

# LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

Études Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique

## REUNION PUBLIQUE LOCALE AUBAGNE, 23 NOVEMBRE 2016

VERBATIM

VERSION DU 30/11/2016

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



# SOMMAIRE

|                                                      |           |
|------------------------------------------------------|-----------|
| <b>PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS</b>                 | <b>4</b>  |
| <b>PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR</b> | <b>6</b>  |
| <b>INTERVENTIONS DES ELUS</b>                        | <b>17</b> |
| <b>ÉCHANGES AVEC LA SALLE</b>                        | <b>21</b> |

*La réunion s'ouvre à 18 heures 10.*

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

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Bienvenue pour cette réunion publique locale de concertation relative au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui se tient à Aubagne et qui a été organisée en concertation avec Monsieur le Maire d'Aubagne. Il prendra la parole juste après la présentation de SNCF Réseau pour intervenir sur le projet. Cette réunion de concertation publique s'inscrit dans le processus de concertation sur les aménagements de la Priorité 1 du projet de Ligne Nouvelle.

Je suis Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau sur la concertation relative à ce projet. Je vais donc avoir la charge d'organiser et d'animer les échanges de cette soirée.

Cette réunion publique s'inscrit dans le cadre d'un ensemble de réunions et d'un processus de concertation qui donne la parole et à l'ensemble des personnes qui souhaitent s'exprimer sur le projet, en particulier sur les différentes variantes de tracé et de positions de gare qui sont prévues dans le cadre de la Priorité 1. Tout cela va vous être présenté dans quelques instants.

# PRESENTATION DES PARTICIPANTS

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

Je vais vous présenter les intervenants :

- Jean-Michel CHERRIER, au centre, qui est Directeur de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- Nicolas GUYOT, à sa droite, est Directeur des études relatives au projet ;
- Roland LEGRAND, toujours pour SNCF Réseau, qui est en charge des gares nouvelles ;
- Philippe QUEVREMONT, à ma gauche, qui est le garant de la concertation, nommé par la Commission Nationale du Débat Public, et qui dira quelques mots en début de réunion.

Quelques éléments relatifs au déroulement de la soirée. SNCF Réseau vous présentera les principales caractéristiques du projet, les différentes variantes qui sont proposées à la concertation et la suite qui est prévue pour le projet. Ensuite, nous vous passerons la parole. Monsieur le Maire interviendra et, ensuite, vous aurez la possibilité de vous exprimer.

Je prendrai quelques instants pour donner quelques consignes pour vos interventions. Comme c'est une concertation publique officielle, où les échanges sont enregistrés, je vous rappellerai de parler dans le micro, de prendre la parole et un ensemble d'éléments.

Un élément liminaire : des prises de vue sont faites par le photographe. Est-ce, dans la salle, il y a des personnes qui ne souhaitent pas figurer sur les photographies ? Auquel cas, levez la main, et nous essaierons de demander au photographe d'éviter de vous mettre dans le champ des photos qui sont prises. Je ne vois pas d'objection, je vous remercie.

Sans plus tarder, je vais passer la parole à Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, qui va vous dire quelques mots d'introduction.

## **Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP)**

Merci. Bonjour à tous. Je suis, comme cela vient d'être dit, nommé par la Commission nationale du débat public. Mon rôle et mon objectif se définissent en quelques mots, très simples. Mon rôle est de veiller à la bonne information et à la participation du public.

Dans le cadre du Comité de pilotage, il a été convenu que la priorité de l'ensemble de ces réunions était la participation du public. C'est pour cela que le schéma de déroulement de la réunion a été adopté, c'est-à-dire avec un temps d'introduction limité, pour vous laisser ensuite le temps de répondre, de poser des questions et d'avoir toutes les explications nécessaires, aussi bien en termes d'informations que de participation. Vous pouvez aussi bien entendu, formuler un avis.

Outre les recommandations habituelles de respect des personnes, de politesse, etc., qui vous seront répétées par l'animateur, pour ma part, j'ai une seule recommandation. Elle s'adresse à tous, au public, comme au maître d'ouvrage. C'est d'argumenter. A la fin de cette phase de concertation, le maître d'ouvrage le précisera tout à l'heure, si le projet avance comme le maître d'ouvrage le propose, il y aura une enquête publique. Dans le cadre de cette enquête publique, le public sera amené à donner son avis, des avis, parce qu'ils seront peut-être convergents. A ce moment-là, vous aurez en face de vous une Commission d'enquête publique, et vous aurez la charge de chercher à la convaincre. La Commission d'enquête publique donne un avis sur le fond du projet, ce que je ne fais pas. Elle se convainc avec des arguments, pas uniquement avec des prises de position. C'est donc le moment de bien roder vos arguments.

Je vous souhaite une bonne réunion.

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

Merci. Sans plus tarder, je vais passer la parole à Jean-Michel CHERRIER qui va vous présenter la première partie des éléments relatifs au projet.

# PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

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

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vais effectivement faire une première partie de présentation et de mise en perspective du projet. Nicolas GUYOT, le Directeur des études, vous présentera ensuite un peu plus précisément, en un peu plus de temps, les différentes variantes du projet en ce qui concerne les territoires.

Le projet de Ligne Nouvelle a déjà une histoire un peu longue. Il a fait l'objet, en dehors des études et des discussions préalables, d'un débat public en 2005, dans le cadre d'un projet qui s'intitulait « LGV PACA ». Ce projet a fait l'objet d'un débat public et, à l'issue de ce débat public, différentes variantes étaient proposées. C'étaient notamment des variantes pour rejoindre Nice en passant le long de l'autoroute A8, ou des variantes dites des « Métropoles du Sud », pour passer par Marseille, Toulon et Nice. En 2009, la décision du Gouvernement, à la suite d'un secrétariat permanent, est de privilégier ce scénario-là, et donc fonder les études du maître d'ouvrage, de demander au maître d'ouvrage, SNCF Réseau, de travailler sur le scénario dit des « Métropoles du Sud ».

Nous avons donc commencé à ce moment-là les études préalables à l'enquête d'utilité publique. C'est le cadre que Monsieur QUEVREMONT vient d'évoquer. L'objet du projet, c'est de présenter l'ensemble des positions de construction de la ligne dans le cadre d'une enquête d'utilité publique. Cette enquête d'utilité publique devrait se tenir aux alentours de 2018 et permettre d'avoir une déclaration d'utilité publique (DUP) aux environs de fin 2019.

Cette déclaration d'utilité publique ouvre, pour le maître d'ouvrage, la possibilité de procéder aux acquisitions foncières et de commencer les plans et les études dites « d'exécution » ou de réalisation de projet, pour pouvoir commencer le projet aux alentours de 2022. Nous sommes à ce moment-là dans le cadre de la réalisation d'un projet dit de « Priorité 1 », c'est-à-dire qu'il est demandé par le Gouvernement une réalisation avant 2030.

Nous sommes aujourd'hui dans le cadre de ces études. Ces études ont été menées par différentes phases itératives. Une recherche de zones de passage, puis de fonctionnalités, puis de zones de passage préférentielles. Maintenant, nous sommes réellement sur les tracés qui s'inscrivent dans cette zone de passage préférentielle et sur les positions de gare, pour présenter au Comité de pilotage, puis au Ministre, la possibilité de poursuivre le projet.

Nous ne serons pas du tout au bout du projet puisque, une fois que nous aurons fait ces propositions en fin d'année et que le Ministre aura rendu un avis, nous rentrerons dans les phases d'études d'approfondissement qui permettront, encore une fois, de faire évoluer le projet jusqu'à l'enquête d'utilité publique.

Le projet dont nous parlons est le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Ce projet a muté après la concertation de 2011. Nous étions rentrés en concertation sur la base de la LGV PACA. Les conditions de

réalisation de cette concertation ont fait évoluer le projet, notamment sur le principe que la grande vitesse n'était pas souhaitée et que la priorité demandée par le territoire était de mettre en place un projet qui bénéficie prioritairement aux trains du quotidien et à la désaturation des nœuds ferroviaires.

C'est ce qui a été retenu. Le projet a été retenu par la Commission Mobilité 21 en 2013 dans son ensemble, selon un scénario qui va de Marseille, Toulon, à Nice, mais sa réalisation a été retenue par phases. La Commission Mobilité 21 avait proposé au Gouvernement, qui a retenu ces propositions en juillet 2013, dans le cadre du plan d'investissements d'avenir, une réalisation d'une première partie avant 2030 et des projets à réaliser entre 2030 et 2050 et des projets à réaliser après 2050.

Le projet de Ligne Nouvelle est inscrit dans l'ensemble de ces trois phases. Une première phase concerne la désaturation de Marseille et de Nice, en faisant des travaux qui permettent de doubler la fréquence des TER sur ces deux secteurs, puis de réaliser, à partir de 2030, les aménagements dits de « Priorité 2 », c'est-à-dire les sections que vous voyez en orange, entre Aubagne, Toulon et Le Muy-Nice. Après 2050 – nous ne l'avons pas mis sur le plan, parce que 2050, cela commence à faire un peu loin –, nous avons la réalisation du dernier tronçon, entre Toulon et Le Muy.

Ce projet a une structure qui a été établie lors du débat public, c'est-à-dire la nécessité de réaliser un projet pour rejoindre l'est de la Région et relier les Alpes-Maritimes au réseau à grande vitesse, mais aussi d'améliorer fondamentalement le système ferroviaire en PACA et de créer le chaînon manquant de l'arc méditerranéen. C'est aussi un projet qui a été considéré dans le cadre des difficultés de circulation et du développement des déplacements que nous allons avoir dans la Région.

Vous connaissez exactement les contraintes de circulation sur le territoire – je n'ai pas besoin de vous les rappeler, elles sont connues de tous – et ce, malgré les investissements importants qui sont réalisés par l'Etat et les Collectivités sur l'ensemble des projets de déplacement. Vous voyez qu'à peu près 5 milliards d'euros d'investissements sont prévus sur le réseau routier et sur l'ensemble des transports en commun, réalisés par toutes les collectivités. Malgré tous ces efforts et malgré tout ce travail, nous avons une logique de dégradation attendue sur les circulations dans les départements, due à l'augmentation de la population et à l'augmentation des déplacements.

Par ailleurs, nous avons aussi un réseau ferroviaire qui n'est pas à la hauteur de la population et de la Région, avec une ligne historique qui relie Marseille à Nice qui, aujourd'hui, concentre tous les trafics, et qui a bien du mal à avoir une fréquence, une robustesse et une régularité telle qu'elle devrait avoir. Nous sommes aussi au seuil de saturation de cette ligne, malgré les investissements qui sont réalisés, là aussi, dans le cadre du contrat de plan Etat-Région, pour aménager la ligne. Malgré tous ces aménagements, nous savons que la ligne ne sera pas capable d'absorber la demande de transport, qui croît, elle aussi, de plus de 4 % par an sur le transport ferroviaire.

Nous n'avons pas la possibilité d'augmenter le nombre de trains, ou à la marge pour cette ligne, sachant que, de toute façon, la gare de Marseille Saint-Charles, point d'entrée de la région, est une gare qui est saturée. Vous connaissez sa configuration en impasse. Elle ne peut pas supporter plus de 23 trains par heure, et elle est déjà à

ce seuil. Nous sommes capables de faire rentrer plus de trains dans Marseille, mais pas aux heures de pointe, et donc, pas quand les gens en ont besoin. Ce n'est donc pas tout à fait utile.

Nous avons besoin de réaliser une nouvelle infrastructure. Cette nouvelle infrastructure est nécessaire pour doubler le nombre de TER et, comme je vous le disais, fiabiliser les circulations. Evidemment, nous visons directement un report modal. L'augmentation des déplacements, c'est l'augmentation potentielle des circulations de voitures. Si nous ne mettons pas en place les moyens différents, notamment ferroviaires, ce ne sont pas les seuls. Encore une fois, les enjeux de mobilité sur le territoire ne sont pas uniquement concentrés sur la ligne ferroviaire, il y a des déplacements en bus, il y a des déplacements sur tous les modes de transport mais, essentiellement, aujourd'hui, lorsque nous parlons de report modal pour le train, nous visons directement la voiture et la réduction des temps de parcours.

Ce qui est réalisé au titre de la Priorité 1, c'est-à-dire la désaturation de Marseille et Nice, concerne exclusivement le doublement des trafics du quotidien, des TER. Il a très peu d'influence sur les temps de parcours globaux. Par contre, quand nous réaliserons la Priorité 2, après 2030, les sections Aubagne-Toulon et Le Muy-La Siagne, à ce moment-là, nous aurons des gains de temps et nous pourrons réaliser un Marseille-Nice en 1 heure 40, au lieu de 2 heures 40 aujourd'hui.

Les services que vous connaissez actuellement sur le réseau, que vous pouvez regarder et que vous connaissez, vont être largement améliorés. C'est pour cela que nous parlons d'un doublement, ou d'un quasi-doublement, suite à la réalisation du projet. Nous passerons sur la section vers Aubagne à 8 TER par heure. Nous aurons quasiment un système de RER. Vous voyez que nous passons après, sur la desserte, jusqu'à 6 trains par heure sur Aix-en-Provence. Le passage à 6 trains ne pourra se faire que lorsque nous aurons la gare souterraine de Marseille Saint-Charles. Vous le voyez aussi sur les autres secteurs.

Il faut globalement retenir qu'en Priorité 1, nous réaliserons principalement une augmentation des trains du quotidien, et que nous créerons de nouvelles liaisons, puisqu'avec la gare souterraine sous Marseille Saint-Charles, nous créerons – Aubagne est concernée – notamment une liaison directe entre Aubagne et Vitrolles, qui n'existe pas aujourd'hui. Nous mettrons aussi des TER sur la ligne nouvelle, dans le tunnel, pour rejoindre Vitrolles sans ce que nous appelons « une rupture de charge », c'est-à-dire qu'il n'y aura pas besoin de descendre à la gare, le train ira jusqu'au bout.

Je vais maintenant laisser la parole à Nicolas GUYOT, qui va vous présenter un peu mieux la desserte, et l'ensemble des différents projets qui sont proposés à la concertation plus en détail.

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

Bonsoir. Peut-être quelques mots sur l'organisation globale du projet en Priorité 1. Vous avez en fond le réseau ferroviaire existant, en gris clair, avec les différentes lignes qui arrivent. La ligne historique arrive de Vitrolles et de Miramas et elle converge vers Saint-Charles. La ligne de la Côte Bleue passe aussi par l'Estaque, et elle rejoint la ligne dont je viens de parler. Nous avons des branchements avec les voies du port et la halte d'Arenc, que nous ne voyons pas ici, mais qui débouche aussi sur Saint-Charles. La ligne à grand vitesse arrive d'Aix TGV, et elle rejoint également la ligne historique Paris-Lyon-Marseille. Vous avez la ligne d'Aix-en-



Provence et, en partant de Saint-Charles, la ligne que vous connaissez très bien, qui fait Marseille-Aubagne, puis qui se poursuit sur Toulon et Nice.

Le projet consiste, comme l'a expliqué Jean-Michel CHERRIER, à désaturer la gare de surface de Marseille Saint-Charles, notamment en évitant que les trains ne fassent un rebroussement, c'est-à-dire que, pour passer Marseille, ils arrivent en fond de gare et ils repartent en coupant tous les itinéraires des trains de la gare.

Pour cela, nous créons une traversée souterraine. Dans toutes nos planches – et vous l'aurez peut-être remarqué dans les planches si vous avez, soit consulté les cartes sur le site, soit vu les cartes papier – nous représentons en pointillés toutes les zones de tunnels et en traits gras les zones d'aménagement en surface, que ce soit de l'aménagement existant ou des sections qui sont en surface.

Dans tous les cas, nous avons un tunnel qui relie la ligne historique Paris-Lyon-Marseille et la ligne Marseille-Aubagne-Toulon. De chaque côté, nous avons des sections qui sont aménagées pour permettre à tous les trains d'emprunter les différents itinéraires.

En termes de service, à Marseille Saint-Charles, tout confondu, gare de surface et gare souterraine, comme le disait Jean-Michel CHERRIER, nous avons aujourd'hui 21 trains par heure, sachant que dans les heures de pointe nous sommes coincés à 23. Nous porterons le nombre de trains, et donc de départs et d'arrivées, à 32, puis à 38 en Priorité 2.

Si nous regardons un peu plus sur la diapositive suivante, les augmentations gare par gare, aujourd'hui, nous pourrions avoir, puisque c'était l'objectif de la troisième voie Marseille-Aubagne, trois TER par sens et par heure omnibus, c'est-à-dire qui s'arrêtent dans toutes les gares de la vallée de l'Huveaune. Aujourd'hui, nous sommes loin d'y être systématiquement, mais nous devrions y arriver moyennant quelques aménagements complémentaires, notamment dans le secteur de Saint-Charles. Si nous disons que, dans une vision optimiste, dans quelque temps, nous serons à 3 TER par sens, nous passerons à 4 dans un certain nombre de gares intermédiaires. Nous passerons de 5 à 8 sur Aubagne et de 3 à 6 à la Barasse.

Un point important également, c'est que le projet permettra des missions d'un type nouveau, qui sont des missions que nous appelons, dans notre jargon, des « missions diamétralisées ». Ce sont des TER qui rejoignent les deux parties de la métropole marseillaise, les axes nord, l'axe Miramas-Vitrolles, à l'axe Aubagne-Toulon. Autrement dit, il y aura des TER qui iront directement de Toulon à Aubagne, passeront par Marseille Saint-Charles souterrain, pour aller jusqu'à Vitrolles et Miramas.

Dans le cadre des études qui ont permis de définir les scénarios qui sont soumis à la concertation, le processus d'études a été celui qui est recommandé depuis le Grenelle de l'Environnement. Plus généralement, dans ces études, nous avons des itérations successives et une précision qui augmente au fur et à mesure des phases, avec une logique d'essayer d'éviter au maximum, lorsque nous sommes dans des phases amont, les enjeux essentiels, pour limiter les impacts. Si nous ne pouvons pas les éviter, il faut les réduire. S'il n'est pas possible de les réduire, ou pas suffisamment, il faut les compenser. C'est dans tous les domaines de l'environnement au sens large, que ce soient les domaines écologiques, les domaines hydrauliques, les domaines d'impact sur les activités humaines, sur le bâti, etc.

Aujourd'hui, nous pouvons dire que nous sommes plutôt dans ces phases-là, puisque nous sommes encore dans des phases amont, des études pour préciser les choses, une phase d'approfondissement avant enquête publique. Nous avons beaucoup travaillé sur le fait d'éviter les enjeux les plus importants et d'essayer de les réduire. Ce qui est devant nous, c'est continuer à les réduire et les compenser quand nous pouvons le faire.

Nous allons commencer par présenter rapidement, pour que vous en ayez connaissance même si ce n'est pas le sujet central ce soir, les variantes qui sont présentées à la concertation ailleurs, puisque le projet, comme nous l'avons dit tout à l'heure, s'étend dans toute la Région. Il y a notamment une partie dans les Alpes-Maritimes.

Nous voyons ici que nous avons différentes variantes dans les Alpes-Maritimes. Le principe de base, c'est de créer un barreau de ligne nouvelle dans le moyen pays, qui relie la zone niçoise à la ligne Cannes-Grasse (ici, en bleu), afin de permettre aux trains, d'une part aux TER, de desservir cette ligne et la gare intermédiaire qui sera faite dans le secteur de Sophia par une boucle, en revenant par la voie historique de la côte et, d'autre part, aux TGV, d'aller également desservir la zone de Sophia avant d'aller à Nice, ou bien, comme aujourd'hui, de desservir Cannes et Antibes par la côte.

Nous avons différentes variantes de tracé dans les Alpes-Maritimes, et différentes solutions de position de gare. Dans le cadre de la concertation avec les élus, il y a une autre solution qu'il nous a été demandé d'étudier. C'est la création d'une gare TGV dans le secteur de Cannes Marchandises. Elle est représentée ici en vert.

Dans le secteur du Var, un aménagement s'avère nécessaire pour que l'ensemble du service prévu en Priorité 1 fonctionne. C'est dans le secteur de La Pauline. Dans ce secteur-là, nous avons la voie d'Hyères qui se sépare de la voie qui va vers Nice. Aujourd'hui, le croisement se fait à niveau, avec une contrainte en termes de construction horaire et de circulation des trains. Pour lever cette contrainte, nous prévoyons de déniveler le raccordement et d'aménager la gare de La Pauline à quatre voies.

Enfin, sur le secteur Marseillais, j'ai présenté tout à l'heure ce réseau et les principes d'aménagement du projet en Priorité 1 avec, comme je vous l'ai expliqué, un tunnel, une gare souterraine au droit de Saint-Charles et deux zones d'échange au nord et à l'est. Au nord, cela se traduit par l'ajout de deux voies aux deux voies existantes. Cette ligne-là, Paris-Lyon-Marseille, est à deux voies et, sur ce tronçon, elle passerait à quatre voies. Dans la vallée de l'Huveaune, où nous avons trois voies, il est prévu de rajouter une quatrième voie.

En termes de variantes, nous pouvons distinguer trois secteurs.

Le secteur nord, où les variantes portent essentiellement sur les têtes de tunnel. Sont aujourd'hui présentées à la concertation deux solutions, une solution où la tête de tunnel est dans le secteur de la Cité de la Cosmétique, de la Cité des Castors, un peu en amont de l'A7, et une autre possibilité de tête de tunnel qui se situerait dans le secteur de Saint-Barthélemy, avec des tracés de tunnel qui en découlent et qui sont un peu différents.

Nous avons un autre secteur, au niveau de la gare Saint-Charles, où nous avons deux possibilités, qui sont ici illustrées en jaune et en vert, deux possibilités d'implantation et de configuration de la gare Saint-Charles. Elles se distinguent principalement par l'orientation de la gare, son positionnement dans l'espace, mais aussi par la profondeur de la gare souterraine. Ce sont des possibilités de raccordement aux autres éléments du pôle d'échange de la gare Saint-Charles, au métro, à la gare routière, et les possibilités d'aménagement qui sont associées, notamment tout ce qui pourrait en découler en potentiel d'aménagement dans le sens d'un meilleur

dialogue avec la gare, d'un meilleur accès à la gare. Vous savez que la topographie fait que Saint-Charles n'est quand même pas très accessible aujourd'hui, et elle est un peu isolée par rapport à la ville.

Enfin, dans secteur de la vallée de l'Huveaune – nous allons y revenir un peu plus précisément – nous avons différentes variantes, d'une part, sur les coupes de tunnel, un peu comme je vous l'expliquais au nord. Trois possibilités de tête de tunnel pour se raccorder sur la ligne Marseille-Aubagne. Ensuite, nous avons deux possibilités d'aménagement de la gare de La Barasse, en jaune et en orange.

J'ai oublié de préciser que, dans nos formes de documents, le bleu est en général utilisé quand nous avons un aménagement commun à plusieurs variantes. Là, dans toutes les variantes proposées par la SNCF, nous avons cette quatrième voie et l'aménagement des gares qui en découle, sur une longue section de la vallée de l'Huveaune.

Suite aux discussions qui ont eu lieu avec la commune d'Aubagne, et plus généralement les élus de la vallée de l'Huveaune, nous avons une autre solution qui est la solution d'un tunnel qui ne déboucherait pas dans la partie aval de la vallée, mais qui serait porté le plus loin possible pour éviter une quatrième voie, autant que possible, dans la vallée de l'Huveaune. C'est ce qui est figuré en vert.

Nous allons revenir un peu, simplement, pour rappeler – et si vous le voulez, dans le débat, nous pouvons être un peu plus précis – que la quatrième voie est nécessaire dans les projets présentés par la SNCF, parce qu'aujourd'hui, nous avons un fonctionnement qui fait que les TER entre Marseille et Aubagne roulent tous sur la même voie, la troisième voie, la voie qui est au sud. Ils se croisent par endroits, dans deux gares, en l'occurrence, à la Blancarde et à la Barasse. Par ailleurs, les deux voies au nord portent les circulations qui ne s'arrêtent pas dans la vallée de l'Huveaune, ou très peu.

Nous avons un système qui a apporté du mieux en termes de fréquences, mais qui a ses limites, à la fois en termes de fréquence et en termes de robustesse du système. En créant la quatrième voie, nous changeons assez fondamentalement le mode d'exploitation. Comme vous le voyez, nous avons deux paires de voies, une orientée dans un sens au nord et l'autre sens au sud. Nous avons un fonctionnement qui est plus robuste, parce que les voies peuvent être utilisées par les différents convois et elles peuvent se secourir l'une l'autre.

Je ne vais pas forcément décrire très précisément les trois premières variantes. La première variante de tête de tunnel est implantée dans le secteur de la Blancarde, après la Blancarde, dans le secteur de la Parette, après le dépôt du tramway. La quatrième voie nécessaire dans la vallée de l'Huveaune commence dans ce secteur de la tête de tunnel.

Dans la deuxième variante, la tête de tunnel se situe au nord de l'autoroute, dans le secteur du Master Park. Si vous avez en tête la station essence qui est sur l'A50, c'est dans ce secteur-là, quand vous venez vers Aubagne, sur la gauche. Le tunnel sort dans le secteur du Master Park, puis les voies nouvelles franchissent l'autoroute et l'Huveaune en viaduc, avant de se raccorder à la ligne existante dans le secteur de Saint-Marcel.

Dans la troisième variante, le tunnel est prolongé en passant sous l'autoroute A50 et sous l'Huveaune, et les voies ressortent dans le secteur ferroviaire de Saint-Marcel, que vous connaissez, qui est derrière la zone d'activité de Saint-Marcel. A partir de là, nous avons une quatrième voie, comme dans les deux autres variantes.

Entre ces trois variantes, les différences principales, il y en a en termes de coûts, nous le verrons. Il y a un peu moins de 200 millions d'euros d'écart entre la plus chère et la moins chère. Et puis il y a des fonctionnements qui sont un peu différents. Plus la zone d'échange, plus la section à quatre voies est homogène et longue dans la vallée de l'Huveaune, mieux le système fonctionne, plus il est robuste. Donc, la première option que je vous ai présentée, la variante 1 avec la tête de tunnel dans le secteur Blancarde, est plus opportune, du point de vue du fonctionnement du système ferroviaire. Du point de vue des impacts, en revanche, la quatrième voie est implantée sur une plus grande longueur. Il y a donc un peu plus d'impact sur le bâti. Néanmoins, il y a les protections acoustiques qui en découlent, et qui peuvent aussi être un avantage en contrepartie.

Ensuite, dans les deux dernières variantes que je vous ai décrites, nous avons des impacts un peu différenciés en termes de secteurs impactés, puisque dans un cas, c'est plutôt dans le secteur de la tête de tunnel, qui est derrière le Master Park, alors que dans l'autre cas, c'est plutôt dans le secteur de la zone d'activité de Saint-Marcel. Il ne nous appartient pas de juger de ce qui est le moins pire.

Ensuite, si nous décrivons le secteur de La Barasse, nous avons deux possibilités d'aménagement de la gare de la Barasse. Je préférerais commencer par la variante B2. Vous savez peut-être que la ligne ferroviaire décrit une courbe au niveau de la Barasse. Soit nous aménageons la quatrième voie en conservant cette courbe de la ligne existante, et nous aménageons simplement la gare avec une quatrième voie à peu près là où elle est ; soit, dans l'option B1, nous redressons la courbe. Nous alignons la voie. Cela a un avantage, parce que nous devons aujourd'hui rouler moins vite. Cela permet d'homogénéiser les vitesses et de gagner un peu de temps, avec d'autres avantages que nous pourrions redévelopper. C'est en tout cas un projet un peu différent, puisque nous déplaçons la gare de quelques dizaines de mètres. C'est un projet d'aménagement qui est différent, avec l'accès à la gare qui est différent, où l'urbanisation du site ne serait pas sur les mêmes parties de chantier. Nous avons ici des arguments en faveur de l'un ou de l'autre.

En termes de coût, c'est la variante B1 qui est un peu moins chère, parce qu'elle est construite à l'abri des circulations de la ligne existante. En fait, comme nous redressons la ligne, nous faisons le chantier à l'abri des circulations. Ensuite, nous raccordons à la ligne existante.

Je vais ensuite venir sur le secteur d'Aubagne, en zoomant un peu plus. Dans le secteur d'Aubagne, vous l'aurez compris, tous les scénarios présentés par la SNCF prévoient une quatrième voie qui est positionnée au nord de la voie existante, dans toute la traversée de la commune, et un aménagement de la gare d'Aubagne pour accueillir cette quatrième voie et réaménager le plan de voies de la gare pour que cela fonctionne correctement.

La première conséquence très claire, c'est dans la section où la voie ferroviaire est jumelée avec l'autoroute. En créant une quatrième voie ferroviaire au nord, nous n'avons pas la place de la mettre entre les voies existantes et l'autoroute. Nous décalons donc l'autoroute vers le nord d'une douzaine de mètres environ. C'est, *grosso modo*, du chemin de l'Aumône Vielle jusqu'au rond-point Manouchian, un peu avant.

Les autres conséquences, c'est qu'en créant une quatrième voie dans le secteur de l'échangeur A501-A50, nous avons la bretelle de l'A50 qui part vers Toulon qui passe sur un pont important. Avec l'impasse, en dessous, la travée n'est pas suffisante pour insérer cette quatrième voie. Il nous faut reprendre l'ouvrage.

Ensuite, nous avons également des aménagements complémentaires, qui sont associés aux réaménagements – le décalage de l'autoroute et la reprise de cette bretelle – qui concernent également la bretelle de sortie vers Aubagne centre et la voirie qui va vers la gare. Vous le voyez. Et puis, comme je vous l'ai dit, un réaménagement de la gare et un projet d'aménagement et de développement du pôle d'échange, évidemment en lien avec le développement des transports collectifs et les projets d'aménagement du parvis et du secteur de gare de la commune.

L'autre scénario a été examiné à la demande des élus, suite à la concertation du printemps. Il a pour objectif, comme je l'ai dit en introduction, de limiter au maximum l'implantation de la quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune et donc de prolonger le tunnel qui arrive de Saint-Charles en souterrain le plus loin possible.

Dans ce scénario, il ne faut pas prendre les pointillés pour un tracé. Nous n'avons pas fait d'étude aussi pointue et aussi poussée, que dans les scénarios précédents, puisque nous n'avons pas eu le temps équivalent. C'est donc un principe de prolongement du tunnel.

Les certitudes, c'est qu'à un moment donné, en Priorité 1, il faut connecter ce tunnel à la ligne existante. Il faut que les trains qui sont passés en souterrain puissent regagner la ligne existante pour continuer leur route vers Toulon. Il y a donc une zone de raccordement qui, *a priori*, se place le plus loin possible pour éviter la quatrième voie dans le secteur de l'entrée d'Aubagne. Et puis, il y a nécessité d'avoir une autre connexion entre la surface et le souterrain, plus en aval de la vallée, plutôt dans le secteur de La Pomme ou entre Blancarde et Saint-Marcel, pour faire le mouvement inverse, c'est-à-dire permettre à des trains qui partent de Saint-Charles en surface de regagner le tunnel, pour qu'en Priorité 2 ils puissent emprunter la ligne nouvelle jusqu'à Toulon. Ces services feraient, par exemple, Marseille-Toulon-Nice en profitant des bénéfices de la grande vitesse en Priorité 2.

Il y a des émergences en surface. Il y a aussi une réorganisation des trois voies en surface qui est nécessaire. Il y a des gares intermédiaires. En contrepartie de quoi, il n'y a pas de quatrième voie en surface, sauf à l'arrivée sur Aubagne, à partir du moment où nous avons raccordé le tunnel et la ligne de surface.

Sur la *slide* suivante, nous avons une synthèse de ce que je vous ai dit. Tout d'abord, sur les trois possibilités de têtes de tunnel que j'ai décrites dans la vallée de l'Huveaune, vous avez la précision sur les coûts, que vous pouvez retrouver dans nos documents écrits. Je disais que nous avons 170 millions d'euros d'écart entre la variante la moins chère, qui est la tête de tunnel la plus à l'ouest, et la plus chère, qui est la tête de tunnel à Saint-Marcel. Pour le reste, j'ai à peu près décrit les différents impacts.

En ce qui concerne la Barasse, de la même façon, j'ai un peu expliqué les différences de temps de parcours, les différentes possibilités d'aménagement entre ces deux variantes et les différences de coût, avec un coût un peu supérieur dans la variante où nous restons sur le tracé existant.

Dans la variante en tunnel continu, pas de quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune, sauf en entrée d'Aubagne, un réagencement en surface des trois voies à prévoir, des têtes de tunnel en entrée d'Aubagne et une autre en aval de la vallée, la reprise de la bretelle, puisque, *a priori*, nous sommes dans ce secteur de nouveau à quatre voies au moins, puisqu'il y a aussi les voies qui ressortent du tunnel. Le tunnel est plus long, donc la quantité de déblais est plus importante.

L'absence de quatrième voie, c'est aussi, du coup, moins de trafic en surface, donc moins d'augmentation du bruit dans ce cas.

Sur la partie exploitation, nous avons une discussion, parce que nous avons un avantage structurant à cette solution, qui est que nous allons séparer deux infrastructures. L'une est en souterrain, l'autre en surface donc, s'il arrive un gros incident qui coupe toutes les circulations sur l'une, nous avons l'autre qui peut prendre le relais. Quand nous avons toutes les voies au même endroit, si un incident les impacte toutes, nous perdons l'ensemble du trafic. En revanche, au quotidien, il semble que l'exploitation sera moins évidente, parce que les deux itinéraires ne sont pas équivalents, contrairement à ce qui est le cas dans le scénario de base. Nous ne pouvons pas utiliser une voie plutôt que l'autre pour un même service.

Le surcoût assez important de cette variante est principalement dû au rallongement du tunnel. C'est-à-dire que creuser un tunnel sur entre huit et dix kilomètres de plus, c'est évidemment beaucoup plus cher que d'aménager une quatrième voie. C'est ce qui explique la fourchette de 650 à 800 millions d'euros, selon que l'on compare aux différentes têtes de tunnel à l'ouest, selon la longueur de tunnel qu'il faut rajouter.

Dans la phase suivante, j'évoquais la méthodologie, il reste pas mal de travail à faire, notamment ce que j'ai qualifié de mesures de réduction ou de compensation concernant les nuisances sonores. En l'occurrence, ce sont des mesures de réduction. Nous sommes tenus de respecter un certain nombre de règles, et les modèles acoustiques qui doivent être mis au point nécessitent que le projet soit relativement précis. C'est un travail qui est principalement devant nous, même si nous pouvons avoir dégrossi le sujet.

Nous avons évidemment des précisions à apporter sur les tracés et sur les emprises du projet, que ce soit en phase définitive ou en phase travaux. Un peu de la même façon que pour les études acoustiques, nous avons pas mal de travail sur les enjeux hydrauliques. Nous avons déjà mis au point des modèles, et nous les travaillons avec la DDTM, mais du travail pour affiner les mesures à prendre.

Il y a un sujet important qui concerne l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) d'Aubagne, puisque nous sommes là vraiment en intégration complète avec la collectivité. Il faut que nous travaillions dans le même sens.

Et puis nous avons toute la partie de phases chantier qui, évidemment, ne peut être précisée que lorsque nous avons un projet un peu plus précis.

Pour finir, il faut évoquer deux sujets qui ont aussi été discutés dans le cadre de la concertation avec les élus, notamment d'Aubagne.

D'une part, une demande qu'en Priorité 2, dans nos scénarios – c'est vrai que nous n'avons pas eu de schéma qui explique cela – nous avons une ligne nouvelle qui relie Aubagne à Toulon et qui part en tunnel, pour passer en tunnel sous Aubagne, qui part en amont d'Aubagne, dans le secteur des stades. Monsieur le Maire et son équipe nous ont demandé de réfléchir à une autre hypothèse, qui consistait à décaler les têtes de tunnel plus en aval dans la vallée pour éviter d'impacter ce secteur-là. Aujourd'hui, nos réflexions nous conduisent à penser que cela pourrait se situer dans le secteur de Saint-Menet, je dirais juste en limite de frontière avant la gare de La Penne-sur-Huveaune, dans le secteur des stades et des gens du voyage, si cela vous parle plus.



Dans la phase suivante, nous regarderons où peut se situer cette entrée de tunnel et ses impacts, le cas échéant, sur notre projet de Priorité 1, s'il faut prendre des mesures d'anticipation et ce que cela change éventuellement à nos projets.

Il y a une autre demande qui a consisté à nous demander de réfléchir sur l'opportunité d'une gare TGV à Aubagne. Comme je vous l'ai expliqué, en Priorité 2, nous aurons une ligne nouvelle qui sera construite entre Aubagne et Toulon, et qui passe en tunnel sous Aubagne. Cette gare serait donc souterraine, *a priori* dans le site de la gare ferroviaire existante.

Cette hypothèse n'est pas l'hypothèse de base qu'il nous a pour l'instant été demandé d'étudier dans le projet. Elle nécessite évidemment des études, à la fois sur le plan fonctionnel et sur le plan technique.

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

Pour terminer rapidement la présentation et laisser la parole, cette concertation a fait l'objet de nombreuses réunions. Nous avons eu des réunions publiques de démarrage, puis des réunions publiques locales, sous ce format-là, qui ont été à la demande des élus. Nous aurons des réunions de synthèse les 19, 20 et 21 décembre – sur Marseille le 20 – qui nous permettront de restituer tout ce que nous aurons entendu lors de toutes ces réunions, pour que vous ayez les moyens de voir ce qui a été dit sur le territoire, et aussi de vous exprimer. Pour la concertation, vous pourrez vous exprimer à travers les registres, le site internet, les registres qui existent en Mairie, les registres qui sont ici, les cartes T et, bien évidemment, sur le site internet, pour exprimer vos préférences ou vos avis, que nous recueillerons bien évidemment et qui feront partie du bilan de la concertation. Je crois qu'il y a une permanence technique, où vous pourrez rencontrer le maître d'ouvrage. Je crois qu'elle est le vendredi après-midi à Aubagne. Vous pouvez venir rencontrer les équipes techniques sur des sujets un peu plus personnels. Dans les réunions publiques comme celle-là, nous parlons de grands sujets mais, pour les cas particuliers, vous pouvez venir rencontrer notre équipe le vendredi, de 13 heures 30 à 17 heures.

Dernière présentation, cette concertation a fait l'objet d'une information générale, qui continue, d'ailleurs, par voie de presse, pour prévenir l'ensemble des personnes. Je vous conseille pour votre d'information, parce qu'il est tenu à jour le plus régulièrement possible, et parce que vous avez l'ensemble des avis et contributions qui y sont additionnés, d'être sur le site internet. Nous avons aussi une activité sur les réseaux sociaux

Voilà pour la présentation. J'ai évoqué le registre. Ce qui compte pour le maître d'ouvrage dans cette phase de concertation, c'est de recueillir des avis. Nous sommes là pour répondre à vos questions et pour que vous puissiez donner vos avis dans le cadre de cette concertation, de façon à ce que nous puissions restituer et prendre en compte ces demandes.

Je laisse le micro à Stéphane SAINT-PIERRE.

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

Merci.

Je vais donner quelques éléments pour la prise de parole, et ensuite, je passerai la parole à Monsieur le Maire et à Monsieur le Député. Sur la manière dont nous vous proposons que l'échange se déroule, je vous donne juste

les règles. Nous allons vous demander de lever la main pour que nous vous donnions la parole. Attendez avant de vous exprimer de parler dans le micro, puisque vos interventions sont enregistrées. Cela permet ensuite de les retracer sous forme d'un *verbatim*, qui sera versé au bilan de la concertation. Nous vous demanderons de vous présenter. Evidemment, s'il y a plusieurs personnes qui lèvent la main en même temps, ce qui est vraisemblable, il faudra bien qu'il y en ait un qui commence et d'autres qui suivent. Nous prendrons le temps de prendre toutes les questions. Ce que nous vous proposons, comme nous le faisons pour toutes les réunions de concertation, c'est de donner la priorité aux habitants de la commune et des communes limitrophes, dans un premier temps, et ensuite aux autres personnes. Soyez attentifs à cela. Nous comptons sur votre civisme pour le respect de cette consigne.

Dernier point, qu'il y ait des points de vue différents ou divergents entre les participants ou divergents avec les propositions du maître d'ouvrage, cela n'empêche pas d'être respectueux et d'avoir de la considération mutuelle, et de pouvoir s'écouter.

Sans plus tarder, je vous remercie de bien vouloir respecter ces règles, et je laisse la parole à Monsieur le Maire.



# INTERVENTIONS DES ELUS

## **Gérard GAZAY, Maire d'Aubagne**

Merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Monsieur le Député, Monsieur le Vice-président de la Métropole, chargé des transports, Monsieur Jean-Pierre SERRUS, Monsieur le Maire, Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, je vais essayer d'aller vite, parce que je sais qu'il y a beaucoup de personnes qui veulent prendre la parole mais, si vous me le permettez, je voudrais quand même prendre quelques minutes pour expliquer ce qui vient d'être dit, mais avec une vision qui est peut-être un peu différente : celle de l' élu que je suis, donc, Maire d'Aubagne.

Nous avons bien sûr, avec le Député et d'autres élus ici, depuis longtemps, exprimé notre désaccord avec cette ligne nouvelle, puisque nous étions très favorables à ce que cette ligne nouvelle ne passe pas par les métropoles, mais qu'elle passe par Aix-en-Provence. Cela, c'était avant. Cela a été décidé en 2009.

Depuis 2009, la SNCF travaille sur un scénario de ligne nouvelle. Tous les élus, quels qu'ils soient, de l'opposition d'alors, de la majorité d'alors, qui sont aujourd'hui inversés, mais tous les élus, nous étions tous d'accord pour que cette ligne nouvelle ne passe pas par ici. En 2009, décision du Gouvernement. Entre parenthèses, c'était un Gouvernement avec lequel je pouvais avoir un certain nombre d'affinités à l'époque, donc voyez que je ne fais pas de langue de bois. Le Gouvernement a donc décidé, et ils sont partis pour travailler sur une ligne nouvelle.

Cette ligne nouvelle, nous y sommes aussi opposés. Encore une fois, tous élus confondus, nous avons vraiment fait le travail pour dire que nous ne sommes pas d'accord avec cette ligne nouvelle.

En 2014, je suis élu Maire d'Aubagne au mois de mars. Parmi les premières démarche que j'effectue, je vais voir les Directeurs de la SNCF, la Préfecture, et je dis clairement que je m'oppose au projet SNCF qui vient de vous être présenté, notamment sur le projet à quatre voies.

*Applaudissements.*

Je remercie Monsieur CHERRIER, parce qu'il sait qu'il est en terrain, non pas ennemi, mais hostile sur ce territoire, et je pense que tout le monde prendra la parole après. Il a quand même fait le travail, il a essayé de nous convaincre, il a essayé de nous expliquer, comme cela a été fait ce soir. Il faut donc remercier les responsables de la SNCF de faire ce travail d'explication. Ils ont une vision, c'est la vision d'une grande administration qui s'appelle « SNCF », mais ce n'est pas la vision des élus et des habitants que nous sommes, ici, sur le territoire.

Je vais faire simple, parce que sinon je vais passer deux heures à vous raconter l'histoire, mais je vais aller à l'essentiel. Nous nous sommes opposés, avec le Député et les élus d'Aubagne, sur ce sujet-là. Nous avons dit que nous n'étions pas d'accord et puis, bien sûr, la procédure a continué. Au début de l'année 2016, une

concertation avec les élus a été faite. Aujourd'hui, la SNCF est en concertation avec l'ensemble de la population.

Lors de cette concertation, qui a eu lieu en Préfecture, en présence du Préfet, le Député était là, les parlementaires étaient là. Bien évidemment, nous avons redit notre opposition très claire au projet présenté par la SNCF. Tout cela pour aboutir, vous venez de le voir, à la proposition que nous soutenons ici, au niveau des élus, qui consiste à mettre en place sous forme enterrée cette ligne nouvelle. A partir du moment où la ligne nouvelle est, c'est décidé au plus haut niveau, nous disons, sur le plan des principes, pour le territoire d'Aubagne, que nous voulons que cette ligne soit enterrée.

Si, comme l'a dit le Garant de la concertation, il faut le justifier, je vais le faire en quelques mots. Premier argument, la vallée de l'Huveaune est une vallée qui est saturée : une autoroute, trois voies de chemin de fer, deux routes nationales ou départementales qui sont sur chaque côté. Nous avons aussi un territoire qui traverse la vallée de l'Huveaune. Cette vallée de l'Huveaune est un territoire économique en devenir. Il ne nous paraît absolument pas acceptable de détruire cette voie-là, cette vallée de l'Huveaune.

Deuxième argument, qui est bien sûr corollaire à ce que je viens de dire en premier, c'est que, comme il y a à la fois du trafic en voiture, train, autoroute, etc., nos populations qui sont dans cette vallée de l'Huveaune ne peuvent plus souffrir de manière visuelle, de manière auditive, de manière urbaine, à ce tracé. Je crois qu'il faut entendre les populations. Quand elles disent qu'elles ne veulent pas, je crois qu'il faut écouter les populations.

La proposition que nous avons faite, qui a été soulignée dans la présentation, c'est d'enterrer cette ligne nouvelle.

Je suis élu du territoire. Est-ce qu'il faut l'enterrer à partir de Saint-Menet, pour qu'elle soit enterrée sous La Penne-sur-Huveaune et Aubagne et qu'elle arrive à Aubagne ou est-ce qu'il faut qu'elle soit enterrée depuis Marseille ? Il y a d'autres élus du territoire de ce côté-là. Je pense à la Députée Valérie BOYER, qui s'est aussi beaucoup impliquée dans cette concertation des élus. C'est à elle de le dire de son côté.

En tout cas, je le dis clairement : nous ne voulons pas de quatrième voie. Il y a, de chaque côté de cette quatrième voie, sur le territoire aubagnais, le pôle Alpha, qui est une zone d'activité importante, sur laquelle il y a des entrepreneurs, il y a de l'économie. Je ne souhaite pas, nous ne souhaitons pas que l'on puisse détruire des emplois, détruire des entreprises. Il y a, sur ce même territoire, des habitants de chaque côté. Nous ne voulons pas que ces habitants soient encore plus pénalisés.

Je pourrais discourir à foison. Je ne vais pas le faire. Je vais simplement rappeler notre position, et le Député va s'exprimer derrière. Bien sûr, nous sommes en phase avec le Député, comme également avec les élus de la circonscription – je salue le Maire de Cuges, qui est là – qui nous ont accompagnés, bien qu'ils ne soient pas impactés au premier chef par cette phase 1. L'ensemble des élus de la neuvième circonscription sont opposés à ce tracé qui nous est proposé par la SNCF.

Nous demandons instamment d'avoir le projet alternatif de voies enterrées. Vous l'avez dit, Monsieur GUYOT, le tracé de ligne enterrée que vous avez présenté n'était pas encore définitif. Nous souhaitons – je le dis très clairement – qu'elle soit enterrée sous les voies actuelles, sous les trois voies actuelles. Voilà ce que je voulais dire. Je l'ai dit rapidement, car je ne veux pas monopoliser la parole, je crois que beaucoup veulent intervenir.

*Applaudissements.*

**Bernard DEFLESSELLES, Député et Conseiller régional**

*A bèn parla*, comme on dit chez nous. Tu as bien parlé. Vous l'aurez compris, je suis en osmose avec le Maire d'Aubagne. Sans allonger le débat, puisque c'est à vous que revient la parole, cela fait douze ans, pratiquement, que je bataille sur ce sujet-là. Douze ans de travail, douze ans d'accompagnement des élus, avec les Maires, les Maires de la vallée de l'Huveaune, mais les Maires aussi qui continuent jusqu'à Cuges, en passant par Roquefort-la-Bédoule, Gémenos, etc. Avec les associations, aussi, que je salue. Elles ont fait un travail remarquable. Je pense à Vivre à Gémenos. J'ai vu Monsieur CHAIX, qui est là, je vois Alexandre AMBERTO etc. Nous n'avons eu de cesse, depuis près de douze ans, de contester ce projet.

Il a été décidé par le Gouvernement, très bien. Notre rôle d'élus, c'est de faire en sorte que ce projet n'impacte par les habitants, nos concitoyens, en particulier de la vallée de l'Huveaune, mais les autres également.

Notre mission, notre rôle, ce que nous avons fait depuis douze ans, voire dix ans, cela a été de le faire en rassemblant tout le monde. J'ai le souvenir d'avoir conduit à l'Elysée une mission avec des Maires de gauche comme de droite, et je n'ai pas changé d'avis sur ce sujet. Nous avons fait moult réunions – je vois ici l'ancien Maire d'Aubagne, et d'autres, avec le Maire de Cuges – et nous étions en phase et en parfaite harmonie sur ce sujet. Nous n'avons pas changé notre position d'un iota.

Maintenant, nous passons aux actes. Je voudrais quand même vous rappeler que l'on nous a fait prendre une décision, il y a une dizaine d'années, pour faire une troisième voie dans la vallée de l'Huveaune. J'en ai le souvenir, parce que c'est moi qui l'ai faite inscrire au contrat de plan en l'an 2000, quand Monsieur JOSPIN est venu signer le contrat de plan dans la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, à l'hôtel de Région, quelque temps avant, la troisième voie entre Marseille et Aubagne était quasiment oubliée. Marseille-Aix était prévue, et elle est en train de se faire progressivement, mais Marseille-Aubagne avait été oubliée.

Il nous a fallu quatorze ans - quatorze ans ! - de 2000 à 2014, puisque nous l'avons inaugurée fin 2014, pour réussir à faire 13 kilomètres de voie ferrée pour essayer de désaturer la vallée de l'Huveaune.

Le sujet, nous le connaissons. Nous les connaissons, ces sujets-là. Aujourd'hui, que faut-il faire ? Le Maire l'a expliqué. Nous ne pouvons pas considérer que comme cela, d'un trait de plume, on puisse ravager une partie de nos entreprises et nos concitoyens qui sont sur la part du tracé.

Donc, que faut-il faire ? Il faut faire en sorte que les élus soient entendus. Cela a été compliqué. Je le dis à Monsieur CHERRIER, qui est là : nous avons combattu. Il n'était pas prévu qu'il y ait un cahier d'acteurs des élus. Il a fallu l'imposer. C'est pour cela que, dans le dossier de concertation que nous avons aujourd'hui, dans le grand public, il y a un cahier de la proposition des élus.

La proposition des élus est simple, c'est celle que vous a expliqué le Maire d'Aubagne, c'est faire un tunnel. C'est de faire un tunnel le plus en amont possible à l'ouest, car il faut protéger La Penne-sur-Huveaune. J'ai eu le Maire il y a deux jours, il est évidemment sur notre ligne, car il faut aussi protéger La Penne-sur-Huveaune. Il y a La Penne-sur-Huveaune, Aubagne et, bien sûr, après, Cuges. Roquefort-la-Bédoule, c'est réglé, Gémenos également. Voilà notre objectif, voilà notre contrat, si j'ose dire.

Sur ce sujet-là, tunnel. Alors, il nous est expliqué qu'un tunnel de Marseille à Aubagne, c'est compliqué, c'est cher, etc. Peut-être. En tout cas, ce que nous voulons, c'est un tunnel le plus en amont possible à l'ouest avant La Penne-sur-Huveaune, c'est-à-dire, comme nous vous l'avons expliqué à l'instant, éventuellement Saint-Menet.

Ensuite, il y a une deuxième problématique, et le Maire l'a bien expliqué, ce sont les voies de surface. Nous avons fait une troisième voie. Cette troisième voie que j'ai faite inscrire au contrat de plan, nous l'avons programmée à 100 millions d'euros, et elle a coûté 250 millions d'euros à l'arrivée. Elle avait été vendue à l'époque en disant que cela allait faire de nouveaux TER en heure de point, que nous irions plus vite à Marseille et que tout allait bien sur passer. En partie, en partie.

Il nous est maintenant expliqué qu'il faut une quatrième voie. Ce n'est pas possible. La quatrième voie, c'est un chantier pharaonique ! Cela veut dire qu'une partie de l'autoroute de droite est déplacée pour la mettre à gauche, quand on monte de Marseille en allant sur Aubagne. Vous imaginez un peu le chantier !

Notre proposition est claire, elle est écrite, elle est dans le cahier d'acteurs. C'est, un, on fait un tunnel le plus large possible en amont, à l'ouest, c'est-à-dire en décrochement de Saint-Menet et, deux, on reste sur trois voies dans la vallée de l'Huveaune. Voilà notre proposition. Voilà la position unanime de tous les élus, qu'ils soient de gauche ou de droite, peu importe, « on s'en fiche ». C'est notre position.

Voilà très simplement ce que je voulais dire. Maintenant, c'est à SNCF de « mouliner » un peu. Frottez-vous la cervelle, « débrouillez-vous », faites en sorte que cela soit faisable. Alors, il y a les contraintes techniques. OK, mais, nous, nous avons d'autres contraintes. Notre rôle est de protéger notre population, de protéger nos concitoyens, de faire en sorte que l'environnement dans cette vallée de l'Huveaune soit protégé. C'est notre mission. C'est la mission des élus. Nous avons été élus pour cela, nous n'avons pas été élus pour faire autre chose.

Donc, débrouillez-vous de vos problématiques techniques, mais nous restons sur cette position, qui est très claire et très simple.

*Applaudissements.*

## ECHANGES AVEC LA SALLE

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

Nous allons donner la parole à Monsieur. Ce que je vais vous demander à chaque fois, c'est de vous présenter.

### **Bernard DESTROST, Maire de Cuges-les-Pins**

Merci. J'ai un petit regret, quand même. Vous nous avez fait une belle présentation, mais je crois que vous avez oublié tout ce qui était après Aubagne, c'est-à-dire Roquefort-la-Bédoule, Gémenos et Cuges. Je crois que ce serait bien, aussi, que nous puissions en discuter.

Je voudrais m'associer totalement avec le discours et les propos de mon ami Gérard GAZAY concernant la vallée de l'Huveaune, notamment le tunnel. Je voudrais aussi m'adresser à Monsieur DEFLESSELLES, notre Député, et lui dire qu'effectivement, cela fait plus de quinze ans que nous militons pour ne pas avoir de nuisance sur nos territoires.

Ce que je vous demande, c'est de le prendre en compte – je ne vais pas m'attarder, puisque cela a été très bien dit par mes prédécesseurs. Nous rencontrons des nuisances sur l'autoroute au quotidien. Si, demain, l'autoroute doit être déplacée, pour beaucoup de Cugeois, d'Aubagnais, de Gémenosiens et de tout le territoire qui encadre l'autoroute, cela va encore causer des difficultés supplémentaires.

Concernant Cuges, Cuges est impactée par une départementale qui traverse son village de part en part, avec un bon nombre de véhicules et de poids-lourds qui le traversent. Si c'est pour encore apporter des nuisances supplémentaires sur la commune de Cuges, je crois que nous en avons assez. Je vous demande aussi de voir ce que vous pouvez faire pour déplacer cette ligne plus au sud.

Voilà ce que j'avais à vous dire, et je vous remercie de votre attention.

*Applaudissements.*

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

Je vais juste faire un petit point sur les éléments, sur pourquoi il n'y a pas de présentation sur Cuges et Gémenos dans le plan. C'est tout simplement parce que ce projet concerne la Priorité 2. Il concerne la suite. Sur les positionnements, vous les avez dans la zone de passage préférentielle (ZPP). Le passage dans la zone de Cuges est quand même déjà au sud.

Voilà, cela fait en tout cas partie de la ZPP. Le passage de Gémenos, dans le cadre de la Priorité 2, est prévu en tunnel. La sortie est au niveau de Cuges, mais au sud. Regardez la zone de passage préférentiel.

### **Jean RENO, habitant d'Aubagne**

D'abord, visiblement, votre concertation me paraît fortement tronquée. Vous faites des présentations séquentielles, et nous ne voyons pas l'ensemble du réseau. C'est vrai que, si nous faisons rentrer le tunnel à

l'ouest, du côté de Saint-Menet, il ne nous est pas dit où il doit sortir. Va-t-il sortir dans la plaine d'Aubagne, va-t-il sortir après Gémenos, va-t-il sortir à Cuges ou ailleurs ?

Alors, une proposition vous a été faite dans le cadre des réunions avec les associations, que vous deviez étudier, et je vois qu'elle a été abandonnée. C'était de partir directement de la Barasse, de faire passer le tunnel sous Carpiagne, arriver à Cassis, juste à côté de la gare de Cassis, puis repartir en tunnel pour ressortir derrière Athélia, à La Ciotat.

En termes d'avantages, cela permettait quelques kilomètres de moins que le tracé par Cuges, et aussi, des coûts qui peuvent être moins onéreux qu'en passant dans la plaine d'Aubagne et dans la zone d'argile de la plaine d'Aubagne, avec les impacts sur la nappe phréatique. En faisant dans le calcaire, les coûts peuvent être intéressants.

Alors, cette proposition, j'aimerais – et si les gens qui sont ici le souhaitent, ils pourraient le rappeler, le mettre dans l'avis que l'on nous demande – qu'elle soit sérieusement étudiée. Je la pense être une alternative crédible et intéressante. Merci.

*Applaudissements.*

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

Je vous confirme en tout cas, et je pense que nous l'avons déjà évoqué et que cela a fait l'objet de discussions, qu'à partir du moment où vous la formulez et où elle est présentée, elle sera prise en compte dans le bilan de la concertation. Nous y apporterons spécifiquement une réponse.

**Jean RENO, habitant d'Aubagne**

Il faut une étude. Ce n'est pas répondre.

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

Non, non. Nous ferons les études.

**Daniel FONTAINE, Maire honoraire**

Monsieur CHERRIER, bonjour. C'est devenu une histoire, ce que nous avons ici. Pour beaucoup, nous nous connaissons. Rappelons-nous que la bataille a commencé dans l'école maternelle Valriant.

J'ai l'impression, en entendant les propositions qui sont faites - le nom a été changé, nous n'avons plus le train à grande vitesse - que les propositions sont globalement toujours les mêmes.

Nous avons affaire à un véritable rouleau compresseur qui, obligatoirement, doit passer sur les instances de concertation. Le rouleau compresseur contourne les espaces de concertation et continue sa route.

La différence entre ce que vous nous présentiez il y a de cela quelques années et ce que vous nous présentez maintenant, c'est que les choses sont plus tronçonnées, sont plus cadencées. Alors que nous avions auparavant une vision qui était à peu près globale, nous avons aujourd'hui une vision parcellaire.

La première vision qui nous est présentée, pour nous, Aix-Marseillais et Aubagnais, qui va de la Gare Saint-Charles à la gare d'Aubagne, est toujours la même. Ce qui a été dit a peut-être surpris quelques-uns, lorsque nous avons entendu la nécessité de faire bouger l'autoroute pour permettre à la quatrième voie de s'installer. Mais nous savions déjà cela. Nous n'avons rien appris de neuf, sauf que les coûts, d'année en année, vont sans cesse en augmentant et que les propositions qui sont faites, qui consisteraient à mettre en souterrain la plupart des ouvrages, sont - certes - des propositions auxquelles tout le monde peut naturellement souscrire, mais quand nous voyons le coût de l'opération quand elle est en surface, quand nous voyons le surcoût que cela amènerait, nous pouvons nous dire qu'au bout du compte, nous arrivons en disant : « *Les élus locaux et la population souhaitent ceci ou souhaitent cela, nous allons l'étudier* ». Lorsque la concertation sera terminée, la démonstration nous sera faite que cela n'est pas possible à réaliser. Nous reviendrons donc à la case départ, et pour les générations futures et les plus jeunes d'entre nous ici – je n'en fais pas partie – une dénaturation totale de notre territoire sera imposée.

Nous pouvons nous dire - mais je rêve -, que si nous souhaitons véritablement améliorer la cadence régulière qui dessert en particulier les deux villes de Toulon et Marseille, en passant par Aubagne, nous n'avons pas besoin de ce type de réalisation. Sauf s'il est envisagé, pourquoi pas, que la ligne à grande vitesse – au bout du compte, les TGV sont toujours privilégiés – se situe à l'extérieur de notre territoire, mais cela est une remise en cause totale du projet.

Je suis venu ici en espérant entendre quelque chose de neuf. A ma grande surprise – et je ne sais pas ce qu'en pense la population – nous retrouvons toujours la même chose, comme si le travail qui avait été effectué par les citoyennes et les citoyens à Aubagne, à Cuges, dans l'Ouest varois, et nous nous sommes rencontrés à La Penne-sur-Huveaune et Marseille des dizaines de fois, n'avait rien arrêté. Nous sommes à ce moment-là, si c'est le cas, dans une caricature de citoyenneté. Nous avons déjà eu l'occasion de vous le dire et je me permets, modestement, de le reprendre. J'en suis un petit peu déçu.

*Applaudissements.*

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

Je vais me permettre de faire quelques retours sur les propos qui ont été tenus. Je vous laisse juge des positions que vous avez, mais il est peut-être bon de rappeler quelques éléments déterminants dans l'histoire du projet, notamment le fait que, je vous l'ai dit, le projet est au départ un projet de LGV, le projet de LGV PACA. En 2011, il y a eu une concertation qui ne semble pas être une caricature de concertation, puisque nous avons proposé aux territoires un scénario de ligne à grande vitesse. C'est ce qui a été discuté.

En 2011, la concertation a demandé plusieurs choses. D'une part, que dans les référentiels de vitesse, nous n'ayons pas un train à très grande vitesse qui passe sur le territoire et que, d'autre part, nous prenions en compte les trains du quotidien. Le changement de projet n'est pas de la sémantique. Nous sommes passés d'une ligne spécifique, dédiée aux trains à grande vitesse à une ligne classique normale qui fait passer à la fois les TER, pour les services TER, et à la fois tout type de train, qu'ils soient d'ailleurs les trains à grande vitesse qui arrivent des lignes à grande vitesse en France ou les TER rapides qui seront mis en service dans les années



futures. Nous sommes sur un projet qui, au niveau de sa structure et de son service, a totalement évolué. Raison pour laquelle il ne s'appelle plus « ligne à grande vitesse », puisque ce n'est pas une ligne à grande vitesse. Cela change les référentiels de construction, qui ne sont plus du tout les mêmes.

Ce projet a totalement évolué. Je vous invite à regarder clairement le bilan de la concertation qui a été portée en 2011 et l'avis, et vous y verrez ces changements de façon extrêmement précise.

En 2013, le projet a été présenté à l'Etat, qui a mis en place une commission Mobilité 21, qui a considéré que l'intégralité du projet qui a considéré que l'intégralité du projet et son coût devaient être mis en place dans un étagement de réalisation. Ce n'est pas une décision du maître d'ouvrage, de séquencer le projet, mais une décision de l'Etat par rapport à des priorités et, notamment, ce qui était sorti de la concertation de 2011 et qui était la priorité demandée à la mise en place des trains du quotidien.

Je le répète, la Priorité 1, la désaturation de Marseille et de Nice, ne vise dans un premier temps que la stricte désaturation des nœuds ferroviaires et l'augmentation des trains du quotidien. Nous vous avons montré le doublement des trafics du quotidien. C'est donc un projet qui a totalement muté, qui a évolué, et ceci grâce à la concertation de 2011, puisque ce n'était pas le projet initial, et vous l'avez répété, du maître d'ouvrage.

Sur les positions de gouvernance et sur ce qui a été évoqué, oui, dans les conditions de réalisation de l'infrastructure, les zones de passage n'ont pas évolué entre ce qui avait été prévu initialement et ce qui est présenté aujourd'hui. Nous sommes parfaitement d'accord avec cela, et il n'y a aucune ambiguïté. Les propositions du maître d'ouvrage à l'origine, y compris avec un passage de ligne à grande vitesse, c'était la réalisation d'une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune. Cela n'a pas évolué. Ce sont des choses qui ont été rappelées et qui ont été choisies en 2011 dans les Zones de Passage Préférentielles, à la suite de la concertation, en écartant d'autres ZPP. Vous pourrez là aussi trouver tous l'ensemble de ces éléments et des propositions qui ont été faites dans le cadre de la concertation de 2011. Certaines personnes ici présentes ont participé à ces réunions. Elles pourront vous le confirmer.

La position générale de la concertation est prise en compte dans le cadre d'un processus de remontée des informations que vous connaissez, qui est la gouvernance. Les élus ont des responsabilités, des décisions sur leur territoire, mais les élus ont aussi des responsabilités dans le cadre des collectivités qui régissent le territoire, c'est-à-dire les Métropoles, les Départements et le Conseil régional.

Le Conseil régional est l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT). Ce n'est pas la SNCF qui définit les services à appliquer sur le territoire, notamment les services TER, mais le Conseil régional. Le Conseil régional a défini, pour le territoire, la volonté de réaliser dans les Métropoles un service de type RER autour de 8 trains par heure. Il a demandé à ce que nous soyons en capacité de mettre en place un service à 4 trains par heure sur les grandes agglomérations et que, partout sur le territoire, il y ait une desserte à 2 trains par heure.

Pour réaliser cette demande stricte du Conseil régional, en tant qu'AOT, la SNCF a proposé, dans le cadre de ce projet, la mise en place d'une deuxième ligne, dont nous vous avons expliqué la nécessité.

Les positions qui sont prises aujourd'hui dans le cadre de la concertation, et qui feront l'objet d'un bilan, seront proposées au Comité de pilotage, où les élus siègent, les Présidents des différentes collectivités. Nous sommes donc dans la responsabilité politique. Ces éléments seront présentés au Ministre, en fonction des positions.



Nous avons un cadre de respect de la procédure républicaine total.

**Henri DE MATOS, Association de Défense de l'Environnement de la Basse Vallée de l'Huveaune**

Je viens de vous entendre. Vous apportez des précisions. C'est pour cela que je reviens sur la proposition de **Jean RENO**, où nous devons passer en souterrain sous le massif de Carpiagne et sortir à Cassis. Sur les voies actuelles, comme nous avons trois voies, la desserte TER se fera parfaitement.

D'autre part, nous éviterons de déplacer l'autoroute, avec des bouchons pendant de nombreux mois, si ce ne sont pas des années, avec des coûts faramineux, et du bruit, évidemment.

Puisque vous avez retenu, alors que ce n'était pas prévu, la proposition des élus de passer en souterrain sous la vallée de l'Huveaune, reprenez la proposition des associations d'aller sous le massif de Carpiagne, et nous nous retrouvons quand tout le monde sera satisfait. Merci.

*Applaudissements.*

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

Une précision par rapport à ce que vous venez d'évoquer. Le terme « retenu » n'est pas le terme choisi. Les propositions du maître d'ouvrage sont indiquées dans le cadre de la gouvernance du projet et dans le cadre des décisions antérieures qui ont été prises dans le Livret 4. Ce sont les scénarios identiques qui ont été présentés d'une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune.

Cette concertation a été prévue en deux temps, avec une première partie de consultation des élus et une deuxième partie de concertation publique. Il a été accepté le principe qu'à partir du moment où nous rencontrons les élus, nous prenons en compte leurs demandes pour les présenter au territoire. Il ne s'agit pour l'instant pas de solutions retenues, mais de solutions présentées à la demande des élus, dans le cadre de la concertation. Ce n'est pas tout à fait pareil que la solution que vous nous proposez.

Encore une fois, je le dis, il n'y a pas de problème par rapport à cette présentation de solution. Encore une fois, s'il y a une demande suffisamment importante, elle est présentée comme toutes les autres solutions. Aujourd'hui, elle fait partie des choix qui n'avaient pas forcément été guidés dans les concertations de 2011, et nous étions dans un cadre de décisions itératives qui ont enclenché les propositions qui sont faites aujourd'hui. C'est possible, vous pouvez les présenter, nous pouvons en discuter. Nous vous donnerons les éléments par rapport à cela, mais je doute que ces solutions ne créent pas de difficulté sur les territoires qui sont concernés.

**Gérard CANAVESE, entreprise CANAVESE**

Nous sommes installés à La Muscatelle. Nous avons le siège social de notre entreprise, de presque 300 emplois, sur le site. Notre activité est une activité de distribution, donc de logistique. Nous avons des flux importants de véhicules. La sortie sur la route CD2, que nous appelons maintenant « Route de la Légion » est délicate.

En totale concertation avec les services concernés, nous avons dévié les flux de circulation sur le chemin dit « chemin de Saint-Lambert », à partir de la voie d'accès, qui est le barreau de liaison entre le CD2 et le chemin de Saint-Lambert. Si ce chemin de Saint-Lambert venait à être sacrifié à cause du déplacement de l'autoroute,

c'est juste impossible, c'est juste inacceptable. Nous en sommes très inquiets. Nous sommes dans un métier de flux physiques importants, et cela viendrait fortement handicaper notre entreprise.

Comme Monsieur le Maire le disait tout à l'heure, j'ajoute que la zone Apha est une zone active. Nous sommes déjà pénalisés par le fameux PPRI, qui nous empêche aujourd'hui et qui nous inquiète en termes de fonctionnement. Je rappelle que le chemin de Saint-Lambert est dans cette zone rouge du PPRI. Nous nous posons donc des questions.

Je pense que la solution de l'enfouissement est la seule solution possible s'il doit y avoir cette voie supplémentaire.

*Applaudissements.*

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

Je vais totalement respecter cette position. Pour autant, il y a quelque chose qui est très clair. C'est qu'en aucun cas les conditions de réalisation des travaux du projet ne mettront en péril les activités que vous avez. Les déviations que vous avez eues, vous les avez eues par arrêtés préfectoraux. Le Président du Comité de pilotage est le Préfet de Région. Dans les solutions qui seraient mises en place, vos flux de camions seront évidemment totalement respectés. Il n'y a aucune question ni aucune ambiguïté sur le fait que les activités économiques, à part celles qui sont directement concernées par les propositions de péremption du territoire, soient touchées et que nous empêchions qu'une circulation soit faite.

Dans le cadre du projet, nous avons des impacts qui sont pris en compte, une concertation avec les sociétés concernées, comme avec les riverains qui sont concernés, et la mise en place de solutions qui permettent à tout le monde de travailler. Toute autre position n'est évidemment pas tenable. Après, je respecte votre propos.

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

Je vais être très clair : tout le monde ne peut pas parler en même temps. Vous respectez ce que je vous demande, vous attendez que Monsieur s'exprime et nous vous donnerons le micro ensuite. Merci.

**De la salle**

J'ai levé le doigt il y a dix minutes.

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

Oui, mais il y a d'autres personnes aussi. Vous attendez, s'il vous plaît. Monsieur, exprimez-vous.

**Yves PARASCANDOLA, concessionnaire automobile, association ALPHA**

Je vais faire court. Je suis concessionnaire automobile à Aubagne. Je ne m'exprime pas à titre personnel, même si mes entreprises sont directement impactées par votre projet. Je m'exprime au nom de l'association Alpha. Cette association Alpha, qui a été créée en 2008, regroupe 400 entreprises qui sont situées entre le Novotel et la

Légion, de part et d'autre de l'autoroute. 400 entreprises, cela fait du monde. Toutes ne sont pas concernées, mais un bon nombre d'entreprises sont très inquiètes.

Il fallait que ce soit dit, puisque je sais que les conversations sont enregistrées. Je le fais au titre de l'association, à la demande du Président, qui est ce soir à Paris et qui m'a missionné pour cela.

Je voudrais aussi dire que l'image employée par Monsieur FONTAINE du rouleau compresseur, même si j'ai très, très, très envie que le Maire d'Aubagne, le Député et les gens qui sont là aient raison, je ne vois pas bien comment le rouleau compresseur pourrait s'asseoir sur 800 millions d'euros pour faire plaisir à quelques entreprises qui n'ont pas envie de voir abîmer leur parking.

Nous allons tout faire pour que cela ne se fasse pas. Nous allons tout faire pour que les élus et les gens d'Aubagne qui sont aux commandes puissent s'appuyer sur les entreprises concernées – et elles sont très concernées, parce que, depuis ce matin, j'ai eu sept appels. C'est la première fois que cela se passe. Personne ne parlait du TGV et, là, tout d'un coup, j'ai l'impression que « voilà ». Nous en avons parlé ensemble la semaine dernière, et nous connaissons bien le problème. C'est pour vous dire que cette association va être – et est - très active sur ce dossier.

Mais si le rouleau compresseur ne peut pas être empêché, je pense que ni le Maire d'Aubagne, ni moi, ne prendrons un jour ce TGV pour aller à Nice, parce que quand vous dites « après 2050 »... Nous verrons. En tout cas, c'est bien dommage que cela commence par chez nous, puisque 2022, c'est demain matin. Et si le projet de tunnel ne pouvait pas voir le jour et si le rouleau compresseur se mettait en marche, et si vous ne vouliez rien entendre, il faudrait au moins que ces travaux puissent se faire avec des échanges en amont et que nous puissions continuer à travailler.

Il faut savoir que nos entreprises, comme celles de Gérard CANAVESE, etc., ont besoin de travailler avec leur parking, ont besoin de travailler avec leurs infrastructures, cela nous fait très peur. Les gens qui sont concernés commencent à se demander comment ils vont pouvoir commencer à travailler, comment ils vont être indemnisés. Je ne suis pas sûr qu'il n'y ait pas de manifestation violente qui suive ce que vous nous avez présenté ce soir. Je voulais que ce soit dit.

*Applaudissements.*

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

Encore une fois, je fais deux remarques. Je pense qu'il faut redire les choses telles qu'elles sont. Prendre le TGV pour Nice après 2050 n'est pas du tout en rapport avec le projet que nous présentons. Il s'agit, je le répète, de doubler la desserte TER. Tout autre propos n'est pas calé.

*Réactions dans la salle.*

La réalité de l'infrastructure et des décisions est clairement de faire un doublement des TER. Je vous l'ai présenté. Il n'y a pas d'autre version, vous pouvez regarder l'ensemble du dossier et vous pouvez regarder l'ensemble des décisions qui régissent ces dispositions. Il s'agit de dire les choses telles qu'elles sont, et pas d'imaginer des choses qui ne sont pas. Je suis là pour répéter cela, et je le répéterai.

Sur les inquiétudes que vous avez, elles sont totalement légitimes. Il y a évidemment un projet qui s'annonce et qui n'est pas sans impact. Il faut le prendre en compte. Pour l'instant, il y a évidemment des explications. Vous l'avez dit, nous sommes venus vous voir. Cela veut dire que nous discutons avec l'ensemble des gens. Il y a une concertation publique, il y a des permanences qui permettent aux gens de venir s'exprimer. Nous essayons, autant que faire se peut, de donner des explications.

Suite à ce processus de concertation et aux avis qui seront donnés, les éléments de continuité des études approfondies se feront dans le cadre d'une concertation continue, ce qui veut dire que les solutions qui seront mises en œuvre feront l'objet de présentations au territoire, feront l'objet de discussions avec les entreprises et les habitants qui sont concernés par le projet pour trouver des solutions.

Il n'y a évidemment aucune solution ou possibilité pour le maître d'ouvrage, pour lequel l'intérêt du projet est le développement économique, de réduire les conditions économiques de réalisation pendant la phase de travaux. Nous savons par contre qu'il y a des impacts, et cela peut être le cas. Nous en tiendrons donc compte.

Pour l'ensemble du territoire et pour l'ensemble des habitants, dans le cadre des études d'approfondissement, vous avez une concertation continue qui sera mise en place, et des rencontres avec l'ensemble des personnes impactées le plus souvent possible. Vous avez parlé des indemnisations. Cela fait aussi partie des négociations individuelles, qui sont prises en compte sur la base des conditions réelles de coût des habitations.

#### **Alexandre AMBERTO, association « Enterrons La LGV »**

Je vais commencer par remercier le Maire d'Aubagne, les élus de la ville, Monsieur le Député, ainsi que la SNCF pour avoir programmé cette réunion de concertation. Je crois savoir qu'elle n'était pas prévue, qu'il y avait des réunions de concertation prévues dans d'autres grandes villes, mais pas sur Aubagne. Si, ce soir, nous avons tous l'occasion de nous exprimer sur le projet, nous le leur devons un peu, quand même.

Je ne vais pas refaire tout l'historique de ce qui a été évoqué là, mais je voudrais juste apporter quelques précisions sur certains thèmes.

D'abord, Monsieur CHERRIER insiste lourdement pour dire que ce projet-là de ligne nouvelle n'a rien à voir avec la LGV. Sachez qu'il y a quelques mois de cela, sur Marseille, nous avons eu un collège des acteurs, où il nous a été expliqué que la SNCF avait consulté la Commission nationale du débat public (CNDP) pour savoir s'il y avait lieu de faire un nouveau débat public. Comme le délai était passé entre le moment du premier débat public que la LGV et, aujourd'hui, où ils parlaient sur le nouveau projet de la ligne nouvelle, quelque part, ils voulaient savoir s'il fallait faire un nouveau débat public. Savez-vous que ce la CNDP a répondu ? « *Cela n'a pas lieu d'être, car le projet n'a pas changé fondamentalement* ». Ce n'est pas nous qui le disons, c'est la Commission nationale du débat public !

*Applaudissements.*

C'est proprement scandaleux ! Il y a pas mal de scandales dans ce dossier. Si je repars sur ce qui a été dit dans l'historique, ce qui me hérisse profondément, aujourd'hui, c'est de voir que, dans le Comité de pilotage – le Comité de pilotage, c'est le comité qui se réunit pour entériner toutes les décisions relatives à ce projet – figurez-vous que nous trouvons le Pays d'Aix, mais nous ne trouvons pas les gens du Pays Aubagnais, nous ne

trouvons pas les élus de notre région. Nous trouvons les élus d'Aix, qui eux ont refusé de voir la LGV passer sur leur territoire ! Ce sont ces gens-là qui décident aujourd'hui par où va passer la LGV chez nous ! La LGV ou la Ligne Nouvelle, c'est « blanc bonnet et bonnet blanc ».

Je voudrais aussi revenir sur toute la phase qui a précédé 2009. Le choix du passage par les métropoles, moi qui ai un petit cerveau, je ne l'ai pas compris. C'est beaucoup plus compliqué, c'est beaucoup plus tortueux. C'était, beaucoup plus « logique » de passer par Aix-en-Provence, ce qui correspondait parfaitement à l'arc méditerranéen tel qu'il était prévu, et d'utiliser au mieux la gare TGV qui était construite à Aix. Eh bien, ce n'a pas été le cas. Ce n'a pas été le cas !

Dans le rapport qui a été établi à l'époque, ces ingénieurs-là nous disaient : « *De toute manière, nous avons bien compris qu'il fallait faire beaucoup plus de tunnels, mais c'est un tracé qui répond beaucoup mieux aux exigences, notamment de la gare Saint-Charles* ». Les élus de Toulon, et le Maire d'Aix-en-Provence qui ne voulait pas que la ligne passe chez elle.

A cette époque, il nous a été dit : « *Il va falloir faire beaucoup plus de tunnels. De fait, cela va coûter plus cher si nous faisons beaucoup plus de tunnels en adoptant ce tracé* ». Et aujourd'hui, il nous est dit : « *Ah oui, mais cela coûte beaucoup trop cher. Vous rendez-vous compte, faire deux ou trois kilomètres de tunnel de plus ?* » Quelque part, si vous avez choisi ce tracé, vous le saviez en toute connaissance de cause, que cela allait coûter beaucoup plus cher.

Aujourd'hui, il nous est dit : « *Nous allons mettre une quatrième voie entre la première voie ferrée et l'autoroute. Nous allons déplacer l'autoroute, mais ne vous inquiétez pas, au niveau du bruit, il n'y aura pas de souci. Nous allons faire le nécessaire pour vous mettre des écrans et, vous verrez, tout va bien se passer* ». C'est exactement le discours qui nous a été tenu sur la troisième voie. Il nous a été dit : « *Nous allons vous mettre un écran antibruit et, vous verrez, il n'y aura pas de problème* ».

Pour ce qui me concerne – je ne suis pas très loin de cet écran – c'est vrai que j'ai le sentiment (c'est un sentiment, je dis bien) d'entendre moins de bruit. Mais en même temps, des gens qui habitent un peu plus loin m'ont dit : « *Nous avons beaucoup plus de bruit* ». Pour les gens qui habitent à côté de **Royal**, pour eux, c'est insupportable.

Bêtement, je suis allé voir Monsieur CHERRIER. Je lui ai dit : « *Où puis-je avoir des éléments relatifs à l'impact de ce bruit ? Qu'en est-il réellement ? Cet écran apporte-t-il un plus ou n'apporte-t-il pas un plus ?* »

Il m'a dit : « *Écoutez, ce n'est pas moi qui ai géré ce dossier-là* ». Il m'a gentiment communiqué les coordonnées du responsable, à qui j'ai écrit. J'ai demandé à cette personne-là : « *Avez-vous fait un état zéro sur le bruit avant de faire la troisième voie ? Avez-vous posé des appareils de mesure pour mesurer le bruit généré par les nuisances actuelles, qui sont déjà importantes, autoroute et voie ferrée ? Avez-vous refait ces mesures-là, à plusieurs distances, après la création de la troisième voie, pour pouvoir mesurer l'efficacité de ces écrans antibruit ?* » Eh bien, je vous le donne en mille. Savez-vous ce qu'il m'a répondu ? Rien. Il m'a juste donné la formule mathématique permettant de mesurer le bruit. C'est une formule mathématique avec des logarithmes. Il s'est dit : « *Je vais lui envoyer une belle formule mathématique, il va comprendre sa douleur, il ne posera plus de question* ».

Voilà, quand on pose des questions précises sur l'impact du bruit à la SNCF, ce qui nous est répondu. Aujourd'hui, je ne sais toujours pas si un état zéro a été fait sur le secteur d'Aubagne avant la création de la troisième voie. Je ne sais toujours pas quelles sont les mesures qui ont pu être faites après la création de cette troisième voie.

Je vais conclure rapidement, en disant d'abord qu'il suffit d'entendre le nombre d'associations pour comprendre que nous adhérons totalement à la position des élus du Pays d'Aubagne, à la position de Monsieur le Maire et de Monsieur le Député. Je conclurai tout simplement en disant que, Monsieur le garant, je trouve que la phase de concertation a été très déplaisante. Elle a été très déplaisante parce que toute la phase de concertation s'est déroulée sans que nous connaissions réellement le projet qui vient de nous être présenté aujourd'hui. Pendant fort longtemps, les documents que nous avons eus correspondaient au dernier *slide* qui nous a été présenté, avec une voie ferrée aérienne et une entrée en souterrain à Aubagne.

Aujourd'hui, on nous dit : « *Non, c'est impossible, il faut que ce soit en aérien quand nous rentrons à Aubagne* ». On nous disait : « *La voie sera aérienne, elle rentrera en souterrain à Aubagne, comme la troisième voie, pour repartir, dans la deuxième priorité, vers Toulon* ».

Aujourd'hui, ce n'est plus du tout ce discours-là. L'étude a été faite durant la phase de concertation. Quand je dis « concertation », je vais vous expliquer comment cela se passe. Vous arrivez en réunion, et à la réunion, la SNCF nous transmet ce genre de document, c'est-à-dire un document complètement imbuvable, pour lequel il faut une à deux heures pour en prendre connaissance. Imaginez d'ailleurs qu'il n'est pas paginé, qu'il n'y a pas de page. Si vous voulez discuter d'un plan figurant dans le document, vous ne savez pas indiquer de quelle page il s'agit, s'il n'y a pas de page !

Vous y étiez, Monsieur le garant, vous avez vu comment cela s'était passé. Alors qu'il était prévu que, dans chaque Département, il n'y ait que trois associations représentant le Département, il y avait toutes les associations de France et de Navarre. Cela a été apocalyptique. Les gens voulaient connaître les tracés, et Monsieur CHERRIER disait : « *Mais je vous ai bien dit que je ne vous donnerais pas les tracés ce soir* ». Donc les tracés, le projet, nous venons de le découvrir.

A quoi sert ce type de concertation ? A quoi sert ce type de concertation si, quand nous discutons, quand nous tentons de discuter, nous ne savons pas de quoi nous discutons.

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

Si vous voulez bien terminer, il y a d'autres personnes qui attendent la parole.

### **Alexandre AMBERTO, Président, association Enterrons La LGV**

Je termine en déplorant aussi une absence de la concertation, de la concertation publique. Il y a quelques mois de cela – un peu plus, même, c'était juste après les élections municipales – la SNCF a consulté les usagers pour savoir un peu ce qu'ils pensaient du projet LGV. Ils ont émis un document avec une carte T. Cette carte T, où la trouvions-nous ? Nous la trouvions à la Mairie, à l'accueil. Nous la trouvions surtout à la sortie des gares, et elle



était distribuée aux personnes qui utilisaient le train. Je ne sais pas s'il y a des personnes ici qui ont eu l'occasion de remplir ce document et de faire connaître leur avis à la SNCF. Une personne, une personne.

Monsieur le garant, vous pouvez constater que, sur l'ensemble des personnes qui sont ici, il y a une personne qui a eu l'occasion d'émettre un avis sur ce projet-là. Je ne vous dis pas les questions qui figuraient sur le carton ! C'était du style : « *Est-ce que vous préférez avoir une LGV avec des trains qui arrivent et qui partent à l'heure, ou est-ce que vous ne préférez ne pas avoir de LGV et des trains qui n'arrivent pas à l'heure et qui ne partent pas à l'heure ?* » Je vous donne en mille quelle a été la conclusion de cette concertation.

*Applaudissements.*

### **Philippe QUEVREMONT, Garant de la concertation (CNDP)**

Je vais dire quelques mots. Je voudrais d'abord rappeler que j'ai rencontré toutes les associations qui l'ont souhaité à la fin de 2015. Toutes les associations, ou presque, m'ont dit : « *Nous souhaitons une reprise de la concertation en direct, avec des réunions publiques* ». Depuis lors, cela a été mon objectif. Il y a aussi d'autres demandes complémentaires. Sur les sept demandes qui m'ont été faites à l'époque, six ont été satisfaites. Il y a avait une demande de concertation sur une question de financement qui ne trouve pas sens à s'exprimer pour l'instant.

En ce qui concerne la concertation menée depuis le printemps, il y avait effectivement deux phases. Une première phase, Monsieur le Maire et Monsieur le Député en ont parlé – qui a été avec les élus sur les tracés, et une deuxième phase qui est faite aujourd'hui avec la population sur les tracés. Entre les deux, les tracés ont été rendus publics.

Il y a eu en plus, au printemps, une concertation menée avec toutes les associations qui l'ont souhaité sur deux thèmes. Sur un thème qui est la saturation ferroviaire, pourquoi cela ne marche pas, en demandant à SNCF Réseau d'expliquer pourquoi les solutions d'aménagement du réseau existant ne suffisent pas à leur avis. Cette partie sur la saturation ferroviaire a fait l'objet de trois ateliers. Il y a eu une partie sur les questions d'environnement dont Monsieur a parlé.

Je veux simplement dire qu'il y a effectivement eu des associations qui se sont exprimées au cours de cette concertation. Des cahiers d'acteurs ont été fournis, et ils font maintenant partie du dossier de la concertation. Il y a eu cinq associations qui ont considéré que cette concertation ne répondait pas à tous leurs souhaits. J'ai déjà eu l'occasion de répondre dans des réunions qui se situaient dans les Alpes-Maritimes que je m'exprimerai à ce sujet dans le rapport que je rendrai à la Commission nationale du débat public, probablement au cours du premier trimestre suivant.

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

Je voulais apporter quelques précisions sur quelques évocations, notamment sur les conditions qui ont conduit au choix des Métropoles du Sud, qui sont assez éloignées de ce qui a été présenté par Monsieur AMBERTO. Je vous conseille vivement de regarder le rapport de la mission d'Yves COUSQUER, qui a été menée à cette époque-là. Elle ne s'est pas faite en regard des tunnels, mais bien des conditions de desserte du territoire, avec

un projet MDS (Métropoles du Sud) qui apporte plus en matière de transport et de nombre de passagers transportés que le scénario Côte d'Azur, notamment dans une logique de développement des transports urbains et régionaux. C'est la raison essentielle, mais je vous invite à le regarder. C'est ce qui a fixé la décision du Gouvernement. C'est un document officiel qui est sur le site.

Sur les ateliers thématiques, Monsieur le garant vient d'évoquer cela. Je précise qu'en tant que maître d'ouvrage, les conditions de réalisation de ces ateliers sur la saturation ferroviaire et l'environnement avaient été clairement évoquées dès le départ. Cela avait même fait l'objet d'une présentation et d'une approbation en Comité de pilotage. Cela fait partie du dossier que quiconque pouvait lire. Vous comprenez que nous ne parlions pas des tracés, puisque ces tracés étaient réservés, premièrement, à la demande du dispositif de concertation de 2011 à la concertation avec les élus, et que la concertation publique a commencé le 3 octobre.

Les documents, l'ensemble des documents du projet ne sont pas découverts aujourd'hui. Ils ont été mis en ligne et diffusés sous cette forme-là depuis le 3 octobre. Ils sont donc disponibles.

Par ailleurs, concernant le point sur les cartes T, toute personne ici présente peut donner son avis sur les registres – les cartes T en font partie – mais aussi sur le site internet où, si vous y allez, tous les avis sont déposés et peuvent être déposés, tout comme les contributions. C'est tout à fait libre, faites-le.

### **Luc FALCOT, habitant de Cuges-les-Pins**

Bonsoir. Je vais apporter une parole un peu différente de tout ce que j'ai entendu. Je m'appelle Luc FALCOT, avec un « T », je n'ai jamais été Maire de Toulon. Je suis éleveur de chèvres, et je représente sur ce dossier la Confédération paysanne.

Il nous est dit que nous avons été entendus, mais *a priori* nous n'avons pas été écoutés. Nous allons donc nous répéter. La démocratie, ce n'est pas de faire les choses contre les populations locales. Cela, c'est un déni de démocratie.

Nos paysages, notre environnement, ce n'est pas inutile. Ces paysages, des hommes et des femmes les ont façonnés depuis des siècles, avec troupeaux, avec des apiculteurs. Nous avons le devoir – je dis bien : « Nous avons le devoir » – de transmettre cela dans des bonnes conditions à nos générations futures.

Je ne vais pas vous parler de tracés à tel ou tel endroit, de murs antibruit, de tunnels ou pas de tunnels. Je vais vous dire : le projet dans son ensemble nous semble coûteux et inutile. Nous n'en voulons pas, point !

*Applaudissements.*

### **William MIROUX, conducteur de train SNCF**

Je conduis des TER à la SNCF. J'écoute bien ce projet, je suis attentif, parce que je vis au quotidien la situation ferroviaire. Bien sûr, c'est vraiment un travail, en toute sécurité. Voilà 18 ans que je roule, personnellement. Pour vous donner mon sentiment, je roule entre Bordeaux et Draguignan et de Lyon à Perpignan, et mon constat est que la ligne Marseille-Toulon est complètement saturée. Je dirais même, de l'Estaque à Hyères, à La Pauline. C'est ce qui nous touche terriblement, ici. Nous ne savons pas à quelle heure nous allons partir, et



encore moins à quelle heure nous allons arriver. Voilà le quotidien pour nous, pour les conducteurs de train que nous sommes. Nous faisons le maximum pour rattraper les retards.

Ensuite, je ne connais pas Nice, mais là-bas, c'est pire que Marseille. Le retour que j'ai de mes collègues en détachement là-bas, c'est que l'on envoie des conducteurs de Marseille en détachement à Nice et ils sont débordés. Les autoroutes sont plus que saturées, cela ne roule plus, tous les jours, tous les jours. La population prend le train parce qu'elle sait que la voiture ne peut pas circuler. C'est ce qui nous attend ici, sur Toulon, Marseille, etc. Il y aura bientôt l'ouverture de la L2, mais cela ne va pas changer grand-chose. Une fois à Saint-Loup, la L2 retombe sur l'A50, qui est déjà saturée.

Tout nouveau projet, ce sont des difficultés, partout. Il faut s'y atteler, il faut y travailler.

Je voulais vous dire que j'ai été surpris de savoir qu'il faut déplacer l'autoroute pour faire la quatrième voie. Cette surprise remet en question toute ma philosophie de ce projet. Oui, je suis d'accord, c'est vrai, je ne vois pas de meilleure solution que de faire un tunnel – c'est simplement coûteux – sous Aubagne. Déplacer l'autoroute, vu les problèmes, comme elle est saturée matin et soir, et vu le coût et la durée des travaux, pour un peu plus, autant faire un tunnel.

Monsieur le Maire, je suis d'accord avec vous (il nous a quitté, mais je pense que vous transmettez). Finalement, faire un tunnel, ce n'est pas rajouter une quatrième voie. Faire un tunnel sous Aubagne, c'est rajouter une quatrième et une cinquième voies, puisque ce sera un tunnel bivoies, je pense, si ce projet-là est fait. Pour nous, conducteurs de trains, c'est mieux. Deux voies de plus. Ce serait en gros trois en aérien et deux en souterrain. Là, c'est un autre projet. Le problème de passer sous Carpiagne, c'est de sortir à Cassis. J'ai entendu cela tout à l'heure.

Je vais vous parler de la voie classique, historique, qui date de l'entre-deux-guerres. Elle a un siècle et demi, et vous savez à quelle vitesse roulent les trains. Vous l'avez tous vu, entre La Penne-sur-Huveaune et Aubagne, vous avez trois panneaux de vitesse ferroviaire. Vous les avez tous vus. Regardez bien en prenant l'autoroute, il y a écrit « 120 ». Il y a une petite indication supplémentaire au-dessus, c'est « 125 ». C'est juste pour le TGV, 5 kilomètres/heure de plus pour le TGV, le veinard. Ce qui veut dire que c'est une vitesse très, très basse, trop basse pour un train. Oui, pour un TER, cela suffit, parce que nous nous arrêtons tous les 10 kilomètres, donc en gros toutes les 5 minutes. Nous sommes à peine arrivés à 120 kilomètres/heure, nous pourrions encore monter à 140 kilomètres/heure ou 160 kilomètres/heure, mais nous sommes limités à 120 kilomètres/heure. Pourquoi ? Parce que la ligne très tortueuse, certains tunnels sont limités à 110 kilomètres/heure, des virages sont très forts, très serrés. C'est pour cela que les TGV ne peuvent faire que 5 kilomètres/heure de plus. Comme nous nous arrêtons tous les 10 kilomètres, Marseille-Toulon, nous le faisons en une heure, c'est-à-dire à 60 kilomètres/heure de moyenne. Ça, on ne peut plus, c'est trop lent.

Ce qui gêne le plus, ce sont les trains rapides, les Marseille-Toulon qui ne font pas d'arrêt. Les gens qui sont à Toulon et qui vont travailler à Marseille ne vont pas prendre l'omnibus. Tout le monde veut prendre le train le plus rapide, mais ils sont coincés derrière. Les TGV, je ne vous en parle pas. Ils peuvent monter à 320 kilomètres/heure aujourd'hui et ils sont à peine à 125 kilomètres/heure. Il faut donc une nouvelle voie. C'est clair et inévitable. Le tout, c'est de le faire au mieux. Je voulais vous montrer la réalité.

Ensuite, on parle des camions, mais les trains de marchandises – j'en ai fait pendant quinze ans – sont limités à 80 kilomètres/heure sur cette voie. Un TER ne peut pas rouler derrière à 120 kilomètres/heure, ni un TGV, qui peut rouler plus vite. Nous avons vraiment une saturation.

J'ai parlé de la voie historique de l'entre-deux-guerres, et depuis, nous n'avons pas eu une voie de plus. C'est comme si, aujourd'hui, nous avons la nationale 8, et c'est tout. Oubliez l'A50, les autoroutes, etc. C'est comme si nous roulions toujours sur la nationale 8.

Je voudrais juste rappeler quand même que, la voie historique, c'est bien : ce sont les Trente Glorieuses et le tout-voiture. Mais demain, l'image de l'automobiliste pollueur va s'estomper. Aujourd'hui, nous roulons déjà en hybride, et demain les voitures seront électriques. Les gens vont être tentés par la voiture. S'il n'est pas fait quelque chose pour les voies ferrées, je crois que, demain, nous aurons un autre débat, mais sur une autoroute bis. Je rappelle qu'à Toulouse, ce soir, on débat d'une deuxième périphérique. A Bordeaux aussi. A Lyon, il a été construit. A Moscou, nous en sommes au huitième.

C'est vrai que j'ai d'autres visions. Nous parlons de tunnel, parce que nous parlons de pollutions visuelles et de pollutions sonores. Il ne faut pas craindre la pollution visuelle, surtout de Saint-Menet à Marseille. Il faut l'accepter, nous sommes quand même dans une vallée urbaine. Il y a l'usine Arkema qui fume, il y a beaucoup d'habitations. La Valentine, je ne vous parle pas du complexe commercial. Nous sommes dans une vision urbaine.

Je fais là référence à un architecte connu, Jean NOUVEL, à Paris, qui est en charge du Grand Huit, le nouveau RER rapide de Paris. Les élus ont tout de suite décidé de le faire 100 % souterrain. « Je ne veux pas le voir ». L'architecte a dit : « *Stop, cela suffit. Vous voulez encore mettre des gens qui vont travailler le matin et le soir, une heure de trajet, dans le noir* ». Un train dans le paysage urbain, ce n'est pas moche. Cela fait une animation dans le paysage. Eh oui, nous sommes dans une vallée urbaine. En campagne, je veux bien le croire, cela fait une animation pour les vaches.

Après, je vais parler de la pollution sonore. Là, c'est très important. Les bruits ne s'additionnent pas. De jour, quand je suis dans la vallée de l'Huveaune – je suis là souvent – c'est l'autoroute qui prédomine tant qu'il n'y a pas de bouchons. Au-delà de 70 kilomètres/heure, les voitures font beaucoup de bruit avec leurs pneumatiques. Je n'entends pas les trains passer. Ils passent, mais je ne les entends pas. Les bruits ne s'ajoutent pas. Si l'autoroute fait 30 dB et le train, 20 dB, cela ne fait pas un bruit de 50 dB. Cela fait un bruit de 30 dB, et c'est la voiture qui prédomine.

Par contre, la nuit, il n'y a plus de trafic. L'ambiance urbaine est beaucoup plus calme, tout le monde est chez soi. Là, les trains s'entendent beaucoup. Je voulais juste vous ramener à cette réalité.

C'est vrai que, là, j'attends des retours de la troisième voie. Nous avons parlé du coût, c'était monstrueux. Pour les conducteurs, c'était un supplice. Nous avons connu quatre ans de travaux, dans des conditions très difficiles pour faire circuler les trains à côté de ces travaux. C'est pour cela que je n'aimerais pas que des travaux soient faits à côté des voies existantes, parce que cela perturbe terriblement le trafic actuel. Nous avons eu des incidents, des ruptures de caténaire. Dans la zone de La Pomme, nous changeons de tension. En plus, au bout

d'un an d'ouverture de cette troisième voie, de 130 kilomètres/heure, la vitesse a été abaissée à 80 kilomètres/heure.

Je vais conclure. Je suis pour le souterrain, mais je pense qu'il faut penser plus globalement les transports, notamment avec l'autoroute, les déplacements, parce qu'Aubagne souffre aussi d'embouteillages. J'ai encore eu un mal fou pour venir ici ce soir. Il y a comme un projet de faire un échangeur au Charrel, par exemple. Nous avons un problème, parce qu'Aubagne est encerclée d'un triangle autoroutier. C'est la quadrature du cercle du triangle aubagnais. Je pense qu'en plus des trains, et il en faut, il faut aussi améliorer les transports en véhicule pour accéder aux gares.

Je vous remercie.

*Applaudissements.*

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

Merci de ces éléments. Je profite, avant de prendre les autres questions, pour donner deux précisions, que je vais demander à Nicolas GUYOT de bien vouloir expliquer, parce que c'est une information qui n'est pas forcément bien perçue par tout le monde. Ce sont les impacts du tunnel, comment cela se passe au niveau du tunnel, un tunnel avec une sortie à l'entrée d'Aubagne, et, peut-être, un peu de déplacement d'autoroute, parce qu'il semble que la perception soit un déplacement complet. Ce n'est pas du tout le cas. C'est juste une toute petite partie que nous déplaçons pour créer la quatrième voie. Nous allons donc préciser ces éléments.

**Gérard GAZAY, Maire d'Aubagne**

Monsieur CHERRIER, si je peux me permettre. Cela ne nous intéresse pas que vous précisiez la quatrième voie. Cela ne nous intéresse pas.

*Réactions dans la salle.*

*Applaudissements.*

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

Je veux bien que cela ne vous intéresse pas, Monsieur le Maire mais, à ce moment-là, ne parlons pas d'un déplacement complet de l'autoroute, parce que ce n'est pas le cas. C'est à peine une petite dizaine de mètres...

*Réactions dans la salle.*

S'il vous plaît, s'il vous plaît ! Soit je vous présente les plans qui vous montrent que c'est un déplacement d'une dizaine de mètres, soit vous n'êtes pas d'accord avec cela, et cela reste une dizaine de mètres. Il n'y a pas de déplacement supérieur au décalage de la bande d'arrêt d'urgence et d'une bande, aujourd'hui protégée, d'une dizaine de mètres. Ce sont les conditions de déplacement de l'autoroute. Toute autre position est fautive ! Je parle de la quatrième voie.

**De la salle**

Nous vous l'avons dit, la quatrième voie, cela ne nous intéresse pas !

**De la salle**

Je vais avoir un mur à 10 mètres de ma façade. C'est une honte !

**De la salle**

Vous allez détruire un quartier ! Cela suffit, maintenant ! Il ne faut pas exagérer !

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

S'il vous plaît ! Si vous voulez intervenir, vous demandez un micro. Il y a une personne qui l'a. Si vous le souhaitez, demandez-le et nous vous le donnerons.

**De la salle**

Nous sommes ensemble.

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

Je ne dis pas le contraire mais simplement, pour vous enregistrer, il faut un micro. Monsieur l'a.

*Réactions dans la salle.*

**René CHAIX, association « Vivre à Gémenos »**

Je comprends l'émotion de la salle. C'est évident.

Nous sommes directement concernés par tous ces problèmes d'atteinte au site et aux paysages, pour notre environnement, auquel nous tenons, et bien évidemment par les nuisances, les nuisances sonores que nous avons prises en compte dès le départ pour notre débat de participation à la concertation.

Je ne suis pas surpris par la déclaration du conducteur de TGV concernant le bruit des TGV qu'il n'entend pas. Evidemment, il est dans sa cabine insonorisée. Lorsqu'on prend le TGV, on est parfaitement, tout à fait, confortable. A l'extérieur, ce n'est pas la même chose, et nous le savons pour avoir fait de multiples expériences. Dans le cadre, d'ailleurs, de la concertation préalable, l'association « Vivre à Gémenos » avait demandé d'avoir recours à une société d'études acoustiques, de se transporter sur le terrain, ce que vous avez accepté, et je vous en remercie. Nous avons tous pu constater à quel point le bruit des TGV est une véritable nuisance.

« Vivre à Gémenos », nous avons eu comme souci qu'à partir du moment où il pouvait être décidé que le tracé passerait par Aubagne, ce n'était pas notre responsabilité, les élus et beaucoup d'associations s'y opposaient à juste titre, nous avons suivi une démarche différente...

**De la salle**

On s'y oppose !

**René CHAIX, association de protection de l'environnement Vivre à Gémenos**

Pardon ? « On s'y oppose ». Nous avons suivi une démarche différente qui consistait à dire : « *Si, malgré toutes les oppositions virulentes des élus, de la population, qui s'opposaient à juste titre, le tracé passait quand même par Aubagne, que pouvons-nous faire dans le cadre de la concertation pour éviter au maximum les nuisances qui ne manqueraient pas de se produire si rien n'était fait dans ce sens-là ?* »

C'est ainsi qu'à la suite de la première phase de concertation, nous avons pu obtenir le passage en souterrain d'Aubagne, qui se prolongeait au sein du massif du Douard jusqu'après Le Grand Rouvière, épargnant ainsi Aubagne, Roquefort-la-Bédoule, Gémenos et Cuges. C'est une première avancée qui a été actée.

Dans le cadre de cette nouvelle concertation concernant la section de Priorité 1, Marseille-Aubagne, nous ne voulons pas qu'elle soit oubliée. Nous disons donc que le tunnel doit s'enfoncer sous Aubagne. Nous avons également le souci de faire en sorte que la vallée de l'Huveaune soit protégée, et nous l'avons demandé à plusieurs reprises.

Dans cette concertation, la préoccupation des élus de notre secteur et la préoccupation exprimée par notre association, sont concordantes. Nous avons donc décidé ensemble de vous adresser une contribution commune, que vous avez reçue à ce jour, avec toutes les explications justifiant notre position.

Pour ne par allonger le débat, je voudrais vous donner lecture du résumé de ces préconisations, dont nous souhaitons que vous teniez compte dans le cadre de cette réunion :

*« Création d'une halte TGV sous la gare d'Aubagne.*

*A partir du moment où un tunnel passera sous la gare d'Aubagne, il serait quand même fort regrettable que les TGV ne puissent pas s'y arrêter, car les deux voies passant sous la gare d'Aubagne, il ne resterait en surface que des voies de desserte de TER, et peut-être uniquement deux seules voies, ce qui serait insuffisant.*

*En outre, le nouveau projet baptisé « LN PCA » diffère très peu du précédent – je suis bien d'accord avec ce qui a été dit – mais il y a une différence essentielle, c'est que sa justification est d'apporter un plus à la population locale et de donner la priorité aux transports du quotidien, comme l'exprime la SNCF. Il serait donc tout à fait anormal et contraire à cette directive du nouveau projet que les TGV passant sous Aubagne ne puissent plus s'y arrêter ».*

Ensuite, dans cette même perspective, « *Aménagement de la gare multimodale d'Aubagne avec partie accès connexion avec le réseau autoroutier. Amorce de la poursuite en tunnel prévue en Priorité 2* ». C'est le tunnel qui se prolonge au-delà d'Aubagne, dont j'ai parlé tout à l'heure.

*« Affinement des positions d'insertion environnementale de la ligne nouvelle dans la vallée de l'Huveaune.*

*Allongement de la section en tunnel avant Aubagne en aval de la vallée de l'Huveaune, à tout le moins à partir de la portion de voie nouvelle jouxtant l'autoroute, ceci pour éviter de toucher à l'autoroute. Durant les travaux du tunnel, les trois voies de surface actuelles devront rester opérationnelles ».*

Il est évident que nous n'allons pas faire subir encore à la population pendant des années des travaux en surface qui vont perturber la circulation ferroviaire ou, si vous ne reteniez pas la solution du tunnel, perturber la

circulation routière. Nous tenons donc très fortement à ce tunnel en deux voies passant sous la gare d'Aubagne et démarrant bien avant, en aval de la vallée de l'Huveaune.

«  *Limiter au maximum les perturbations de trafic ferroviaire et routier durant ces travaux. Pour les voies restant éventuellement en surface – nous avons vu que les élus demandaient qu'il y ait un tunnel en continu depuis Marseille -, si ce n'était pas le cas, pour les voies restant en surface dans la vallée de l'Huveaune, protections phoniques à la source, avec des écrans acoustiques évitant de nouvelles nuisances sonores et améliorant la situation actuelle des riverains ».*

*Applaudissements.*

**Philippe BARATIER, habitant d'Aubagne**

Je ne veux pas discuter sur les tracés. En fait, ce qui m'intéresse, c'est le besoin. En fait, toute la discussion vient de l'estimation d'un besoin. Vous partez du principe que le besoin en transports va augmenter avec le temps. Nous parlons d'un projet qui aura lieu en 2050. En fait, vous vous projetez en 2050, et vous dites que le trafic va augmenter.

Je ne suis absolument pas persuadé que le trafic va augmenter en 2050. En fait, nous sommes dans une ère de transformations, en ce moment. Il y a de gros changements, et ils ne vont pas aller dans le sens de l'augmentation du trafic, tout simplement parce que vous avez déjà la voiture sans chauffeur qui arrive. Si vous conjuguez cela avec le covoiturage, vous allez avoir un service qui peut être offert aux usagers extrêmement bon marché et extrêmement performant. Le train va se retrouver en concurrence avec un nouveau moyen de transport.

La robotique, aussi, rentre dans notre avenir.

*Réactions dans la salle.*

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

S'il vous plaît, écoutez !

**Philippe BARATIER, habitant d'Aubagne**

Elle va complètement bouleverser le temps de travail. Les robots vont remplacer progressivement les êtres humains, ce qui veut dire qu'il va y avoir une baisse du temps de travail. Qui dit baisse du temps de travail dit aussi baisse du transport.

En fait, vous avez des tendances, vous avez des facteurs, qui vont faire que le besoin en transport, à mon avis, va diminuer. Je pense que ce n'est pas forcément le moment d'investir lourdement dans une nouvelle voie de transport, mais plutôt d'attendre et de voir comment toutes ces évolutions vont prendre place et voir si, effectivement, ce sera absolument nécessaire.

*Applaudissements.*

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

Merci. Nicolas GUYOT va vous donner certains éléments. Nous ne considérons pas du tout que les tendances vont vers la diminution des déplacements et des trafics. En tout cas, toutes les études ne vont pas dans ce sens-là.

Vous avez encore parlé d'un projet en 2050. Je suis obligé de répéter que la réalisation du projet que nous faisons aujourd'hui, c'est une construction à partir de 2022 et un doublement des TER à partir de 2030. Nous ne sommes pas en 2050. S'il y a un besoin qui est exprimé pour le territoire, il l'est pour maintenant. Il permet de doubler le trafic ferroviaire, encore une fois pas en 2050, mais en 2030.

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

Ce que nous pouvons et ce que nous devons partager avec vous, ce sont les interrogations sur les grands effets structurants dans le futur. Nous ne pouvons pas ne pas nous interroger comme vous sur les évolutions actuelles du développement du covoiturage, comme vous le dites, des véhicules automatiques, etc. C'est donc une certitude que nous vivons une ère de changements rapides.

Il y a en face un projet ferroviaire, qui est un transport lourd. Il y a un consensus, aujourd'hui, au sein des institutions, sur le fait que, si nous ne nous donnons pas les moyens d'augmenter aujourd'hui les modes de transport lourd, si nous les remettons à dix ans, et si la révolution ne va pas dans le sens que vous prévoyez, dix ans plus tard, nous sommes complètement dans la nasse.

Il y a aussi un certain consensus pour penser qu'il y a une complémentarité entre les modes. C'est-à-dire que nous avons aussi aujourd'hui, et vous le savez, un développement des bus, par exemple. Les autorités organisatrices, notamment la Métropole, la Région et l'Etat réfléchissent beaucoup au développement des bus sur bandes d'arrêt d'urgence (BAU) et des bus sur site propre. Cela ne peut pas être un seul système, un système qui remplacera tout le ferroviaire. En tout cas, ce n'est pas l'avis de l'ensemble des spécialistes. De la même façon, le covoiturage aura sa part. De la même façon, les véhicules automatiques auront leur part. Mais, *a priori*, compte tenu de l'augmentation des besoins de déplacement, et ils ne sont pas forcément énormes – ce n'est pas du triplement ou du quadruplement – mais les indicateurs économiques, les augmentations de population, les augmentations de pouvoir d'achat, etc., feront que, *a priori*, nous aurons besoin de tous les modes pour ne pas nous retrouver, comme cela a été dit il n'y a pas très longtemps, dans une situation complètement congestionnée comme celle de la Côte d'Azur aujourd'hui.

Nos prévisions de trafic sont en effet assez importantes pour ce qui concerne le trafic ferroviaire. Elles s'appuient aussi sur le fait que nous aurons besoin de tous les modes, en complémentarité.

**Une participante de la salle**

Bonjour. J'ai horreur de parler en public, donc je vais prendre sur moi.

J'ai entendu jusqu'à présent beaucoup de sociétés, et je comprends tout à fait leur préoccupation. Mon point d'interrogation, c'est quel poids a la population, c'est quel poids ont quelques habitants qui vont se trouver



impactés par votre projet, par rapport aux entreprises qui sont plus fortes que nous, qui pourront négocier des indemnités et des facilités de travail ? Je le comprends. Nous avons tous et toutes besoin de notre plein emploi, ce qui est loin d'être le cas. Donc, mon interrogation porte sur les habitants. Que deviennent-ils ?

Ma deuxième observation, si je peux me permettre, Monsieur CHERRIER, Monsieur GUYOT, je comprends tout à fait que vous êtes là pour nous expliquer. Par contre, ce que je regrette infiniment, c'est que vous n'ayons pas pu nous exprimer – et je vais expliquer pourquoi. C'est parce que vous avez eu une heure passée de présentation générale. A mon sens, c'est suffisant. Cela n'engage que moi, bien évidemment.

Vos précisions, comme l'a dit Monsieur le Maire, cela nous importe peu. Nous savons que l'autoroute va être déviée. Après, peu importe que ce soit cinq mètres, dix mètres ou un centimètre. « On s'en fout ». Nous, notre préoccupation, c'est de pouvoir nous exprimer ce soir ; c'est de pouvoir vous faire part de notre inquiétude. Comment allons-nous pouvoir nous déplacer sur Marseille pendant qu'il y aura les travaux de déviation de l'autoroute ? Comment les trains vont-ils circuler ? Quel impact sur le trafic ? Nous avons effectivement assez de bruit à l'heure actuelle. Il ne faut pas nous en rajouter davantage.

Vous nous dites que cela va augmenter les TER sur la quatrième voie. Je dis : « *Est-ce que vous êtes sûrs ?* » Je suis bête, je ne suis pas technicienne, mais êtes-vous sûrs que cela ne vient pas plutôt des voies actuelles, qui sont très anciennes ? Les travaux d'entretien, nous le savons très bien, sur le réseau national SNCF ne sont pas au top. Est-ce que ce ne serait pas plutôt une hypothèse et une voie de réflexion ? Est-ce que le nombre de conducteurs de train est suffisant ? J'ai un doute là aussi, mais cela n'engage que moi.

Ce n'est pas pour mettre le problème ailleurs, mais le passage par Aix me semblait plus judicieux, parce qu'il y avait déjà moins de nuisances, et que c'était moins impactant sur la population, et moins d'argent. Effectivement, ce n'est pas notre problème de savoir si le fait de mettre un tunnel sous Aubagne va coûter plus cher. Ce n'est pas vous, c'est nous. Nous nous en moquons, l'essentiel c'est que vous devez arrêter de nous mettre des nuisances supplémentaires.

Nous comprenons bien qu'il faut progresser, avancer, mais pas à n'importe quel prix, et surtout pas à votre prix à vous, mais au nôtre. Merci.

*Applaudissements.*

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

D'abord, vous savez très bien que cette réunion de concertation permet à chacun de s'exprimer. C'est fait pour cela, c'est une concertation. Vous exprimer, c'est tout à fait normal. Vous parlez du poids relatif des éléments. Tout ce que vous dites est entièrement enregistré. Nous sommes là pour essayer de répondre aux questions. Certaines questions vous intéressent, d'autres ne vous intéressent pas. C'est vous qui faites le choix, et nous ne répondons pas aux questions que vous ne nous posez pas, tout simplement. Nous sommes là pour essayer d'apporter des éclairages.

S'il y a des perceptions sur le territoire que le projet fait ceci ou fait cela, et qui sont de fausses perceptions, il y a des impacts réels quand nous faisons un projet, et il y en a qui ne le sont pas. C'est donc bien que nous puissions avoir des questions et que nous y répondions.



Les conditions dans lesquelles vous vous exprimez et les conditions dans lesquelles vous allez être pris en compte dans la réalisation du projet sont totalement, absolument identiques au poids des entreprises. Il s'agit tout simplement, pour le maître d'ouvrage, de prendre en compte toutes les personnes sur un secteur donné, quand il est touché. Nous faisons ces discussions et ces négociations au fur et à mesure.

J'ai dit tout à l'heure que, dans tous les cas, pour le projet, les décisions qui sont prises sont mises en œuvre dans le cadre d'une concertation publique, et donc que, là encore, les moyens seront pris.

Quand vous évoquez une décision unilatérale du maître d'ouvrage, je suis obligé de vous dire qu'il ne s'agit pas d'une décision de la SNCF, mais d'une décision qui est prise par l'ensemble des collectivités qui sont représentées politiquement ici.

Les actions que vous menez, et les éléments que vous prenez, il faut aussi les traiter d'un point de vue politique. Le maître d'ouvrage, lui, a une position qui est de vous répondre techniquement sur les éléments. Et, je le répète, que ce soit pour les entreprises, les habitations ou les privés, dans tous les cas, pendant la période de travaux, nous avons là aussi une période de concertation et de prise en compte de tous les éléments. Quand nous sommes au bout du système et que, pour des raisons de passage d'infrastructure, nous sommes obligés de faire, soit des expropriations, soit des achats de propriétés, les biens sont estimés à leur valeur réelle. Il y a des négociations bilatérales qui sont prises en compte, et il n'y a aucune posture du maître d'ouvrage qui ne soit pas dans la négociation et la prise en compte de tous ces éléments. Cela se fait au cas par cas, avec toute la prudence que nous pouvons avoir, parce que nous sommes parfaitement conscients que les gens sont touchés dans ces dispositions.

Encore une fois, nous prendrons toutes les mesures qui seront nécessaires. Après, il y a des décisions qui sont prises dans le cadre d'un projet. C'est évident qu'à un moment donné, cela a des impacts, comme tous les projets que nous avons évoqués.

Vous évoquez les difficultés. Je ne peux que reprendre ce qui a été dit par Monsieur. Aujourd'hui, la ligne est saturée. Ce n'est pas du tout une question d'exploitation ou de nombre de conducteurs, c'est que nous avons tous les trains qui passent par une seule ligne, et nous ne savons plus en rentrer d'autres – nous avons donné les explications. Nous pouvons donner toutes les explications techniques, mais nous ne savons pas rajouter des trains sur cette ligne. Comme il n'y a qu'une seule ligne, à chaque fois qu'elle est perturbée, il n'y a aucune autre façon, aucun autre moyen de faire passer les trains. C'est le cas sur toute la section entre Marseille et Nice. C'est un cas qui est absolument spécifique, il n'y a pas d'autre territoire dont trois des plus grandes métropoles sont reliées par une seule ligne historique.

Nous sommes soumis à tous ces aléas. C'est une réalité, et c'est pour cela que nous devons réaliser une nouvelle ligne. En tout cas, c'est ce qui est proposé. C'est ce qui est demandé par rapport au service que l'Autorité Organisatrice des Transports demande. Ce n'est pas une décision unilatérale du maître d'ouvrage, mais bien un ensemble de postures et de demandes pour les enjeux du territoire.

Je le répète, sur tous les impacts que vous avez, je souhaite que vous puissiez vous exprimer. Vous avez tous les éléments. Deuxièmement, dans l'avancement du projet, nous reviendrons discuter, voir et prendre en compte tous les impacts que vous connaissez et sur lesquels vous souhaitez pouvoir discuter. Ce sera entièrement fait.

**Thierry DUBOIS-LAIZET**

J'ai deux questions. Où sont les décideurs ce soir ? Je ne les ai pas vus, je ne les ai pas entendus. Qui sont-ils ? Monsieur CHERRIER vient de l'indiquer, ce sont essentiellement des politiques, pas ceux qui ont pris la parole ce soir, peut-être plutôt quelques politiques élus de grandes villes de la région PACA. Nous n'avons personne du Conseil régional qui, lui, subventionne les études. Et puis, au-dessus, nous avons les différents Gouvernements qui se sont succédé. C'est donc auprès d'eux qu'il faudrait agir, car n'oubliez pas que, dans une démocratie, ces élus sont là pour vous servir, et non pas pour vous desservir.

Deuxième chose, qui va payer ? Vous avez sans doute comme moi une bonne idée de la réponse. Vous, vos enfants, vos petits-enfants. Combien ? Nous ne le savons pas, mais des milliards d'euros. Merci.

*Applaudissements.*

**Marion LE VOUCH, étudiante à Marseille**

Je suis étudiante en cinquième année à l'Institut d'urbanisme de l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Marseille. En fait, vous parlez de maître d'ouvrage, mais je me disais « *Où sont les maîtres d'œuvre ?* », en fait. Nous avons l'impression que c'est une décision purement politique et économique mais, en étudiant le territoire depuis longtemps, nous ne voyons que des problèmes urbanistiques et des stratégies territoriales qui ne vont plus. Nous avons une vallée saturée et tout le reste des problèmes de la fin du vingtième siècle, des autoroutes, toutes ces stratégies absurdes de flux dans le fond de vallée, qui maintenant doivent absolument être repensées et posent beaucoup de problèmes dans le cadre de la mobilité des populations. On essaie de donner aux futurs acteurs et aménageurs, et nous imaginons - moi, entre autres -, plein de possibilités et des solutions pour essayer de rester dans le local et de recycler tout cela. Nous voyons qu'en 2016, il est encore fait la même chose en retraçant une voie ferroviaire comme celle-là, qui va tout décupler qui a des impacts complètement forts qui semblent complètement absurdes. Même si cela paraît clair, si nous avons la possibilité d'enterrer, au final, ce serait plus ambitieux aussi pour plein d'autoroutes, des parties que nous mettons sous terre. Au final, dans l'avenir, cela a des impacts tellement forts que cela paraît plus logique – actuellement, nous avons déjà conscience des impacts que cela aura – de le faire, même si c'est plus coûteux, tout simplement.

Je me demandais, à la base, dans la réflexion des maîtres d'œuvre, s'il n'y avait pas aussi des urbanistes ou des paysagistes, des gens qui ont raisonné là-dessus. A la Métropole Marseille-Provence, ce n'étaient pas des politiques qui avaient proposé des projets, c'étaient des urbanistes, des architectes, tous ces gens-là qui pensent « territoire » et qui ont une vision qui équilibre à la fois les habitants et les besoins économiques, enfin un peu tous les besoins. Là, nous avons l'impression que ce ne sont que les besoins économiques et politiques qui comptent.

*Applaudissements.*

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

Les conditions de réalisation de ce projet se font dans le cadre des études que vous évoquez, que ce soient les études d'implantation sur le territoire. Nous avons fait des études assez importantes de prospective du territoire. Je suis certain que vous serez très intéressée à les lire. Elles sont sur le site. Vous verrez que les conditions d'implantation du projet sont complètement liées à des logiques de développement du territoire et d'insertion dans l'ensemble du tissu urbain. Nous réfléchissons évidemment à toutes ces conditions-là.

Puisque vous êtes dans ces études-là, vous savez que vous ne pouvez pas avoir des positions aussi tranchées que cela sur ce qui est absurde ou ce qui ne l'est pas. En matière urbanistique, beaucoup de théories s'affrontent, et les résultats dans le temps ne sont pas tous les mêmes. Donc, les constats qui sont là sont à prendre avec des pincettes. Nous avons un vrai travail à faire, c'est devant nous. Nous avons fait une partie des études, et nous essayons de compiler le maximum de données par rapport à cela. C'est aussi une chance, un projet comme cela, pour essayer justement de réaliser des aménagements urbanistiques qui soient cohérents avec les positions d'avenir que vous venez de citer. Si nous ne faisons pas ces aménagements, il n'y a pas d'évolution possible, de ce point de vue urbanistique.

Donc, oui, tout cela, c'est à prendre en compte. C'est aussi pour cela que nous sommes conscients que, si le projet se réalise, dans la mesure où il y a des financements qui peuvent être importants, ce ne sont pas des financements qui sont strictement liés à l'infrastructure, mais aussi à l'aménagement. C'est criant sur des distributions comme la vallée de l'Huveaune, où il y a un vrai travail urbanistique à faire, et nous sommes absolument positifs sur cela, il faut que nous puissions avoir des partenaires avec nous pour le faire.

Il y a des maîtrises d'œuvre, ce sont les bureaux d'étude qui travaillent avec nous, et il y a des bureaux d'architectes qui le font, mais aussi, dans le cadre des gares, des pôles d'échange multimodaux – c'est par exemple le cas à Aubagne – comment faire venir l'ensemble des déplacements, comment nous traitons tout cela. C'est en lien avec les plans de déplacement, avec le PDU, avec le PLU, avec toutes les dispositions. Nous travaillons avec les EPCI, les établissements publics, dans l'ensemble des SCoT.

Donc, oui, c'est pensé. Oui, des solutions sont à l'intérieur de cela. Non, tout le monde n'est pas forcément d'accord avec cela, mais cela fait partie des échanges que nous avons et qui vont faire progresser le projet sur l'ensemble de ces éléments.

**Monsieur Jean-Pierre SERRUS, Vice-président de la Métropole**

Tout à l'heure, nous avons été interpellés pour savoir s'il y avait des élus parmi les membres du Comité de pilotage. Je suis là pour écouter mes collègues Maires, et je suis moi-même Maire, et croyez bien que j'attache beaucoup de sérieux à ce qui est dit dans ces réunions de concertation.

Simplement, deux remarques, parce que le débat est celui de l'échange entre la salle et ce projet que vous avez présenté. D'abord, nous partageons tous, je pense que les 92 Maires de la Métropole partagent un diagnostic sur le fait que nous devons améliorer le quotidien de l'ensemble des populations en ce qui concerne la mobilité.

Les solutions doivent évidemment être trouvées en associant deux impératifs, celui d'améliorer la mobilité et celui d'être accepté et acceptable par les populations. C'est pour cela que, ce soir, comme je le suis très souvent, je suis à l'écoute des populations et auprès des Maires pour que l'échelon municipal, l'échelon communal soit complètement pris en charge.

Deuxièmement, il est évident que, sur des projets de cette nature, il faut qu'il y ait la recherche de solutions qui permettent non seulement de résoudre le problème de la ligne nouvelle entre la Provence et la Côte d'Azur, mais également le quotidien.

En ce qui concerne la position de la Métropole, nous sommes à la recherche d'une solution acceptée et acceptable qui ne soit pas simplement pour une ligne nouvelle, mais qui améliore en particulier la situation des TER, la solution des trains du quotidien.

Nous serons financeurs, la Métropole Aix-Marseille Provence participera au financement. C'est vrai que nous sommes dans le Comité de pilotage, que nous participons à la décision, mais toujours avec ces deux exigences : celle de l'intelligence du projet et celle de l'acceptabilité par les populations.

*Applaudissements.*

**Patrice MULLER, habitant d'Aubagne**

Bonsoir. Je vais essayer de ne pas trop parler pour ma paroisse. Je suis gérant d'un centre de remise en forme sur Aubagne. Je suis très inquiet, ce soir, très, très inquiet. Peut-être que, dans des débats comme celui que nous avons ce soir, il y aurait pu y avoir la partie de gauche qui était pour vous et la partie de droite qui était contre vous. En l'occurrence, j'ai l'impression que tout le monde est contre vous.

*Applaudissements.*

Je pense que vous êtes plus commandités. Sur le fond, je pense que vous n'avez pas votre place ici ce soir. Vous prenez des cailloux pour rien, à mon sens. Enfin, pour rien, vous en prenez, il faut les accepter mais, après, c'est votre condition, c'est votre choix.

Il y a quand même beaucoup d'élus. Notre Maire se bat avec acharnement pour que ce projet n'aboutisse pas. Les anciens Maires se sont également énormément battus pour que cela n'aboutisse pas. Les citoyens se battent tous pour que cela n'aboutisse pas. Je pense que ce sont des choses qui sont essentielles pour vous d'entendre ce soir, point ! Tout le reste, ce sont des belles images.

Je suis gérant d'une entreprise, je suis quand même entrepreneur, je sais qu'il faut progresser, entreprendre, grandir, s'adapter. Tout cela, j'en prends acte, mais pas n'importe comment. Pas n'importe comment, et je pense que, ce soir, c'est fait n'importe comment, très, très mal.

Pour mon entreprise, j'ai *grosso modo* 2 000 adhérents. J'ai un club avec un parking, j'ai la chance d'avoir cela. Si demain vous me privez de mon parking, je vais avoir obligation de créer une nuisance à tous les Aubagnais qui habitent autour de mon établissement. C'est-à-dire que les gens seront obligés de stationner près des domiciles des personnes. Ils bloqueront des portails, ils bloqueront des axes, ils bloqueront des allées.

A un moment donné, je me battrais pour que mon activité ne meure pas, contre la SNCF. Pour moi, ce n'est pas possible. Quand vous parliez tout à l'heure, vous répondiez à Monsieur CANAVESE qu'il n'était pas possible

pour lui qu'il y ait des nuisances pour ses camions, je le vis au quotidien. Cela fait plus de vingt ans que j'ai le centre de remise en forme. C'est une affaire familiale, il y a un passif. Je connais parfaitement ce lieu. Nous avons eu, il y a quelques jours, des travaux de voirie. Mes clients m'ont dit qu'il y avait eu des répercussions à l'opposé d'Aubagne. A l'opposé d'Aubagne ! Juste pour des plaques d'égout qui devaient être déplacées. Je vous laisse imaginer l'ampleur pharaonique de vos projets et la répercussion au quotidien que nous, Aubagnais, allons devoir subir.

Donc, à mon sens, votre projet est un projet intelligent – je pense qu'il faut évoluer, je reviens là-dessus, il faut agrandir nos accès, etc. –, mais pas n'importe comment. Je pense que le projet, s'il nous est imposé, comme il est apparemment parti pour l'être. Il y a beaucoup d'élus, et Monsieur le Maire le premier, qui se battent contre cela, mais s'il devait malheureusement aboutir, à mon sens, c'est le souterrain qui l'emporterait. Pour toutes nos entreprises, pour la vie de nos familles, de nos enfants, et de tous les citoyens d'Aubagne qui vivent constamment les désagréments que nous avons au quotidien, dus à la surpopulation et aux véhicules qui sont déjà trop importants dans nos communes. Mais c'est pareil pour tout le monde.

J'ai l'inquiétude, et je me battraï. Aujourd'hui, je suis là pour cela. Je me battraï avec la Mairie et avec les associations. Je leur fais honneur, également, d'avoir ce combat permanent auprès des élus, parce que c'est honorable, ce que vous faites. Je n'en ai pas que pour ma paroisse, je ne parle pas que pour mon club, je ne veux pas qu'il y ait un malentendu là-dessus. J'ai beaucoup de respect pour vos associations. D'ailleurs, je vais rentrer dans une de celles qui ont été représentées ce soir, pour venir mettre une pierre un peu plus importante à l'édifice. Je pense qu'il est hors de question que nous, Aubagnais, ne soyons pas derrière les élus et que nous ne lâchions pas l'affaire.

Ce projet, s'il devait aboutir, doit être hors air. Il doit être obligatoirement enterré et souterrain. Je suis désolé mais, c'est mon point de vue.

*Applaudissements.*

### **Philippe NICOUD, habitant d'Aubagne**

Nous sommes tous un peu schizophrènes dans ces histoires. En tant qu'utilisateur de voiture et de transports en commun, je suis très conscient des problèmes de saturation, mais nous n'allons pas revenir là-dessus.

En tant qu'habitant d'Aubagne, je suis très conscient que le territoire aubagnais, mais aussi la vallée de l'Huveaune, sont martyrisés par les flux, les flux de toute sorte. Tout le monde sait qu'Aubagne est un anneau autoroutier, une ligne ferroviaire qui passe en plus. Il n'y a pas un endroit à Aubagne où l'on n'entend pas les bruits de circulation. Pas un endroit. C'est très curieux. Vous pouvez faire l'expérience. Même dans des endroits où vous vous attendez à ce que ce soit très calme, il y a toujours un bruit de fond, à part quelques exceptions. Sans compter la pollution, qui existe. Vous le savez très bien, sur l'axe de la vallée de l'Huveaune, les riverains respirent des quantités extrêmes de polluants.

Je suis un peu choqué que nous continuions à accumuler des équipements là où ils existent déjà. Je pense que nous pourrions peut-être diffuser les nuisances, que nous pourrions mieux les répartir, plutôt que concentrer

toujours au même endroit, toujours sur les mêmes territoires, des nuisances toujours croissantes. A défaut, le plan B, mais que les gens aiment bien, c'est d'enterrer au maximum ces lignes.

Deuxièmement, nous avons beaucoup parlé de troisième voie, de la quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune, avec si j'ai bien compris, un tunnel, ou une tête de tunnel, je ne sais pas comment vous appelez cela, qui pourrait sortir, dans un des scénarios, au niveau d'Aubagne, vers le stade, si j'ai bien compris. Mais nous avons très peu parlé du tunnel TGV. Par ailleurs, il me semble que c'était prévu dans les plans.

J'ai un peu de mal à comprendre comment, d'un côté, il va y avoir des TER qui vont sortir d'un tunnel au niveau, disons, du stade, et comment, à peu près au même endroit, il y aura des TGV qui vont s'enterrer pour passer sous Aubagne.

D'autre part, j'aimerais savoir si vous avez déterminé le tracé précis du tunnel du TGV qui passerait sous Aubagne, à peu près à quel niveau ? Où ressortirait-il ? Il y a eu pendant longtemps un grand flou là-dessus. Avez-vous avancé sur ces précisions-là ? Comment cela s'articule-t-il au niveau du territoire d'Aubagne ? C'est encore là, au niveau de ce nœud, que tout va s'articuler.

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

Nicolas GUYOT va vous donner quelques précisions. Juste, pour la sémantique, il ne s'agit encore une fois pas d'un tunnel TGV. C'est un tunnel pour la Ligne Nouvelle, avec l'ensemble des trafics qui passent dedans. Je laisse Nicolas GUYOT vous donner les éléments de compréhension.

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

En effet, le sujet n'est peut-être pas simple. Je repasse la *slide* que j'ai eu l'occasion de commenter un peu au départ, simplement pour dire que nous avons deux phases dans le projet. En Priorité 1, nous créons la traversée souterraine de Marseille, avec la gare souterraine, et nous passons une voie dans la vallée de l'Huveaune. Point. Dans les projets, ou en tout cas dans les propositions de la SNCF.

Donc, à l'arrivée sur Aubagne, il n'y a pas encore cela. C'est la Priorité 2. C'est en effet un tunnel qui est le début de la portion de ligne qui permet de relier Aubagne à Toulon.

Si nous allons sur la *slide* 39 du général, nous pouvons retrouver, dans les résultats des études précédentes, qui ont déterminé des zones de passage, la zone où nous sommes en tunnel. Elle commence sous Aubagne et elle se termine un peu avant le Col de l'Ange. Voilà, à une autre échelle, nous avons Toulon ici et Aubagne ici. La ligne d'Hyères passe par Cassis, La Ciotat, etc. Les zones en vert, dans ces planches-là, sont celles où nous sommes en tunnel. Nous voyons que le tunnel que je vous ai montré en pointillés, en Priorité 2, commence ici. Il se prolonge jusqu'à cette zone, qui est un peu avant le Col de l'Ange. Voilà pour répondre à la question sur la longueur du tunnel.

Si nous revenons à la diapositive précédente, je pense en effet qu'il y a facilement confusion, car nous avons évoqué différentes têtes de tunnel. Je vous ai présenté les scénarios, encore une fois, qui sont liés à la concertation par la SNCF. Dans les solutions qu'il nous a été demandé d'étudier, il y a le tunnel le plus long possible dans la vallée de l'Huveaune. Il s'agit de prolonger dans la vallée de l'Huveaune le tunnel qui passe

sous Marseille Saint-Charles en souterrain. Ce que nous avons expliqué tout à l'heure c'est qu'en Priorité 1, il fallait bien qu'il ressorte quelque part et qu'il se reconnecte à la ligne existante. C'est là que, dans ces scénarios alternatifs, nous avons une tête de tunnel à l'entrée d'Aubagne.

Dans ces scénarios, en Priorité 2, le tunnel serait directement prolongé sous Aubagne, à peu près comme il l'est dans la situation que je viens de vous présenter. Nous aurions une connexion souterraine du tunnel créé en Priorité 1 et d'un prolongement en Priorité 2.

### **Gérard GAZAY, Maire d'Aubagne**

Bien sûr que j'ai de l'avance sur vous, puisque j'ai déjà eu affaire à ces Messieurs. La SNCF nous présente un projet dans lequel elle nous dit : « *Voilà, il y a une phase 1 et il y a une phase 2. La phase 1 s'arrête à la gare d'Aubagne. La phase 2 partira de cette même gare d'Aubagne, et elle ira vers Toulon* ». C'est tout.

Je suis désolé, ils n'ont qu'à changer leur logiciel, comme on dit. Je ne suis pas d'accord, et je l'ai dit à Monsieur CHERRIER. Il le sait. Pour moi, sous prétexte d'avoir une phase 1 un jour et une phase 2 qui partira plus tard, l'interférence entre les deux phases ne doit pas être arrêtée. J'ai donc demandé explicitement à la SNCF de revoir le phasage. Elle m'a dit : « *C'est le Ministre* ». Je m'en fous ! Je m'en fous ! Ce n'est pas parce qu'il y a de mauvaises idées que les mauvaises idées doivent être acceptées. Sachez, pour répondre à la question très précise qui a été posée à l'instant, que j'ai également demandé que ce phasage soit bien sûr bougé.

Vous l'avez vu, nous demandons une gare pour Aubagne. C'est bien parce que nous ne voulons pas avoir cette pénalisation de faire ressortir à un moment donné, pendant la phase 1, cette ligne nouvelle à l'entrée d'Aubagne. Voilà, c'est aussi simple que cela.

*Applaudissements.*

### **Madeleine MASSIER, collectif des Riverains du Camp Major**

Je parle en tant que représentante du collectif. Nous avons parlé des sociétés, c'est très bien, c'est normal que le travail passe en premier. Mais il y a quand même plus de trente personnes concernées, qui habitent actuellement le long de la route de la Légion. Ils sont au bord de l'autoroute. Si l'autoroute est déplacée, ne serait-ce que de douze mètres, nous allons nous retrouver avec l'autoroute encore plus près de notre jardin.

Le Monsieur de la SNCF dit que nous n'avons pas de bruit, que ce n'est que l'autoroute qui fait du bruit. Eh bien, non, je suis désolée, les trains font du bruit, cela fait même trembler les maisons.

Si une voie est faite en aérien, nous aurons encore plus de bruit. Le fait qu'il n'y ait des pare-bruits que d'un côté de la voie ferrée fait que tout le bruit revient de l'autre côté. Cela remonte même jusqu'au Royal, jusqu'aux gens qui habitent très haut.

Je voulais vous dire que le collectif de tous les habitants du camp Major refuse ce projet. Nous sommes entièrement d'accord avec le Maire d'Aubagne.

*Applaudissements.*



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

Nous avons le temps de prendre une dernière question. Ensuite, nous allons clôturer la réunion.

**Gilles LEJEUNE, habitant d'Aubagne**

Je me permets de vous dire que vous nous menez en bateau. Faire une concertation pour nous dire que le projet n'a pas changé, nous dire que c'est une Priorité 2 et que vous ne savez pas ce qui va arriver, c'est se « foutre » un peu de nous, c'est nous faire perdre notre temps pour rien.

En plus, je voudrais vous dire, sur les termes « LGV » ou « Ligne Nouvelle », pour moi, c'est faux parce que, même dans vos *flyers*, même dans vos diapositives, pour parler français, vous indiquez que Nice sera atteinte en 1 heure 40 au lieu de 2 heures 40. Si ce n'est pas une ligne à grande vitesse, quand une heure est gagnée sur ce trajet-là, vous « vous foutez » de nous.

Ensuite, il ne faut pas oublier que votre ligne nouvelle s'intègre parfaitement dans l'axe méditerranéen qui va de Barcelone à Gênes. Cet axe méditerranéen, il faut savoir qu'en Espagne et en Italie, là aussi, ils travaillent par séquence. Ces séquences sont simplement faites pour démotiver les gens et gagner du temps en espérant qu'ils se démotivent.

En plus, il y a quelques années, une étude dans la presse a indiqué que toutes les LGV en Europe n'étaient pas rentables. Ce n'est qu'une utopie de politiques et de financiers. C'est une catastrophe de continuer dans cette voie. C'est tout. Que ce soit en aérien ou en souterrain, personnellement, je m'en « fous ». C'est non !

Après, c'est une question de responsabilité des élus. C'est tout.

*Applaudissements.*

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

Monsieur le Maire, la salle se vide. Voulez-vous dire un mot ?

**Gérard GAZAY, Maire d'Aubagne**

D'abord, je remercie Monsieur CHERRIER, parce qu'il n'avait pas forcément le beau rôle, mais il était prévenu.

Je vais dire encore une fois que nous ne sommes pas, ici, des ennemis, mais vous avez bien compris qu'il n'y a pas un iota de différence entre la population aubagnaise, les chefs d'entreprise aubagnais et les élus du territoire d'Aubagne. Monsieur le garant, comprenez bien cela. Vous n'avez personne, ici, sur ce territoire, qui va accepter la proposition qui est faite par la SNCF.

Je le dis très clairement : la SNCF a mis des options. Nous supporterons ces options-là. Elles doivent être travaillées, tout n'est pas finalisé. Je le dis, et je vais le répéter, il faut absolument que vous preniez en considération le territoire d'Aubagne. Nous sommes des gens pacifistes, mais jusqu'à un certain point.

*Applaudissements.*

*La réunion se termine à 20 heures 45.*