LGV ou de la Ligne Nouvelle, sur l'autoroute A8, les aires de poids-lourds augmentent, la capacité de l'autoroute augmente et l'on tourne le dos au développement du ferroviaire. Au risque de choquer, je crois qu'il faudrait quand même arrêter d'avoir peur. Il faut se mettre au travail et, effectivement, être très vigilants pour ne pas que vous dériviez en laissant de côté certains aspects techniques. Je fais un choix partisan, parce que j'aimerais bien – comme beaucoup – prendre ce train et aller vers l'Italie ou l'Espagne dans des conditions de transport raisonnables et raisonnées, plus en voiture comme on est obligé de le faire aujourd'hui, parce qu'il n'y a pas de capacité ferroviaire pour le faire.

Par contre, on ne peut pas déconnecter cela des préoccupations liées au contrat de plan État-Région. Je trouve insatisfaisant que la ligne Carnoules-Gardanne disparaisse du débat. Je sais que ce n'est pas votre problème en tant que maître d'ouvrage, mais – puisque l'on a quelqu'un qui note nos paroles – je pense que l'on ne peut pas continuer à « faire l'autruche » sur la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne. Quand on veut désaturer, quand on veut offrir des capacités pour les TER, il faut mener les autres chantiers comme, par exemple, la ligne Rognac-Aix. Chez SNCF infrastructures, si vous étiez un peu audacieux, il faudrait rattraper l'erreur faite à l'origine du projet. À l'origine, on aurait dû aller jusqu'à Nice, mais on s'est arrêté à Marseille. À l'intersection de la voie classique et de la voie SNCF, il faudrait une espèce d'arrêt et que l'on puisse rejoindre la gare d'Aix. On manque d'audace sur ces projets comme celui-là et on a pris du retard. Aujourd'hui, on le paie.

Quand Madame intervenait tout à l'heure en disant « *autour de Marseille, mes amis corses ont du mal et ont peur d'être en retard* », nous, nous sommes en retard tous les matins. Pour faire Endoume-centre-ville, il vaut mieux y aller à pied ! Je vous le dis, on n'y arrive plus. Ce n'est pas la LGV ou la Ligne Nouvelle qui règlera mon problème, mais ne prenons plus de retard ! C'est mon message. Mettons-nous au travail sur des points particuliers. J'entends le problème hydraulique, j'entends le problème paysan, mais arrêtons aussi d'avoir deux langages. J'ai des élus d'Aubagne qui, à Aubagne, disent « *il ne faut pas la LGV, il ne faut pas passer* » et, au Conseil Régional, disent le contraire en disant « *il faut aller vite* ». Il faut arrêter de « jouer au yo-yo » et de faire « monsieur gentil » à droite, parce que l'opinion n'est pas favorable, et dire le contraire ailleurs. Moi, je suis pour que l'on aille vite et qu'on le fasse bien.

*Applaudissements.*

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

Merci. Je ferai un commentaire de maître d'ouvrage et de responsable du projet. Je pense que nous avons actuellement besoin de cette concertation qui va se terminer le 30 décembre 2016. On va donc faire le point de ce qui aura été exprimé sur le territoire et faire des propositions à la gouvernance du projet. Effectivement, cela représente une nouvelle étape et il faut que l'on « passe cette étape » pour avancer sur le projet. Vous avez raison, cette dynamique est importante.

Vous posez néanmoins des questions sur les aménagements autres. Je pense qu'il faut les prendre en compte et que l'on en discute, mais pour aller dans le sens de ce que vous venez d'évoquer (la réalisation du projet), il faut que l'on soit pragmatique sur la prise en compte assez intrinsèque et limitée, potentiellement, du projet pour que l'on puisse prendre des décisions. Dans la concertation, j'entends beaucoup de choses qui sont autour de cela et il y a effectivement des demandes très légitimes. Quand on les additionne les unes aux autres, on pense à un projet très global qui apporte quelque chose, mais en même temps on met du poids dans la réalisation du projet. Je pense donc qu'il faut trouver le bon équilibre entre le traitement de toutes les demandes faites, les besoins de mobilité et l'organisation générale des mobilités, avec un peu de pragmatisme sur les choix que l'on fera par rapport à cette concertation.

C'était juste un commentaire pour aller dans le sens de ce que vous venez d'évoquer.

### **Rémi QUINTON, association TGV Développement Nice-Côte d'Azur**

Pour cette réunion de synthèse de la concertation dans les Bouches-du-Rhône, je voudrais rappeler la position de notre association sur le projet de Ligne Nouvelle. Nous faisons une contribution qui est aussi disponible dans notre revue, pour ceux qui la voudraient.

Cette concertation a commencé avant l'été avec des ateliers géographiques et de saturation ferroviaire et les conclusions de ces ateliers sont claires :

- la ligne existante est saturée, les trains sont surchargés en PACA, notamment à Marseille et sur la Côte d'Azur ;
- la gare Saint-Charles, qui est en impasse, est soumise à des trajectoires de trains qui vont dans tous les sens et ne peut plus accueillir de nouveau train ;
- nous subissons une grave pollution routière, et l'actualité récente l'a rappelé à Paris et en Rhône-Alpes. Cette pollution, ce sont des dizaines de morts prématurées chaque jour dans les départements du littoral et, inéluctablement, à terme, ce seront des mesures draconiennes comme la circulation alternée en PACA. Je laisse chacun imaginer le « bazar » que cela pourrait être si, dans une ville comme Marseille, on passait à la circulation alternée alors que beaucoup de gens n'ont que la « bagnole ».

Il y a donc urgence à agir et à construire cette seconde ligne ferroviaire et cette nouvelle gare souterraine pour Marseille. Cette seconde ligne entre Marseille et Nice ne pourra pas longer la ligne existante.

La première chose que notre association demande est le calendrier. La pollution, malheureusement, n'attend pas et 2030 est trop tardif. Il faut commencer les travaux au plus tôt et la ligne pourrait même être mise en service en 2028. Pour cela, il faut savoir décider maintenant. Je complète ce point, puisque pour notre association, la Priorité 1 est sur un périmètre trop restreint. En plus du traitement des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens, il faut faire gagner du temps aux trains et, pour cela, il faut réaliser toute la section entre l'est-Var, Sophia-Antipolis et Nice. On rapproche ainsi Nice et Marseille de 40 minutes et c'est essentiel pour l'attractivité du train. Il faut le faire entièrement en Ligne Nouvelle. Pour notre association, il est hors de question de sacrifier les dessertes TER en réutilisant la ligne classique pour les TGV, y compris dans l'Estérel pour Théoule-sur-Mer et Mandelieu.



Concernant les Bouches-du-Rhône, même si cela n'a pas toujours été le point de vue de notre association – initialement, nous avons plaidé pour le tracé Côte d'Azur, mais ce n'est aujourd'hui plus le sujet – nous défendons le traitement du nœud marseillais, la gare souterraine Saint-Charles et de nouvelles voies depuis la LGV actuelle au nord de Marseille jusqu'à Aubagne, donc la possibilité de faire passer de nouveaux trains traversant Marseille, que ce soient des TER ou des TGV. Nous sommes résolument pour que nos métropoles disposent d'un RER. Par exemple, à Marseille, cela signifie 8 TER/heure/sens sur chaque branche de l'étoile marseillaise, vers l'Étang de Berre, vers Aix et vers Aubagne.

Pour la Priorité 2, nous maintenons notre choix d'un passage par Brignoles, mais ce n'est pas l'objet de la concertation que d'en parler ici.

Concernant les tracés, pour les Bouches-du-Rhône, nous retenons :

- la variante 1, au nord de Marseille, avec d'un tunnel rectiligne, qui minimisera le doublement en 4 voies et l'impact sur les populations ;
- la variante 1 de la gare Saint-Charles (« Abeilles ») qui nous paraît plus réaliste et moins chère. Elle peut être construite depuis la surface sur des terrains SNCF ;
- la variante B1 de redressement de la courbe à La Barasse, dans la vallée de l'Huveaune.

Pour la dernière partie de la vallée de l'Huveaune, à l'arrivée à Aubagne – j'ai vu que cela a été pris en compte dans la présentation –, nous ne sommes pas contre la variante de 4 voies jusqu'à Aubagne, mais nous entendons les inquiétudes sur la quatrième voie et le ripage de l'autoroute ainsi que les souhaits d'enfouissement.

Malheureusement, les voies nouvelles ne peuvent pas s'arrêter en souterrain à Aubagne en Priorité 1 et nous proposons une solution pour les connecter au sud d'Aubagne avec ce que nous appelons le « shunt » d'Aubagne. Nous avons présenté cette solution en atelier géographique et dans notre dernier bulletin. Nous savons par retour d'emails qu'elle a reçu les échos de pas mal d'autres associations. Nous avons écrit aux élus d'Aubagne et nous souhaitons que SNCF Réseau en fasse l'étude. Pour nous, l'important est de trouver une solution acceptable pour insérer ces voies nouvelles et qu'au moment de la DUP (Déclaration d'Utilité Publique), personne ne puisse dire que telle ou telle alternative n'a pas été explorée.

Concernant le Var, le saut de mouton de La Pauline est bien, mais nous pensons que cette Priorité 1 ne va pas assez loin dans le Var. tous les investissements de la Priorité 2 sur le réseau existant devraient se faire avant 2030 (doublement de la ligne de Hyères, troisième voie Toulon-La Pauline, etc.). On ne peut pas oublier Toulon et l'on doit même envisager des investissements à l'ouest de Toulon, sur la ligne existante. Pour nous, dès 2030, on pourrait obtenir un bon cadencement des TER entre Marseille et Toulon, quasiment toutes les 15 minutes, tout en faisant circuler un nombre correct de TGV vers Toulon et la Côte d'Azur.

Un mot sur les Alpes-Maritimes, où nous sommes pour la gare de Sophia-Antipolis TER et TGV, pour la boucle TER azurienne, pour le doublement de la ligne Cannes-Grasse et pour le raccordement de la Ligne Nouvelle à la ligne Cannes-Grasse.

Je vous ai fait un rapide voyage de Marseille à Nice, plus rapide que les trains de la SNCF, pour l'instant. Pour conclure, vous l'aurez compris, notre association apporte son soutien déterminé au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Nous souhaitons que les choix de tracés et positions de gares soient

rapidement faits à l'issue de la concertation, avant les échéances électorales de 2017, afin d'engager les études détaillées, puis les travaux, au plus tôt.

J'aime ma Région, je dis « oui » à la Ligne Nouvelle.

*Applaudissements.*

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

Je me permettrai de faire un point de précision sur l'étude que vous avez proposée sur le shunt que vous appelez le « shunt d'Aubagne ». Il n'est pas de mon ressort de pouvoir déterminer quelles seront les décisions de la gouvernance du projet, mais il est du ressort du maître d'ouvrage d'entendre ce que vous avez proposé dans le cadre des études, et c'est ce que nous ferons. Nous répercuterons ces éléments d'étude et d'options au Comité de pilotage qui prendra les décisions *ad hoc* dans le cadre général des décisions au projet.

**Laurent AMAR, Vice-président de la CCI Marseille Provence**

Je veux rappeler le soutien des acteurs économiques à l'ensemble du projet, un soutien fort. J'ai trois choses à préciser.

Premièrement, il est bien de prendre en compte les problématiques des riverains. Il est également bien de prendre en compte les problématiques des acteurs économiques qui sont liées à ce projet. Vous en avez un peu parlé sur le passage d'Aubagne et de la vallée de l'Huveaune, mais c'est également vrai sur le nord de Marseille.

Deuxièmement, je veux réaffirmer le rôle pivot de ce projet dans le cadre du développement et de la réflexion sur les mobilités au sein de la métropole Aix-Marseille Provence. Cela a été évoqué, mais je pense qu'il faut réaffirmer ce rôle vraiment central et pivot. Cela rejoint un peu les interventions des uns et des autres.

Troisièmement – ce sera une redite avec les deux dernières interventions –, il y a le rôle essentiel et primordial du respect du calendrier. On est sur du 2030 et si l'on tient 2030 sur la Priorité 1, ce sera bien, mais on ne peut pas se permettre de ne pas le tenir. On est déjà passé à côté de la LGV PACA – feu la LGV PACA – sur des débats et des discussions de 2005. On ne doit pas « rater le coche » cette fois-ci. On réaffirme le besoin d'avoir, dès 2017, un calendrier qualifié et discuté avec l'ensemble des cofinanceurs. Il est important que l'on arrive, à l'issue de l'année 2017, à avoir un calendrier qualifié et partagé avec l'ensemble des collectivités territoriales.

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

Merci. Encore une fois, je vais me permettre de compléter un peu en rappelant les conditions importantes de prise en compte des milieux économiques, notamment dans les phases à venir. Nous avons évidemment parlé des concertations avec le territoire et des décisions qui seront prises sur les solutions retenues. Le rôle de concertation et des échanges avec les milieux économiques est primordial pour pouvoir intégrer le projet à tous ces besoins. Effectivement, dans les étapes à venir, dont j'espère que les décisions seront prises

rapidement, nous aurons à mettre en place un système de concertation pour que l'on prenne en compte tous ces enjeux économiques au bon niveau.

Je voudrais profiter de mon intervention pour saluer la présence des cofinanceurs, notamment la présence de représentants de la Métropole et de la Région, qui ont bien voulu assister à cette réunion, je les en remercie.

**Martine SCARELLA, habitante de Saint-Marcel**

Bonsoir, je ne suis qu'une petite riveraine de la vallée de l'Huveaune, à 50 mètres de la gare de Saint-Marcel. C'est la première fois que je viens à ces réunions, je ne sais donc pas ce qu'il s'est dit sur Saint-Marcel, mais j'avais auparavant assisté à toutes les réunions sur la LGV.

Je voulais connaître l'impact sur les habitations au niveau de Saint-Marcel, à la sortie du tunnel. Je parle de l'impact à droite de la gare ou à gauche de la gare en allant de Marseille à Aubagne. Ensuite, je voudrais connaître le nombre de TGV qui va sortir de ce tunnel. Je voudrais aussi savoir en quoi cette quatrième voie améliorera la mobilité au quotidien, notamment entre Aix et Marseille, compte tenu du fait qu'il y a actuellement un TGV allant d'Aix à Marseille et que personne ne le prend. Il y a aussi des bus qui font la liaison entre la gare TGV et Aix-en-Provence ville. C'est pareil pour les Marseillais qui vont à Aix, dans l'autre sens. Ensuite, dans le centre-ville de Marseille et dans le secteur de la vallée de l'Huveaune, en quoi cela va-t-il améliorer la circulation ?

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

On va essayer de répondre assez rapidement à vos questions et je vous proposerai que l'on se voie après la réunion. Nous avons effectivement fait un certain nombre de réunions, notamment à Aubagne, sur la prise en compte des impacts. Cette réunion de restitution de ce qui a été évoqué en concertation n'est pas une réunion prévue pour échanger directement sur les questions que vous venez de me poser, puisque ce sont des demandes d'explications que nous avons déjà fournies par ailleurs. Je demanderai à Nicolas GUYOT de vous répondre assez brièvement, mais je ne suis pas sûr que cela corresponde vraiment à votre besoin, je vous propose donc de venir après. Simplement, le contexte de cette réunion est d'évoquer les différentes prises en compte des demandes du territoire, pas tout à fait de répondre aux questions pour lesquelles nous avons déjà fait des réunions.

Nicolas, veux-tu répondre assez brièvement à Madame ?

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

L'aménagement dans le secteur de la gare de Saint-Marcel est le même dans toutes les variantes prévues, c'est-à-dire la création d'une quatrième voie côté nord (côté gauche quand on va de Marseille à Aubagne) et l'aménagement de la gare pour permettre les arrêts des trains sur toutes les voies à quai.

Concernant l'amélioration de la mobilité, en fait, cela s'appuie sur le développement possible, comme l'a déjà indiqué Jean-Michel CHERRIER, de la desserte TER à partir du moment où l'on aura libéré la capacité de densifier les dessertes de trains sur Saint-Charles. Cela est valable sur toutes les branches, en particulier en ce qui concerne la vallée de l'Huveaune. Cela permettrait d'avoir 4 trains/heure entre Marseille et Aubagne – ce seraient des trains qui s'arrêtent partout, des omnibus – et 4 trains/heure qui seraient des semi-

directs, c'est-à-dire des trains un peu plus rapides et ne s'arrêtent pas dans toutes les gares. Cela permettrait aussi d'avoir plus de trains s'arrêtant à la gare de La Barasse qu'aujourd'hui ; on pourrait y arrêter les omnibus et les semi-directs.

Globalement, l'amélioration de la mobilité repose principalement sur la création de fréquences supplémentaires de TER et de nouveaux services comme l'a évoqué Jean-Michel CHERRIER tout à l'heure. Ce sont par exemple des trains qui traversent l'agglomération d'Aubagne à Vitrolles sans s'arrêter ou sans devoir changer de train.

**Martine SCARELLA, habitante de Saint-Marcel**

Cela passe devant ma maison, en fait.

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

Si vous êtes à 50 mètres, je ne le pense pas, mais nous pourrions discuter de cela après, si vous le voulez.

**Une intervenante, CIQ Saint-Marcel**

Permettez-moi d'intervenir suite à l'intervention de Madame.

Je représente le CIQ de Saint-Marcel. Je tenais à vous dire que nous avons assisté à tous les ateliers que vous avez proposés, dont un représentant qui est là – c'est un référent – qui a assisté à tous vos ateliers et deux autres référents. Après cela, nous avons demandé que le Commissaire enquêteur se déplace personnellement sur Saint-Marcel, parce que nous sommes fortement impactés, et nous avons pu poser toutes nos questions, toutes les questions qui donnaient souci à nos riverains.

Ensuite, je tiens à le souligner, Monsieur Jean-Pierre FANTONE, nous a fait un résumé vraiment extraordinaire, avec un rétroprojecteur où il a dessiné toutes les lignes.

Je peux vous dire qu'à Saint-Marcel, nous avons essayé de mobiliser énormément la population concernant cette ligne. Nous tenons à vous dire aussi que nous sommes très favorables à cette ligne. Nous avons apporté quelques variantes à ce projet, variantes que vous avez notées d'ailleurs. Nous tenons à vous dire que l'ensemble de la population a été invité et que nous avons eu deux réunions principales rien que pour la nouvelle ligne.

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

Merci, Madame, de ces commentaires

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Y a-t-il d'autres interventions ? Si ce n'est pas le cas, Philippe QUÉVREMONT avait prévu de compléter son intervention liminaire par quelques mots. Cela peut laisser le temps à certains d'entre vous d'avoir des questions qui viennent et nous reprendrons ensuite les échanges.

**Maxime TOMMASINI, Président de la Commission Transports au Conseil Régional et Président de la RTM**

Aujourd'hui, nous sommes surtout sur le sujet de la Ligne Nouvelle, qui impacte Marseille fortement, bien sûr, mais nous devons voir une image beaucoup plus grande. Monsieur PELLICANI, ne vous inquiétez pas, on travaille ! On travaille bien et le retard ne nous est pas forcément dû.

Je voudrais rejoindre Monsieur AMAR sur ce qu'il a dit, puisque je suis tout à fait d'accord avec lui. Cette Ligne Nouvelle, pour ce qui est du Conseil Régional, le Président ESTROSI y tient particulièrement. Il veut que nous allions le plus vite possible sur ce sujet et sur ce dossier, parce que deux points importants bloquent notre Région, dont le développement économique. Le fait de faire cette Ligne Nouvelle permettra un développement économique et une meilleure attractivité de notre région, parce que lorsque les chefs d'entreprise viennent s'installer, ils regardent les infrastructures qu'ils ont autour pour accueillir leurs clients, leurs fournisseurs et tout ce qui a trait à leur activité au quotidien. Parallèlement à cela, vous êtes Marseillais, comme moi, donc je ne vous le cache pas, on voit les entrées par les autoroutes, le matin – aussi bien l'autoroute nord, l'autoroute est que l'autoroute du littoral – et même le soir. Il est donc important de pouvoir fluidifier les TER pour développer cette ligne et faire évoluer le TER, au moins aux abords de notre secteur des Bouches-du-Rhône.

Ce que je voulais dire, en termes d'emplacement de ligne et d'emplacement de gares, c'est que l'on attend de voir toutes les doléances, de tous bords, qui puissent arriver, pour voir avec la SNCF ce qu'elle aura à proposer et faire au mieux par rapport à vos demandes et à vos doléances. Par contre, nous sommes très vigilants sur deux choses : la tenue du budget – bien évidemment, il ne faut pas qu'il dérape trop, puisque c'est de l'argent public et que cela coûte très cher – et la tenue des délais. C'est pour cela que je rejoins Monsieur AMAR en disant qu'il faut aller vite, et que je rejoins même Monsieur PELLICANI. Vous voyez, je sais reconnaître qu'il faut aller vite et qu'il faut, à un moment donné, trancher.

Je comprends que cela peut être problématique. Madame a sa maison et elle ne voudrait pas voir un TGV devant chez elle, je peux très bien le comprendre. Tout le monde a des problématiques, sauf qu'à un moment donné on doit suivre le développement de l'urbanisme. Il faut donc faire les choses avec beaucoup d'intelligence. Il y a des gens qui sont très compétents, je suppose. Les maîtres d'ouvrage ont fait des structures bien plus importantes que celle-là sur le territoire national.

Il faut prendre les doléances de ces gens, voir ce que l'on peut faire pour faire au mieux, mais sachez que la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur tient particulièrement à ce projet pour que l'on aille vite, sinon on va encore perdre 25 ans et ce sera horrible pour la Région. Voilà ce que je voulais dire.

Globalement, je suis satisfait de voir que la plupart des gens sont satisfaits de ce projet. Le dédoublement de la gare Saint-Charles devient une évidence. Nous sommes dans un cul-de-sac et l'on donne priorité aux TGV quand ils arrivent, c'est pour cela que les TER ont des difficultés à arriver à l'heure, voire sont annulés. C'est pour cela, Madame, que la fluidité se jouera là. On fera arriver des TER et l'on pourra, comme cela, faire traverser et donner de la fluidité à ces TER qui en ont bien besoin. Aujourd'hui, on est dans un cul-de-sac. À la gare Saint-Charles, il y a 16 voies qui arrivent et se bloquent toutes là. Entre les entrées et les sorties, il y a

vraiment un travail important à faire de façon à améliorer notre quotidien. L'impact écologique et environnemental, je passe là-dessus.

Merci.

## PERCEPTION DES ECHANGES

### **Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Je vais passer la parole à Monsieur QUÉVREMONT, garant de la concertation, et s'il y a d'autres questions que vous souhaitez formuler après, nous pourrions y revenir.

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

En tant que garant, à la fin de la période de concertation actuelle, je devrai faire un rapport à la Commission nationale du débat public et, en même temps, le maître d'ouvrage fera un bilan chiffré et détaillé de cette concertation. Je voudrais esquisser devant vous des éléments sur ma perception de cette concertation, étant entendu que l'on est sur quelque chose de provisoire, parce que la concertation n'est pas finie.

En fait, il y a deux éléments sur lesquels je m'exprimerai devant la Commission nationale du débat public : les questions de forme (nombre de réunions, partage du temps, etc.), dont je ne parlerai pas ce soir, sauf si vous me posez des questions sur ce sujet, auquel cas j'y répondrai, et les questions des sujets abordés. Je n'oublie pas, en tant que garant, que je ne dois pas me prononcer sur les variantes et le fond du projet, mais que je dois répondre à deux questions, puisque je suis là pour veiller à l'information et à la participation du public. Les deux questions auxquelles je dois répondre sont « *est-ce que l'information du public a été suffisamment complète pour aborder la phase suivante qui sera la phase d'enquête publique ?* » et « *est-ce que la participation du public a été suffisamment complète pour aborder l'enquête publique ?* »

J'ai dix petits points – je vais passer très vite sur chacun d'entre eux – qui concernent assez peu les Bouches-du-Rhône, mais concernent soit le projet en général, soit les autres départements. Je vais vous en faire part de telle manière que vous ayez une vue d'ensemble.

D'abord, la question que je me suis posée était par rapport à la synthèse faite par le maître d'ouvrage. Est-ce que j'éprouve le besoin d'apporter des compléments ou des nuances ? En fait, c'est d'abord à vous que la question s'adresse et c'est pour cela que l'on vous a donné la parole, c'est pour que vous puissiez vous exprimer là-dessus. La seule nuance que je voulais apporter est en fait un point de vigilance. Dans les réunions consacrées à la concertation, le maître d'ouvrage a systématiquement présenté le service qui pouvait être attendu de cet investissement. C'était une demande qu'il partageait – qui était aussi la mienne – et cela se formulait systématiquement en nombre de TER par heure (« *Sur telle ligne, on pourra passer à 4 TER/heure. Sur telle autre ligne, ce seront 8 TER/heure* »).

Il y a un petit point qu'il ne faut pas oublier : SNCF Réseau prévoit un investissement, SNCF Réseau est responsable des infrastructures, c'est donc ce que pourra faire l'infrastructure une fois qu'elle sera construite. Sur le service qui sera effectivement mis en place, c'est l'autorité organisatrice des transports (le Conseil régional) qui, le moment venu, en fonction de la demande, se prononcera sur le calendrier de montée en

charge de ce nouveau service. Là, on entre vraiment dans la technique, mais il ne faut pas oublier que 4 TER/heure sur des portions de ligne qui continueront d'être très chargées après la Priorité 1, ce n'est pas toujours exactement équivalent à 1 TER tous les quarts d'heure, parce qu'il y a des trains lents, des trains rapides, des trains groupés, etc., si l'on veut faire passer tous les trains. Ils vous l'expliqueront bien mieux que moi.

Ensuite, j'ai insisté – peut-être pas dans toutes les réunions, mais dans beaucoup de réunions – en disant : *« Vous vous retrouverez devant une commission d'enquête publique d'ici quelque temps, si le projet perdure, et vous aurez à la convaincre du bienfondé de vos arguments sur le fond »*. Convaincre une commission d'enquête publique du bienfondé est quelque chose que le maître d'ouvrage doit faire, mais également les personnes qui interviennent, qu'elles soient pour ou contre le projet. En fait, on a beaucoup parlé d'un certain nombre de sujets, en particulier de l'opportunité du projet et de *« faut-il faire le projet ou ne pas le faire ? »*, mais assez peu de manière argumentée. Je renouvelle donc mon invitation à argumenter.

Je vous rappelle qu'une commission d'enquête publique est composée de personnalités indépendantes qui se prononcent sur le fond. Ces gens sont des gens que vous aurez besoin de convaincre.

L'autre sujet dont on a beaucoup parlé, mais pas toujours en argumentant de manière détaillée – nous allons nous transporter à l'autre bout de la région, dans les Alpes-Maritimes –, est une gare proposée à Sophia-Antipolis. Je l'ai détaillé un peu plus hier, mais un débat s'esquisse pour savoir si ce sera une gare TER, une gare TGV ou les deux (*« Est-ce que ce sera une gare plus TER ou plus TGV ? »*), sachant que les incidences sur la circulation automobile sont différentes dans l'un et l'autre des cas.

Il y a un sujet dont on a beaucoup parlé hier, mais que je ne développerai pas aujourd'hui, est celui des incidences sur la ville de Biot où un débat s'est établi entre SNCF Réseau et certains habitants. Cela nécessite des éléments de clarification.

Un dernier point – j'en ai parlé hier et je vais en parler maintenant – sur les sujets dont on a peu, voire pas du tout parlé. Pour éviter les malentendus qui peuvent s'enclencher sur ce sujet, quand je dis « les sujets dont on n'a pas parlé », il ne faut pas que vous entendiez ceci systématiquement comme un reproche vis-à-vis du maître d'ouvrage qui a organisé cette concertation. Le maître d'ouvrage a respecté, pour l'essentiel, le mode d'emploi que je lui avais demandé, c'est-à-dire de limiter les interventions d'entrée à quelque chose comme une demi-heure. Aujourd'hui encore, on était nettement en dessous. Ensuite, la règle du jeu qu'il a respectée est de donner la parole à la salle et de répondre aux questions de la salle. En fin de parcours, je regarde, si des sujets ont été non abordés ou peu abordés. À ce moment-là, il faut se demander si l'information du public a été suffisante, si la participation du public a été suffisante.

Deux sujets concernent l'ensemble du projet, y compris les Bouches-du-Rhône. Sur le financement du projet, SNCF Réseau a répondu aux questions qui concernent le financement et la réponse était *« cela ne dépend pas que de moi »* et *« il y a une discussion au sein du Comité de Pilotage et une demande adressée au Préfet de créer une commission au financement »*, ce qui est parfaitement exact. La logique voudrait que le public en sache un peu plus sur le financement au moment de l'enquête publique, c'est-à-dire comment cela sera financé, quelle sera la part qui pèsera sur les usagers et quelle sera la part qui pèsera sur les contribuables.

Un autre sujet est proche. Quand un investissement de cette nature est fait, on regarde la justification socioéconomique du projet. Autrement dit, on regarde combien de gens prendront le train, quel temps sera économisé, ce que l'on gagnera en matière de robustesse et de régularité des trains, etc. Tout finit par se calculer sous forme d'un taux de rentabilité interne. Ce sont des procédures mises en place par l'État pour vérifier que les fonds d'investissement vont aux bons projets, aux projets qui sont porteurs d'avenir. Là aussi, on n'a pas eu beaucoup de réponses à ces questions à ce stade.

Les autres points sur lesquels j'observais que l'on en avait peu ou pas parlé, je serai beaucoup plus rapide puisqu'ils ne concernent pas spécifiquement les Bouches-du-Rhône. J'ai parlé de la desserte des gares en transports en commun. On n'a pas d'inquiétude particulière en ce qui concerne Marseille, puisque l'on a deux lignes de métro à la gare Saint-Charles. Il y a peut-être des accès à aménager et à améliorer, mais il y aura une desserte en transports en commun. On peut dire la même chose de Nice Aéroport où le tram est en construction avant même que la gare sorte de terre.

Il y a peut-être plus de points à approfondir en ce qui concerne, d'une part, Sophia-Antipolis où les élus ne sont pas favorables – il ne faut donc pas trop s'étonner qu'il n'y ait pas, pour l'instant, de projet de transport en commun – et Cannes-La Bocca, s'il y a une gare à Cannes-La Bocca. Là, ce ne sont pas les élus qui n'y sont pas favorables, au contraire, mais le sujet est apparu suffisamment tardivement dans la concertation pour que les indispensables compléments en matière de transport en commun n'aient pas pu être fournis ici.

Ce sont des points essentiels et un autre point concerne plus spécifiquement le département du Var – je l'expliquerai demain – sur la Priorité 2 et les transports en commun.

Merci de votre attention. Si vous avez des questions sur la forme, encore une fois, je suis prêt à y répondre.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Merci. Nous avons une question. Gardez votre main levée, nous allons vous transmettre un micro.

**Robert HENAFF, COFHUAT (Confédération Française pour l'Habitation, l'Urbanisme, l'Aménagement du territoire et l'Environnement)**

Je voulais juste ajouter quelque chose. Ceux qui sont très préoccupés par le problème des travaux et par le problème des gares souterraines ont des exemples autour de nous, des exemples très récents.

La semaine dernière, à 200 kilomètres d'ici, on a inauguré une gare souterraine à Imperia sur la ligne TGV nouvelle Nice-Gênes. On peut voir, c'est très concret, elle a 50 mètres de roches et de terre au-dessus de sa tête. Elle est beaucoup plus profonde que celle de Saint-Charles ; si vous voulez vous promener un peu plus loin, allez voir la gare d'Anvers, qui est très semblable au cas de Saint-Charles (gare en cul-de-sac débouchée par-dessus). La gare de Liège serait un joli modèle pour celle des Arcs. Je pense qu'il ne faut pas hésiter à regarder sur internet, vous n'êtes pas forcés d'y aller avec le train. La gare d'Imperia, cela fait une belle promenade et cela permet de comprendre un peu mieux. Les Italiens viennent d'inaugurer 20 kilomètres de ligne nouvelle dans une zone quasiment dantesque – il faut dire ce qui est –, puisque l'on passe directement du tunnel au viaduc, du tunnel au viaduc et du viaduc au tunnel, pour finir par la gare qui est totalement souterraine.



Ce sont des choses qu'il faut aller voir. Cela vous permet de mieux comprendre le projet, car il y a un petit peu de tout cela dans ce projet. Cela démystifie un peu les difficultés des travaux, etc. Certes, il faut sortir les gravats, etc., mais il faut arriver à regarder ce que font, autour de nous, des voisins qui ont commencé presque en même temps que nous (il y a 10 ou 15 ans) et qui sont en train d'inaugurer. Bon courage !

La COFHUAT est totalement favorable, bien entendu, au projet, sans s'immiscer dans les détails techniques que chacun a à résoudre. Merci.

### **André VILLENEUVE, Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône**

Vous allez considérer que la Chambre d'agriculture, vu où passe la Ligne Nouvelle, n'est pas vraiment concernée, mais il est un fait établi que plus il y a de lignes, plus il y a de circulation dans un territoire, plus il devient attractif – ce qui est très bien –, plus l'agriculture subit des pressions. Les zones agricoles ont subi des conséquences très fortes quand la LGV a été mise en fonctionnement il y a déjà 20 ou 30 ans.

Tout cela pour dire que l'agriculture n'est pas concernée directement ou très peu, mais un peu quand même, notamment certains jardins familiaux, par la Ligne Nouvelle. L'agriculture est concernée de manière indirecte par la pression. Si la Ligne Nouvelle fonctionne – ce que je souhaite –, elle sera concernée par la pression indirecte qui sera faite sur les zones aux alentours, notamment la zone d'Aubagne. J'invite donc les porteurs de ce projet, mais aussi les élus, à prendre garde à maintenir le peu de zones agricoles restant sur les secteurs avoisinants.

S'il n'y a pas de politique forte de maintien de ces zones agricoles, elles n'existeront plus. Il y a d'ailleurs un appel à projet national sur la politique alimentaire. C'est un appel à projet porté par l'État au mois de novembre et les régions y ont répondu, les départements aussi. Il faut se déplacer vite, mais il faut aussi que la population puisse manger et de manière qualitative. Aujourd'hui, on se rend compte que cette qualité n'y est plus ou qu'elle y est moins. Il faut donc préserver les zones agricoles, notamment en périurbain, de manière à ce que la population puisse se nourrir avec des produits proches et de qualité.

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

Merci de cette intervention. Je pense que c'est un sujet extrêmement important et sur lequel nous portons toute notre attention.

Je voudrais juste essayer d'apporter un peu de rationalité dans les enjeux. On sait très bien que le projet a des emprises, mais la réalisation d'un tel projet est accompagnée de politiques de maîtrise du sol et du foncier, de manière générale. Les emprises du projet sont extrêmement faibles par rapport aux emprises foncières utilisées tous les jours dans la progression de l'immobilier, etc. On sait que l'on a un travail complet de prise en compte des problématiques que vous venez d'expliquer. Simplement, le projet en lui-même a un impact extrêmement faible en pourcentage et en volume général de prise en compte sur le territoire. Ce sont quelques hectares qui ne sont pas significatifs par rapport au volume général.

### **De la salle**

Pas dans le Var.

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

Sur le Var, ce sont moins de 15 hectares en Priorité 1 sur le vignoble et moins de 30 hectares en Priorité 2, ce qui correspond à moins de 50 hectares de zone agricole. C'est extrêmement faible. Cela correspond à un pourcentage extrêmement faible des territoires, vous le savez, on a déjà eu l'occasion de le dire.

**André VILLENEUVE, Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône**

Je suis d'accord avec vous sur les impacts directs. Effectivement, il n'y en a pas beaucoup. Je ne parlais que des Bouches-du-Rhône, mais il y en a un peu plus dans le Var et dans les Alpes-Maritimes, sachant que l'Agriculture est extrêmement faible dans les Alpes-Maritimes. Je crois que ce sont quelques pourcents du territoire. Le peu qu'il reste, il faut déjà essayer de le préserver.

Ensuite, je parlais beaucoup des impacts indirects. Cela va peut-être *a contrario* de ce qui s'est dit, mais plus le projet sera un succès, plus cela coûtera à l'agriculture. Mon propos n'est pas de dire « *Haro sur le projet* », mais de dire « *vigilance sur le projet* ». Je demande une vigilance aux élus de manière à ce qu'ils considèrent l'agriculture – c'est de plus en plus le cas, on peut le reconnaître – non pas comme une réserve foncière, mais comme une activité véritablement économique et de lien social avec la ville. C'est tout ce que j'ai voulu dire, pas plus.

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

J'entends bien. Mon propos n'était absolument pas en contradiction avec ce que vous évoquiez, il était juste en complémentarité. Je suis d'accord avec vous.

**David ESCALIER, Collectif de Défense des Terres agricoles**

Je partage la préoccupation du Monsieur sur les terres agricoles. Je fais partie d'un collectif qui se bat en permanence pour que, lorsque l'on révisé les plans d'occupation des sols – maintenant, ce sont des PLUI (Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux) –, on ait toujours cette question.

Je vous invite à être très vigilants, parce que ce n'est malheureusement pas l'arrivée de cette Ligne Nouvelle qui va menacer les terres agricoles des Bouches-du-Rhône, mais la révision et la mise en place d'un plan local d'urbanisme intercommunal avec les anciens EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale) où l'on va fusionner des projets. Prenez simplement ce que l'on appelait la « CUM » (Communauté Urbaine Marseille), qui est maintenant Marseille-Provence Métropole, ce sont 18 communes où il y a un enjeu de 430 hectares de terres agricoles pouvant devenir de la terre à béton du jour au lendemain. Là, si l'on ne se mobilise pas...

C'est un autre débat, mais je pense que ce n'est pas le maître d'ouvrage de la SNCF qui pourra le faire, mais nous dans le cadre des autres débats que nous aurons. Ma collègue Madame FRENTZEL, qui est là, et nous, si nous sommes ensemble pour maintenir le cap des terres agricoles, nous y arriverons, mais aussi à condition que nous offrions des débouchés. Il ne faudrait pas se tromper de débat si l'on veut maintenir des agriculteurs dans les Bouches-du-Rhône. Par exemple, les cantines de Marseille représentent 40 000 repas/jour et si l'on arrive à convaincre le Maire de Marseille – là, on fait de la politique – de faire

acheter la nourriture dans des circuits courts, on pourrait maintenir des paysans. Le problème, ce sont les débouchés.

Il y a donc plusieurs questions.

**Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)**

Sauf s'il y a une dernière intervention, je propose que Jean-Michel CHERRIER mette en perspective ce qu'il se passera à l'issue de la concertation publique qui, encore une fois, se terminera le 30 décembre prochain.

## SUITES

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

Merci pour les éléments que nous avons pu échanger.

La suite du projet est la réalisation, comme l'a évoqué Monsieur le garant, d'un bilan de la concertation. Le maître d'ouvrage doit établir un bilan de toute cette phase de concertation. Il l'établira à partir de la fin de la concertation, à partir du 30 décembre 2016, donc début 2017.

Le Comité de Pilotage qui réunit les cofinanceurs du projet et la gouvernance du projet se réunira en début d'année (fin janvier ou début février 2017) et nous lui présenterons une synthèse de la concertation, les éléments saillants qui ressortent de la concertation. Nous ferons des propositions pour la poursuite du projet avec un objectif qui est de pouvoir faire acter ces propositions par le Comité de Pilotage, ce qui nous permettrait d'envoyer un dossier à l'approbation ministérielle. Ce serait un dossier reprenant les éléments des propositions amendées ou pas par le Comité de Pilotage, en fonction des décisions qu'il aura prises, de manière à ce que le Ministre puisse signer une décision ministérielle. La décision ministérielle aura pour but de nous demander de cadrer la poursuite des études sur les options choisies afin de constituer le dossier d'enquête d'utilité publique. Nous espérons la mener en 2018 ou peu après pour avoir une déclaration d'utilité publique en 2019 et essayer de tenir le planning qui prévoit des débuts de construction à partir de 2022.

Évidemment, entre-temps et parallèlement à ce processus de décision, le bilan de concertation sera publié et rendu public. Tout un chacun pourra se rendre compte de l'ensemble des éléments qui auront été remontés par la concertation et retranscrits par le maître d'ouvrage.

Je vous remercie. Je vous souhaite une bonne soirée. À très bientôt.

*La réunion se termine à 20 heures 08.*