

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

ÉTUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

RÉUNION PUBLIQUE LOCALE MARSEILLE, 7 NOVEMBRE 2016

VERBATIM

VERSION ## DU 16/11/2016

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



SOMMAIRE

MOT D'ACCUEIL DE MADAME LE MAIRE	3
PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS	6
PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR	7
ÉCHANGES AVEC LA SALLE	25

La réunion s'ouvre à 18 heures 12.

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

MOT D'ACCUEIL DE MADAME LE MAIRE

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Bienvenue à tous. La Mairie des 15^e et 16^e arrondissements a souhaité l'organisation de cette réunion d'information et de participation du public à la lecture de ce que sera la LGV qui nous est aujourd'hui présentée par le maître d'ouvrage pour le compte des collectivités, de la SNCF et de tous les partenaires qui sont regroupés. Je ne vais pas tous les citer, mais vous avez pu voir dans le film quels sont les partenaires des institutions, que ce soit la Métropole, la Ville de Marseille, la Région, le Département, l'État, pour cette LGV.

Je voudrais d'abord saluer les élus ici présents, mes adjoints Roland CAZZOLA, Jean-Marc COPPOLA, Valérie DIAMANTI, Roger RUZÉ, Christian LANCIEN, Marguerite PASQUINI, Sabrina HOUT, Patricia AHARONIAN, Kader BENAYED, et bien sûr les présidents des CIO (Comités d'Intérêt de Quartier) qui sont là.

C'est vraiment une réunion d'information sur la question de la LGV. La LGV a été actée sur son principe par les collectivités, dont j'ai cité ici les responsables. Je préfère vous le dire : en réalité, dans ce qui vous sera présenté, nous aurons deux variantes qui impacteront, en tout cas d'une manière ou d'une autre, notamment le 15^e arrondissement, et pour être plus claire, toute la partie Aygalades-Delorme. Ici, je vous l'ai dit, puisque nous avons eu beaucoup de réunions de travail, nous sommes solidaires entre les 15^e et 16^e arrondissements. Ce qui impactera dans un sens sera regardé de très près par l'ensemble des habitants, parce que derrière, cela posera d'autres problèmes sur l'ensemble du territoire.

Cette LGV est en fait le doublement de la voie TGV actuelle. Cela veut dire que là où vous avez 2 voies de rail, vous en aurez 4, et qui dit « élargissement », dit « impact sérieux sur des habitations ». Permettez-moi, mais pour gagner du temps dans la présentation, je vais la faire courte, mais comme ici, vous avez des gens non-initiés, je vais la faire moi-même pour être moins technique, qu'ils comprennent vite et bien.

En réalité, dans le sujet qui nous impacte, au niveau des Aygalades, sont impactés les 4 Chemins des Aygalades, sous le pont que vous connaissez tous. Là, il faudrait élargir le pont, parce que dans un sens, cela apporterait une réponse, parce que sur le pont – il faut dire la vérité –, on passe en alternance et nous savons très bien qu'il y a beaucoup de passages, mais surtout, cela voudrait dire que cela impacte tout le boulevard Mouraille et la voie juste après le pont à gauche. Nous sommes allés sur place avec les services, avec les techniciens, parce que j'ai voulu leur montrer l'impact réel. Il est clair qu'il faudrait démolir, ce qui veut dire « exproprier » l'ensemble des personnes qui habitent sur une partie jusqu'au carrossier. Vous pouvez faire un découpage pour ceux qui connaissent. Ils expliqueront le pourquoi du tunnel, mais je l'ai posé. C'est plus compliqué, et je vais les laisser expliquer.

Cela impacte ensuite un deuxième endroit, la cité Bassens, donc la zone industrielle des Arnavant, avec le commissariat des Castors de Servières. Cela veut dire que l'on viendrait à fleur du commissariat d'un côté et à fleur des habitations, de la Cité de la Cosmétique et également de la Cité de Bassens de l'autre. Nous sommes aussi allés à Bassens. Ils ont pu se rendre compte par eux-mêmes de l'impact et je crois que vous avez convenu avec moi qu'il y avait un réel impact, parce qu'au-delà du fait de discuter des manières techniques, je leur ai proposé d'aller sur site pour vraiment voir l'impact réel que cela allait occasionner.

Bien sûr que sur le territoire, cela n'apportera rien de plus pour vous. Cela apportera économiquement plus sur la région que sur Marseille, ce que j'ai du mal à imaginer, mais au-delà de cela, il faut savoir que cette solution va réellement impacter la vie des habitants, je le dis. Si Jean BLOISE était là, je suis sûre qu'il serait le premier « vent debout » sur cette problématique.

Pour autant, j'en ai discuté. Même si la LGV est essentielle et nécessaire pour le développement économique au-delà d'un territoire, d'un quartier, c'est le développement économique de la Ville, du Département, voire de la Région, mais je regrette que nous soyons restés sur deux variantes, parce que ces variantes nous impactent et, selon les solutions, elles impactent un peu plus Saint-Barthélemy, Font Vert, toute cette parcelle. Je ne veux pas me mettre en opposition avec les 13^e et 14^e arrondissements sur les questions humaines et d'impacts sur la population sur des problèmes de nuisances que cela peut occasionner pour les uns et les autres.

Par contre, je regrette que l'on n'ait pas réfléchi à pouvoir passer par le littoral, ce qui est une possibilité, puisque l'on est déjà en souterrain et ce serait, pour le coup, sans impact en réalité,

parce que c'est une possibilité. Je dis – c'est ma position de maire de secteur, de sénatrice, et vous savez que je préfère faire les choses dans la transparence – qu'on aurait pu remonter depuis Euroméditerranée et trouver un moment pour bifurquer vers la gare Saint-Charles, ma position étant depuis le début de faire une gare plutôt sur Euroméditerranée 1 ou 2, ce qui me paraissait à mon avis plus visionnaire qu'aller « se foutre » à la gare Saint-Charles. C'est comme l'histoire de la L2, quand on avait dit qu'il fallait passer par Le Canet pour redescendre vers Capitaine Gèze, on nous a expliqué que non, aujourd'hui, la L2 n'apporterait pas toutes les réponses en matière de désenclavement, en tout cas de ce pour quoi elle était prévue au départ. Donc, je préfère le dire publiquement : pour la mairie de secteur, je pense que nous irons vers cette demande de solution.

C'est beau de parler dans un petit reportage quand on est dans un bureau, quand on ne connaît pas l'impact. Le Maire de Marseille est gentil, mais il ne sait même pas où cela passe. Il « s'en fout », il ne sait même pas où est Bassens, il n'y a jamais mis les pieds. C'est clair. Il ne sait pas où sont les Aygalades. C'est clair que quand on n'est jamais venu. Messieurs ESTROSI ou CIOTTI qui dépendent de Nice, Cannes et la Côte d'Azur, sont dans leur rôle, c'est normal et je ne vais pas leur en vouloir, mais il est clair que nous défendrons aussi notre territoire. Que ce soit la Métropole, que ce soit tout cela, on ne nous imposera pas les choses. Je préfère qu'on se le dise. S'il faut monter des opérations citoyennes très fortes, nous le ferons.

Je le dis symboliquement : ce site des Aygalades est le site où l'on a voulu nous imposer l'incinérateur qui est à Fos-sur-Mer aujourd'hui. Nous avons eu raison dans notre premier combat, qu'ils comprennent pour faire partir l'incinérateur de là et ne pas le laisser nous imposer un incinérateur encore une fois au niveau du 15^e arrondissement. Je pense qu'il faut que l'on réfléchisse là-dessus. Maintenant, on va laisser la présentation se faire. Ensuite, le débat sera ouvert, mais je voulais quand même dès à présent vous dire dans quel état d'esprit j'étais par rapport à tout ce que j'ai pu être amenée à réfléchir, notamment sur des questions humaines, mais aussi à des travaux qui sont des travaux très lourds, très, très, très lourds. Je pense notamment aux 4 Chemins des Aygalades, mais au-delà des 4 Chemins des Aygalades, ces travaux vont impacter l'ensemble du territoire en matière de voirie.

Voilà. Je vous laisse présenter.

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Bonsoir à toutes et à tous. Je me présente : je suis Stéphane SAINT-PIERRE, du cabinet Nicaya Conseil. Nous assistons SNCF Réseau pour l'ensemble des démarches de concertation qui dure jusqu'à la fin de l'année pour la concertation publique.

Je présente les intervenants. Nous avons Jean-Michel CHERRIER qui est en charge de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et Nicolas GUYOT qui est en charge de la Direction des études concernant ce projet. Ce sont eux qui vont intervenir.

Dans le déroulement, je vais dire un petit mot. Puisque c'est une concertation officielle, il y a un garant de la concertation qui est nommé par la Commission nationale du débat public. Vous voyez qu'il y a des personnes qui notent tout ce qui se dit, il y a des petits micros qui enregistrent. Il convient que l'ensemble de ce qui sera partagé ce soir soit consigné et fasse l'objet d'un bilan depuis l'intervention de Madame la Sénateur-Maire jusque l'ensemble des échanges que nous aurons ensemble. Cela implique juste que vous acceptiez de lever la main, que l'on vous donne un micro et de parler dans le micro pour que les enregistrements et le *verbatim* de l'ensemble des échanges puisse avoir lieu.

S'agissant du garant, c'est un garant qui est indépendant. Il n'est pas dépendant de SNCF Réseau, il est dépendant de la Commission nationale du débat public. Il donne en général quelques consignes en début de séance, c'est une intervention courte pour vous laisser intervenir et exprimer les points de vue qui sont les vôtres. Dans le déroulement, SNCF Réseau va vous présenter les éléments principaux du projet de Ligne Nouvelle et ensuite, nous aurons un temps d'échange, d'explication, de présentation, d'approfondissement, si vous le souhaitez, ou d'expression de vos points de vue, comme Madame le Maire a commencé à le dire.

Je vais sans plus tarder passer la parole à Jean-Michel CHERRIER.

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

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

Merci beaucoup. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci, Madame le Maire. Je vais aller assez rapidement pour la présentation du projet. Pour certains d'entre vous, vous avez pu récupérer un dossier. Nicolas GUYOT fera la présentation un peu plus technique des zones de passage qui vous concernent pour que vous ayez bien le temps de comprendre. Ensuite, nous aurons un très large temps d'échange et vous pourrez poser toutes les questions que vous souhaitez. Nous essaierons bien entendu d'y répondre.

On a parlé de projet de LGV. Le projet était à l'origine un projet de LGV. Il a évolué dans le temps, puisqu'en 2005, il y avait eu un débat public sur la LGV PACA et en 2011, il y avait eu une concertation sur ce projet, puisqu'il y avait une décision en 2009 de se lancer dans ces études et de le réaliser sur le scénario des Métropoles du Sud. Vous vous rappelez peut-être qu'il y avait à l'époque plusieurs scénarios, dont des scénarios qui partaient d'Aix-en-Provence pour aller à Nice directement, que l'on a appelé « Côte d'Azur », et des scénarios qui passaient par Marseille, Toulon et Nice, que nous avons appelé « Métropoles du Sud ».

En 2009, à la suite d'un secrétariat permanent, le Gouvernement a décidé, en accord avec les élus du territoire à l'époque, de réaliser le scénario « Métropoles du Sud ». En 2011, nous avons fait une concertation pour choisir différents fuseaux de passage et différentes fonctionnalités. Nous sommes dans le cadre des études préalables à l'enquête d'utilité publique. Nous aurons une enquête d'utilité publique qui sera le fondement de la réalisation du projet, mais cette enquête ne sera pas réalisée avant 2018. Nous aurons donc une déclaration d'utilité publique aux alentours de 2019.

Aujourd'hui, nous sommes dans le cadre d'une concertation, dans les études préalables à l'enquête d'utilité publique pour le choix de variantes de tracés et de positions de gares dans le cadre de la Priorité 1 que je vais vous montrer juste après. Pour vous repérer :

- aujourd'hui : concertation d'utilité publique ;
- fin d'année : choix des différents tracés sur le territoire ;
- 2018 : toutes les études d'approfondissement avec ces choix dans le cadre d'une concertation ; nous nous reverrons en fonction des choix qui seront faits pour discuter des aménagements ;

- 2018 : nous avons une enquête d'utilité publique, une déclaration d'utilité publique en 2019 (DUP) ; sur ces grands projets, la déclaration d'utilité publique, entre l'arrêté de mise à l'étude et la déclaration d'utilité publique en Conseil d'État, cela dure à peu près 12 à 18 mois. Ce sont des projets qui mettent longtemps à être instruits. L'enquête dure un à deux mois, mais l'instruction générale est importante ;
- à partir de 2019, une fois que nous aurons la DUP, nous commencerons à faire les plans de réalisation du projet, tout ce qui va être réalisé et nous attaquerons les travaux à partir de 2022, si tout se passe bien. En fonction des secteurs, il y a à peu près 6, 7 ou 8 ans de travaux, ce qui permet de « tenir » le planning qui nous avait été proposé, pour réaliser les aménagements pour 2030.

Vous retrouvez ici le projet complet (Priorité 1 et Priorité 2). À l'origine, le projet avait été validé dans son ensemble. Vous vous rappelez qu'il y avait eu une Commission Mobilité 21 en 2013, qui avait fait l'objet d'une décision du Gouvernement. Le 9 juillet 2013, le plan d'investissement d'avenir avait décidé de réaliser le projet dans son ensemble et de le réaliser par phase. Le projet est important en coûts financiers et il a été décidé de réaliser d'abord, en priorité, la désaturation du nœud ferroviaire de Marseille, parce que la gare de Marseille est saturée aujourd'hui. Nous ne savons pas faire rentrer plus de trains en heure de pointe. Nous savons faire rentrer des trains dans la gare de Marseille, mais quand nous sommes dans les heures de haut trafic, nous ne savons pas le faire.

Dans les Alpes-Maritimes, nous avons une desserte de la Côte d'Azur qui est extrêmement saturée. La liaison entre Nice et Monaco est la liaison la plus saturée en France, après l'Île-de-France. Il s'agit donc de s'attaquer d'abord là où le système ferroviaire était le plus contraint, c'est-à-dire la désaturation de Marseille et de Nice. C'est à réaliser avant 2030.

Dans une seconde phase (Priorité 2), nous réaliserons les tronçons qui continuent le projet entre Aubagne et Toulon et entre Le Muy et la Siagne. Il y aura un raccordement entre Cagnes-sur-Mer et Grasse entre 2030 et 2050. La Commission Mobilité 21 avait mis une troisième échelle de temps – nous n'allons pas parler de priorité – au-delà de 2050, parce que cela commence à faire un peu loin. C'est le dernier tronçon qui est là, que nous n'avons pas mis, parce qu'il va se passer beaucoup de choses entre maintenant et 2050.

Ce projet était un projet de LGV. En 2011, la concertation a dit : « *On ne veut pas d'un train qui va très vite sur le territoire. On veut un train qui dessert un peu mieux notre région. On veut une ligne qui permette de faire passer tous les types de trains* ». Une LGV est une ligne qui fait

passer exclusivement des trains à grande vitesse. Une Ligne Nouvelle est une ligne qui fait passer à la fois les trains à grande vitesse avec des vitesses plus réduites, mais aussi des trains régionaux, des Intercités et des TER classiques. Nous ne mettons pas en place une ligne à grande vitesse, mais une ligne nouvelle qui permettra de faire circuler les TGV que vous connaissez, mais aussi tous les autres types de train.

Cette ligne a été souhaitée, parce qu'aujourd'hui, nous avons une région qui est fortement impactée par la congestion routière, avec, comme vous le voyez, énormément de véhicules qui circulent aux abords de Marseille. Évidemment, nous avons les mêmes présentations pour Nice. Malgré l'ensemble des investissements de transports en commun, de routes, d'aménagements en tout genre, ce sont de 5 à 6 milliards d'euros à l'horizon 2030. Malgré tous ces investissements, nous avons des projections qui ne permettent pas de considérer que nous allons désaturer la circulation routière. Nous n'avons pas de grands projets routiers qui nous permettent de désaturer l'ensemble régional. Il y a des améliorations tronçon par tronçon, mais pas dans son ensemble. Nous considérons que l'aggravation va continuer.

Nous avons mesuré et retraduit les temps passés en embouteillage en nombre de jours travaillés perdus. C'est tout simplement une division par 7 heures et nous avons mis cela en nombre de jours. Vous voyez qu'entre Aix-en-Provence et Marseille, nous pouvons avoir jusqu'à 52 jours de travail. Pour quelqu'un qui fait le trajet en voiture tous les jours pour aller travailler, il perd jusqu'à 52 jours de travail par an, ce qui est énorme. C'est une mesure que nous avons essayé de passer et nous avons la même mesure sur tout le territoire.

Nous avons aussi un système ferroviaire qui est saturé. Je vous ai dit que la gare de Marseille Saint-Charles était saturée, mais nous avons aussi sur la desserte régionale, une seule ligne entre Marseille et Nice. Le fait que nous n'ayons qu'une seule ligne fait que tous les trains et tous les types de trains passent sur cette ligne (les trains de fret, les trains rapides, les TER, les omnibus et les semi-directs) et nous sommes au maximum des capacités. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, sur la desserte, malgré les aménagements que nous faisons de temps en temps des troisièmes voies, nous avons un service qui est limité et nous ne saurons pas augmenter ce service par rapport à la demande de transport qui est prévue dans les prochaines années.

Là aussi, nous avons des investissements qui sont faits sur le réseau classique aujourd'hui, un peu partout, sur la desserte d'Aix-en-Provence, comme un peu sur toutes les lignes pour pouvoir tenir le réseau dans de bonnes conditions, mais ces travaux ne sont pas suffisants pour permettre d'envisager à terme un doublement des trafics. Nous avons une trajectoire

d'augmentation des trafics de TER de plus de 4 % par an et nous ne saurons pas mettre tous les voyageurs dans les trains, toutes les demandes de voyages dans les trains.

Nous avons un projet de Ligne Nouvelle qui va permettre de doubler le nombre de TER en desserte de la Métropole – je vous montrerai les schémas après –, qui va permettre de faciliter les circulations en désaturant la plateforme de Marseille de façon globale. En faisant une gare souterraine, cela permet de libérer les trains qui arrivent en surface, de faire passer les trains qui arrivent de toutes les régions en souterrain et de créer de nouvelles liaisons, comme Aubagne-Vitrolles, qui n'existent pas aujourd'hui, en passant en souterrain.

Nous sommes directement dans une logique de report modal. Il s'agit de transférer des gens qui sont habituellement sur un système de transport vers un autre système de transport. Nous visons donc directement les voitures. Nous considérons que des gens qui prennent leur voiture ne la prendront peut-être plus, parce qu'il y aura trop d'embouteillages et ils viendront sur le train. Nous avons donc une augmentation complète de 50 % de voyageurs par rapport à 2015 dans les années futures. Évidemment, à terme, cela permettra de réduire les temps de transport, puisqu'aujourd'hui, nous avons 2 heures 40 entre Marseille et Nice, ce qui limite les échanges. Nous gagnerons 1 heure, le trajet se fera en 1 heure 40. Aujourd'hui, ceux qui le font en voiture savent que c'est compliqué. Même en train, 2 heures 40, ce n'est pas compétitif du tout. Quand le trajet se fera en 1 heure 40, cela changera les échanges au niveau de la région.

S'agissant des services actuels que vous connaissez, c'est exactement la grille horaire que vous avez, le nombre de trains que vous avez sur les lignes qui existent. Si nous avançons un tout petit peu, vous voyez que nous avons à peu près un doublement. Si nous revenons en arrière, vous voyez qu'il y a 3 TER par heure entre Marseille Saint-Antoine et Aix-en-Provence et nous passerons à 6 TER. Nous avons la même chose ici sur la vallée de l'Huveaune pour aller à Aubagne (de 3 à 6 TER). Nous avons ensuite des liaisons qui vont aller vers Vitrolles, etc.

Vous voyez que, globalement, la mise en place de cette ligne nouvelle permet de doubler le nombre de TER. C'est important, parce que quand nous sommes à 4 TER par heure, nous sommes à peu près à 1 TER au quart d'heure et quand nous passons à 6 ou 7 TER, nous passons à 1 TER toutes les 10 minutes. Cela veut dire que quand on veut prendre le train, on ne réfléchit plus autant, on va à la gare, on sait que l'on va avoir un train 5 ou 6 minutes plus tard, et on ne réfléchit pas pour prendre sa voiture. Alors que quand on a un train tous les quarts d'heure, si on a une demi-heure de transport et que le train vient de partir, on prend sa

voiture, parce que l'on ne veut pas attendre un quart d'heure. Passer de 4 à 6 trains change fondamentalement la perception et la façon que l'on a d'aller prendre le train.

Vous voyez ici un schéma un tout petit peu plus précis sur ce que cela amène sur la desserte de la ligne sur Aix-en-Provence et sur la ligne Vitrolles-Miramas. Je ne le commente pas. Vous aurez cette présentation qui sera disponible. Le *verbatim* que l'on est en train de faire, tout comme le compte rendu de la réunion, sera mis en place sur le site Internet et vous pourrez vous y référer, ainsi que cette présentation, bien entendu.

Sur la présentation des variantes, je vais être très rapide. Nous avons le maître d'ouvrage qui est SNCF Réseau. Il intervient dans une commande qui est faite par l'État, mais qui est relayée par le Comité de pilotage. Le Comité de pilotage est présidé par le Préfet de Région. Assistent à ce Comité de pilotage, le président de la Région, les présidents des départements, les présidents des métropoles et évidemment, SNCF. La Région est l'Autorité organisatrice des transports. Ce n'est pas la SNCF qui définit les services ferroviaires régionaux. C'est la Région qui le fait.

SNCF Réseau, le maître d'ouvrage, étudie les conditions de réalisation d'une infrastructure pour permettre cette desserte. Ce n'est pas SNCF Réseau qui décide de desservir ou d'augmenter le trafic ferroviaire, mais c'est la demande de la Région de réaliser une desserte. Ainsi, la Région, dans sa délibération de 2010 avait demandé à ce que nous fassions, dans les métropoles, une desserte de type RER parisien, pour avoir 6, 7 ou 8 trains par heure sur les grandes lignes, avoir 4 trains par heure sur les lignes moyennes et avoir au moins 2 TER par heure sur toutes les autres villes impactées par les autres projets.

Nous avons donc fait des études qui ont pris en compte la logique du Grenelle de l'Environnement, que vous connaissez probablement et de l'environnement de façon générale, qui est la démarche « éviter, réduire et compenser », en tenant compte prioritairement de la localisation des gares. C'est tout bête, mais les rails sont faits pour rejoindre les gares, parce que c'est là que les voyageurs vont, c'est là que les gens montent dans les trains, avec un maximum d'interfaces avec les voies existantes pour faire le plus possible d'échanges, avec un réseau qui est pertinent. C'est le réseau ferroviaire, en lien avec le réseau de transport et la zone de passage préférentielle qui est un terme un peu technique. Nous avons travaillé tant que cela était possible (et il y a des zones où c'est vraiment plus compliqué) sur l'éloignement des habitations, la préservation des espaces naturels, la protection des ressources en eau, ce que nous avons évoqué avec les Ayalades.

D'une manière générale, nous faisons un projet qui a pour obligation de ne pas aggraver les risques que nous connaissons aujourd'hui. Cette démarche ne fait que commencer, nous sommes dans la concertation sur les choix de tracés. Nous continuerons après à travailler avec le territoire et à faire ce que nous appelons « des optimisations ». Ce que nous allons voir aujourd'hui n'est pas du définitif. Il y aura un travail complet qui permettra d'optimiser les tracés, de réduire les incidences que nous allons produire, de faire de la compensation, les principes de compensation, y compris les principes de compensation financière, notamment sur les logiques de mises en place des protections sur le bruit, des activités économiques, d'insertion paysagère, et aussi parce que nous allons avoir ici beaucoup de passages en tunnel, évidemment de faune et de flore sur l'ensemble des secteurs.

Très rapidement, sur les Alpes-Maritimes, parce que c'est la même chose sur Marseille, au niveau de la présentation, nous avons le département complet, avec 3 secteurs, dont le secteur de raccordement de la ligne. Sur la ligne de Cannes-Grasse, nous doublons la ligne. Aujourd'hui, c'est une voie unique. Tout ce que vous voyez en traits pointillés – ce qui est vrai aussi pour la présentation sur Marseille –, ce sont des tunnels ; c'est en souterrain et il n'y a pas d'impact sur la surface. Tout ce que vous voyez en traits forts ou pleins, ce sont les zones en surface.

Actuellement, il n'y a pas d'infrastructure, il n'y a aucune gare qui existe. Nous avons proposé 3 positions de gare, avec 3 tracés en souterrain qui arrivent à des gares qui sont positionnées sur Mougins, sur Valbonne et sur Sophia-Antipolis, et qui arrivent là encore une fois en souterrain sur cette zone-là, à Saint-Laurent-du-Var, pour franchir le fleuve Var ici, pour rejoindre la gare multimodale de Nice Aéroport en surface. Ces zones sont en souterrain uniquement parce que nous avons une géographie extrêmement perturbée. En réalité, nous n'arrivons pas à faire un passage en surface complet.

Sur Toulon, dans le Var, nous n'avons qu'un aménagement au titre de cette Priorité 1, qui concerne une déviation du côté de La Pauline avec deux solutions pour rejoindre la ligne d'Hyères, avec deux possibilités de débranchement. Aujourd'hui, les trains se croisent à plat, c'est un croisement à plat et nous proposons de faire un passage dénivelé, parce qu'il y aura plus de trains. Quand les trains se croisent à plat, cela nous oblige à les ralentir, il faut les gérer, alors que quand ils sont en dénivelé, il y a plus de fluidité du trafic. Nous proposons donc les deux solutions qui sont là.

Pour Marseille, je vais laisser Nicolas GUYOT faire les présentations techniques jusqu'au bout. Je reprendrai le micro deux minutes et après, nous aurons l'échange.

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

Bonsoir. En ce qui concerne la zone marseillaise, je vais commencer par ce qui nous concerne de moins près ce soir. Nous avons un secteur est dans la vallée de l'Huveaune où nous avons systématiquement une quatrième voie ajoutée aux 3 voies existantes. Nous avons un choix différencié d'aménagement de la gare de La Barasse, avec deux emplacements, mais qui sont à quelques mètres (une dizaine de mètres maximum) de distance. Nous avons globalement plusieurs possibilités de traverser en souterrain avec diverses options d'entrée en tunnel dans le secteur nord – ce dont nous allons reparler beaucoup aujourd'hui – et diverses options de sorties en tunnel dans la vallée de l'Huveaune, en l'occurrence, trois options du côté de la vallée de l'Huveaune, dont l'une se situe un petit peu après Blancarde et deux autres qui se situent dans la zone de Saint-Marcel.

Nous avons aussi deux possibilités de gare Saint-Charles souterraines, deux possibilités de positionnement et de configuration de la gare. Il faut préciser que toutes les solutions qui sont dans l'encadré bleu de la vallée de l'Huveaune sont compatibles avec les deux positionnements de la gare Saint-Charles et les deux positionnements de la gare Saint-Charles sont compatibles à leur tour avec toutes les entrées dans le secteur de Marseille Nord.

Je vais en venir à ce secteur de Marseille Nord. Nous allons retrouver ce fond de carte un certain nombre de fois. Nous avons mis en noir le réseau ferroviaire existant. Nous avons la ligne Aix-Marseille avec les gares intermédiaires, qui se termine à Saint-Charles, qui est au bout ici, mais qui est cachée (sur le schéma). Nous avons la ligne à grande vitesse qui arrive d'Aix-en-Provence TGV, qui continue aussi jusqu'à Saint-Charles aujourd'hui, et qui rejoint la ligne d'Aix-en-Provence dans le secteur de Saint-Barthélemy. Nous avons ici l'arrivée de la ligne historique Paris-Lyon-Marseille, qui arrive de Vitrolles-Miramas, et la ligne de la Côte bleue qui se rejoignent du côté de l'Estaque. La ligne de l'Estaque se connecte, d'une part à cette ligne-là et d'autre part, elle nous permet d'accéder à la ligne littorale, aux voies du port, avec la halte d'Arenc qui permet d'accéder aussi à la gare Saint-Charles.

Comme vous l'avez compris tout à l'heure, le projet dans la zone marseillaise consiste à créer un tunnel qui permettra aux trains passant par Marseille, qu'ils soient grande ligne ou qu'ils soient TER, d'emprunter un tunnel. Ce tunnel se greffe sur cette ligne, parce que cela permet, soit à des trains longue distance qui arrivent par la ligne à grande vitesse, de passer par la gare

souterraine, de desservir Saint-Charles en souterrain et de poursuivre au-delà, des TER qui arrivent de Vitrolles ou de la Côte bleue, de la même façon, de passer en souterrain pour éventuellement avoir des missions qui font du Vitrolles-Aubagne ou du Miramas-Toulon, ce qui est prévu dans les services que nous étudions.

En gros, nous avons différentes parties dans l'aménagement, des parties d'aménagement de la ligne existante et le tunnel en lui-même qui mène à la gare. Dans cette première variante (en orange), la tête de tunnel se situe dans le secteur du commissariat, de la Cité de la Cosmétique, du bassin des Castors. C'est ce qui la différencie principalement de la variante suivante où la tête du tunnel est dans le 14^e arrondissement, du côté de la Cité Font Vert, la Cité Soulat, de l'école Font Vert et nous avons ici les deux variantes, avec une section commune en bleu. Nous allons voir que cette section n'est pas si commune que cela, puisque quand on s'attache aux détails, on n'a pas exactement les mêmes aménagements.

Je ne vais pas rentrer dans les détails techniques, mais c'est juste pour que vous ayez une première vision de la façon dont cela s'organise en termes d'infrastructure ferroviaire. S'il y a besoin, nous y reviendrons. Cela explique que, selon les sections que j'ai rapidement décrites, il y a des aménagements de diverses sortes. Nous avons représenté schématiquement la ligne telle qu'elle est actuellement, qui arrive d'Aix TGV en tunnel, qui sort dans le secteur de Grand Littoral, qui passe en tunnel dans le secteur de Saint-Louis et qui continue ensuite jusqu'à regagner la gare Saint-Charles après avoir rejoint la ligne d'Aix-en-Provence que nous n'avons pas dessinée ici.

Nous avons ici la ligne qui arrive de l'Estaque. Ce qui est resté en bleu en bas est ce qui n'est quasiment pas touché dans le projet avec la variante 1. Entre la bifurcation entre les lignes de l'Estaque et d'Aix TGV, et le tunnel de Saint-Louis, nous créons 2 voies supplémentaires. Nous créons aussi au niveau du tunnel de Saint-Louis, 2 voies supplémentaires de part et d'autre du tunnel, ce qui veut dire un tunnel monovoie de chaque côté. Nous avons ensuite une voie supplémentaire de chaque côté jusque, globalement, le secteur des 4 Chemins, des Ayalades et de ce secteur jusqu'aux Castors. Nous avons un périmètre où les voies extérieures s'écartent, parce que, pour plonger en tunnel progressivement, les voies centrales ont besoin d'un peu plus de largeur.

Voilà représentées sur le même fond de plan un peu agrandi ces 4 séquences. Nous sommes là au droit de Grand Littoral, nous avons une voie supplémentaire de chaque côté. Je vous ai dit qu'au niveau du tunnel des Tuileries, nous avons tunnel monovoie de chaque côté. Entre le

tunnel des Tuileries et le secteur des 4 Chemins, avec le boulevard des Aygalades qui est ici, nous avons à nouveau une voie de chaque côté. Ici, nous sommes dans la zone où nous commençons à avoir les voies centrales qui s'enfoncent et les voies extérieures qui s'écartent, ce qui fait que l'emprise du projet est un peu plus importante dans ce secteur, notamment au droit du commissariat et des Castors.

Ensuite, je vous présente des zooms sur un fond de plan, qui nous permettront éventuellement, si vous le souhaitez, de revenir sur des précisions géographiques. Nous montrons le boulevard qui mène à Grand Littoral, entre ce boulevard et le tunnel des Tuileries. Nous sommes sur l'élargissement avec une voie de chaque côté. Ensuite, c'est le secteur du tunnel où nous avons la création d'un tunnel de chaque côté, jusqu'à l'avenue Paul Gaffarel, en gros. Ici, nous avons de nouveau le secteur des 4 Chemins avec l'avenue des Aygalades avec, comme je vous l'ai indiqué, une voie de chaque côté. Sur ce secteur que nous venons de décrire, le secteur des 4 Chemins, avec l'avenue des Aygalades et le pont Mouraille que Madame GHALI a évoqué, si nous nous mettons à cet endroit, nous avons ici la rue Mouraille. C'est la situation actuelle où nous avons la plateforme qui est un peu en remblais. Pourquoi avons-nous représenté trois voies avec trois silhouettes de train schématisées ? Parce que nous avons les deux voies qui circulent et la voie de garage qui sert aux trains des ordures pour stationner avant d'être découpés et rentrés dans l'installation.

Demain, les deux voies de circulation centrales restent et nous en ajoutons une de chaque côté, comme je vous l'ai indiqué, et nous décalons la voie de garage plus au sud. Nous essayons de limiter l'impact en emprise et pour cela, nous pouvons passer d'un remblai avec une pente à un remblai réduit par un mur, mais nous savons que la rue Mouraille est tellement réduite que, comme l'indiquait Madame GHALI (c'est ce que nous avons bien vu sur le terrain), nous n'arriverons probablement pas à recréer une situation acceptable et il faudra sans doute acquérir un certain nombre de maisons sur le premier rang.

Dans la section suivante, nous avons la tête de tunnel, et comme je vous le disais, l'écartement des voies extérieures pour permettre aux voies centrales de plonger en tunnel ; nous avons Les Castors, Bassens, le commissariat et la Cité de la Cosmétique. Nous allons voir aussi sous forme de coupe ce que cela donne aux deux endroits, donc au droit de Bassens d'une part, et au droit des Castors de l'autre. Au droit de Bassens, la situation actuelle est celle qui est décrite en haut. Nous regardons comme si nous avons le nord dans le dos et en face de nous, la direction vers Saint-Charles. Nous avons encore 3 voies, puisque nous avons, comme dans la coupe

précédente, 2 voies de circulation et 1 voie de garage aujourd'hui. Malheureusement, il y a encore parfois des trains d'ordures qui stationnent à cet endroit-là. Nous avons la cité Bassens au sud, avec une voie qui la longe derrière, qui est séparée des voies existantes par un mur, et nous avons le commissariat à cet endroit-là avec un parking et la rue Odette-Jasse qui est une desserte par le sud.

En situation de projet, dans ce cas-là, nous voyons que nous avons dû écarter, comme je vous le disais, les voies extérieures et que nous avons déjà finalement les voies qui ont plongé, qui sont déjà assez profondes. Elles ne sont pas encore en tunnel, mais c'est ce que nous appelons une « tranchée couverte », c'est-à-dire une réalisation depuis la surface. Nous nous rapprochons de quelques mètres de la Cité Bassens d'un côté, et de l'autre côté, nous avons la rue Odette-Jasse qui est largement amputée, et qui arrive en limite du périmètre du parking du commissariat, avec une recombinaison de la trame pour recomposer les accès au commissariat et à la Cité de la Cosmétique, qui serait nécessaire dans ce cas.

Si nous nous plaçons au droit des Castors, évidemment, c'est à un endroit donné. Cette coupe ne vaut donc pas, parce que nous ne pouvons pas mesurer ce qui n'est pas mesurable. Ce sont plutôt des schémas de principe, mais nous avons en situation actuelle 2 voies de circulation, avec Bassens I au sud et les fonds de jardins, et les Castors au nord, et la rue de la Grande Ourse qui dessert par le sud. Nous avons un écartement des voies, sachant que les voies sont déjà parties en tunnel à cet endroit (nous ne les voyons plus), mais les voies de surface n'ont pas pu encore se rejoindre. Elles sont donc plus écartées qu'en situation actuelle et du coup, elles prennent plus de place et elles empiètent notamment sur la rue de la Grande Ourse qu'elles prennent quasiment en totalité. À nouveau, au niveau des Castors, il y a un réaménagement, voire des acquisitions probables.

Il faut être conscient que ce que nous vous présentons là correspond au niveau d'études que nous avons aujourd'hui, c'est-à-dire que ce n'est pas un niveau d'études d'exécution. Ce ne sont pas les plans que nous avons aujourd'hui qui seront mis à exécution. Si c'était cette solution qui était choisie, il y a encore du travail pour approfondir un certain nombre de choses, pour réfléchir éventuellement à une solution alternative, pour optimiser les tracés, etc.

Nous pouvons passer à la seconde variante. Nous avons un principe d'aménagement qui est un peu identique, puisque vous voyez qu'entre la bifurcation entre les lignes d'Aix TGV et la ligne de l'Estaque d'une part, et la tête de tunnel de l'autre, nous aménageons une section à 4 voies pour permettre aux trains de prendre tous les itinéraires que nous souhaitons, mais là, il y a

plusieurs différences. D'une part, comme vous le voyez, le tunnel de Saint-Louis est conservé – en bleu, puisqu'en bleu, c'est ce qui demeure par rapport à la situation actuelle –, il est doublé par un seul tunnel à 2 voies côté nord, ce qui permet d'avoir un tunnel un peu moins cher et surtout un peu moins impactant du côté des têtes de tunnel. Mais du coup, il faut « tordre » le tracé de part et d'autre. Ensuite, cette section 3, un peu comme la variante précédente, est une section à 4 voies, mais cette fois-ci, elle s'étend depuis le tunnel de Saint-Louis jusqu'au giratoire Pierre Paraf. Ensuite, nous avons le même genre d'aménagement avec les voies extérieures qui s'écartent pour laisser plonger à l'intérieur les voies qui vont partir en tunnel. Sur une carte, les deux premières sections sont au même endroit que dans la variante précédente. La troisième section, qui est la section d'aménagement à 4 voies, s'étend, comme je vous le disais, en gros jusqu'au giratoire Pierre Paraf. La quatrième section part du giratoire. Les voies commencent à s'écarter pratiquement au niveau du giratoire et la tête de tunnel est du côté de la Cité Soulat. Nous pouvons passer ensuite, parce que c'est exactement la même chose que dans la variante précédente. Ici également, c'est la section du tunnel de Saint-Louis. Nous avons de la même façon ici, à partir de là et dans les diapositives suivantes, l'ensemble des sections dans lesquelles nous rajoutons une voie de chaque côté à la voie existante dans cette variante 2.

Si nous regardons dans ce secteur de Bassens et des Castors, les coupes correspondantes à celles que vous avez vues tout à l'heure, la situation actuelle est la même, évidemment, au droit de Bassens. Nous avons toujours les 2 voies de circulation et la voie de garage qui accueille de temps en temps des trains d'ordures et dans ce cas-là, nous rajoutons une voie de chaque côté, mais l'emprise qui en découle est un peu moins large, puisque nous n'avons pas eu à écarter les voies pour que les voies centrales longent. Du coup, la rue Odette-Jasse peut être pratiquement conservée. Malgré tout, nous nous rapprochons quand même de la Cité Bassens. Au droit des Castors, c'est un peu le même raisonnement. Nous avons rajouté une voie de chaque côté. Pour le coup, nous sommes un peu dans les mêmes ordres de grandeur que dans la solution précédente, c'est-à-dire que les voies centrales existent, elles ne sont pas en tunnel, mais nous avons une emprise qui est environ la même que dans le scénario précédent, avec les impacts sur la rue de la Grande Ourse également.

Quand nous continuons, nous avons une voie de chaque côté à rajouter aussi au droit du MIN et de la L2 qui sera construite ici (qui est quasiment déjà construite d'ailleurs). Cela veut dire que la L2 s'est construite, elle a laissé un emplacement au nord pour placer une voie, mais il

faut que nous agrandissions la tranchée du côté sud pour placer la quatrième voie. Ensuite, nous en arrivons au secteur Pierre Paraf que nous traversons aussi à 4 voies et à partir de là, dans le secteur que je vous ai décrit comme étant celui de la tête de tunnel, avec un rapprochement comme au droit de la Cité Bassens. Je n'ai pas les coupes à vous montrer de cette barre de la Cité Font-Vert et de cette barre de la Cité Soulat. Nous avons aussi un groupe scolaire, duquel nous nous rapprochons également.

En ce qui concerne notre analyse de maître d'ouvrage un peu synthétique sur les variantes, nous pouvons peut-être commencer par les coûts. Les coûts de 700 ou 680 millions d'euros sont ceux du périmètre que je vous ai indiqué, et pas de l'ensemble du projet dans la traversée marseillaise. Cela comprend le tunnel jusqu'à l'entrée de la gare Saint-Charles. Les fonctionnalités, c'est-à-dire les services ferroviaires et les performances des services ferroviaires qui sont permis, sont comparables dans les deux cas. Les temps de parcours sont un peu différent, mais à l'échelle de la comparaison, c'est de l'ordre de la trentaine de secondes, ce qui n'est pas discriminant.

Ce qui nous semble être plus différenciant entre les variantes, c'est que la seconde variante que je vous ai présentée s'étend sur un plus long linéaire. Il y a donc plus d'aménagements en surface, plus d'aménagements qui impactent l'environnement. Les zones les plus difficiles à passer sont celles où nous écartons les voies existantes et où nous plongeons avec la tête de tunnel, qui sont dans les deux cas dans des sites complexes, parce que denses avec des immeubles autour. Mais la deuxième variante est à notre sens plus impactante pour le tissu urbain dans l'ensemble et probablement plus difficile à mettre en œuvre en termes de travaux, en termes de services ferroviaires à garantir pendant les travaux, etc.

Je vous disais que nous étions loin d'être au bout des études. Il y a beaucoup de réflexions à avoir à la fois du point de vue des tracés, et Madame GHALI proposait des réflexions peut-être plus sur les fonctionnalités fondamentales du projet. En tout cas, même sur les options que je viens de présenter, nous avons du travail sur les tracés, notamment vis-à-vis de tout ce qui concerne les nuisances sonores, les consommations d'emprises, et sur les impacts sur le foncier et sur le bâti, tout ce qui est traversé sous la voie. Nous avons évoqué rapidement le pont-rail de l'avenue des Aygalades et nous pourrions y revenir, mais il y a beaucoup d'autres sujets de franchissement. Une fois que les grands fondamentaux sont fixés, mais assez rapidement, il y a aussi le sujet de la phase de chantier qui a déjà commencé à être regardé, mais qui sera à affiner sur la gestion notamment des matériaux excavés des tunnels.

Il y a un autre point qui nous semble extrêmement important, parce que, comme vous l'avez compris dans mon exposé, dans tous les cas, si nous choisissons une de ces variantes, nous avons des impacts sur le tissu urbain aux alentours. Il ne nous semble pas possible de ne pas envisager un travail sur l'aménagement urbain, le renouvellement quand il y a des projets de renouvellement, etc. Mais c'est un travail collaboratif avec les collectivités et les organismes qui seront aussi en charge de cette partie-là.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Excusez-moi, est-ce que je peux vous demander de revenir sur une des cartes qui permet de réfléchir à la troisième variante que vous n'avez pas imaginée ? C'est celle dont je vous ai parlé en préambule. Ce serait bien que nous imaginons ce sur quoi nous aurions pu aussi réfléchir, parce que là, finalement – je vous l'ai dit –, il s'agit de la question de nous faire guillotiner. C'est juste pour savoir quel jour c'est, si c'est le lundi ou le mardi. C'est à votre volonté et vous pourriez peut-être nous donner le jour à choisir. En dehors de cela, on nous impose 2 variantes, qui de toute manière pour nous sont très fortement impactantes sur notre territoire. Pourrions-nous avoir une autre variante qui n'a pas été programmée et que je regrette, mais qui pourrait finalement amener au même endroit, et qui passerait par la partie littorale ? Il faut voir.

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

Comme nous en avons discuté avant, nous pouvons répéter ici ce que nous nous sommes dit. La discussion sur un emplacement de gare dans le périmètre d'Euroméditerranée a eu lieu il y a déjà plusieurs années. Elle a eu lieu, mais pas sur des études de niveau que nous présentons ici. Elle a eu lieu et elle a été tranchée au niveau politique selon plusieurs critères qui ne sont pas les nôtres, mais qui sont ceux du Comité de pilotage, qui ont été de dire, d'une part, du point de vue des transports, le regroupement de l'ensemble des services ferroviaires à la gare Saint-Charles est un atout important. Si nous avions mis la gare ailleurs, il y a eu une hypothèse de la mettre à Euroméditerranée et également une hypothèse de la mettre à la Blancarde, mais nous n'aurions évidemment pas toutes les correspondances possibles entre les TER et les trains grande ligne.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Excusez-moi, ce n'est pas ma question. Ma question est de rester sur la gare Saint-Charles, en passant par la partie littorale.

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

D'accord, en laissant la gare Saint-Charles là où nous l'avons envisagée. Il y a des contraintes du point de vue physique, mais nous pourrions réétudier si la concertation aboutit à cela. Il faut être conscient que, comme j'ai essayé de le dire, mais peut-être pas suffisamment clairement, la zone qui est à l'air libre ici et qui est évidemment la plus impactante en termes d'aménagement (la ligne à 4 voies) est celle qui permet aux trains de la LGV et aux trains qui arrivent de l'Estaque de se mélanger et de repartir sur les deux itinéraires. Si nous voulons garder ces fonctionnalités, c'est-à-dire permettre à la fois à des TER qui viennent de l'Estaque de profiter de la gare souterraine et à des TGV qui viennent d'Aix TGV d'arriver en gare souterraine, il faut qu'à un moment, ils aient un itinéraire conjoint. C'est la raison pour laquelle nous avons envisagé cela.

Quand nous avons travaillé sur les variantes de tracés, après, il y a les contraintes de positionnement de la tête de tunnel qui sont aussi dictées par la géométrie des voies et par le fait que nous avons diverses contraintes. Typiquement, par rapport au ruisseau des Ayalades, nous avons envisagé une tête de tunnel qui était plus au nord, dans un premier temps, moins proche de la cité Bassens, et nous devions baisser le lit des Ayalades. Cela ne semblait pas très favorable. Il y a un certain nombre de VRD (Voiries Réseaux Divers) en souterrain qui peuvent aussi constituer des contraintes.

En tout cas, sur le principe qu'il faut une zone d'échange quelque part, entre cette voie et cette voie et qu'ensuite, les zones de plongée en tunnel ne sont pas forcément évidentes à trouver, nous avons cherché des solutions qui portaient en tunnel avant le tunnel de Saint-Louis, et nous n'avons pas réussi à organiser les échanges entre les voies, qui permettaient aux trains de tous profiter de la gare souterraine. Nous avons d'autres contraintes techniques. Je ne reviens pas forcément là-dessus, mais nous avons aussi à cet endroit-là, une problématique d'électrification avec une voie LGV qui est dans un certain mode d'électrification (25 000 volts), et d'autres voies qui sont à 15 000 volts. Il y a donc un certain nombre de contraintes associées à cela.

Je ne veux pas dire que nous avons fait le tour de cette question, puisque la question n'était pas posée comme cela, mais c'est vrai que ce n'est pas du tout évident *a priori*.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Excusez-moi, mais vous ne m'avez pas répondu. Nous allons laisser le public intervenir, mais si nous avons pris la variante de dire que l'on faisait la gare à Euroméditerranée, il y aurait eu un passage programmé. Vous auriez trouvé des variantes, comme vous les trouvez aujourd'hui,

pour essayer de passer par là. Pouvons-nous réfléchir à une variante pour aller à la gare Saint-Charles, en passant par Euroméditerranée ?

Jean-Michel CHARRIER, Directeur de la Mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Les conditions que vous évoquez d'une gare à Euroméditerranée, nous aurions probablement pu y arriver en direct, mais comme le disait Nicolas GUYOT, dans tous les cas, nous n'aurions pas réussi. Nous aurions eu une voie qui serait arrivée à Euroméditerranée, probablement le prolongement de la Ligne Nouvelle de la LGV, mais nous n'aurions pas pu avoir cette zone d'échanges. Nicolas GUYOT explique que les voies qui arrivent ici et ici, pour que ce soit efficace, pour que dans la gare, on puisse prendre n'importe quel train pour aller dans n'importe quelle direction, parce que c'est le but de désaturer Marseille Saint-Charles, il faut que l'on puisse y aller, avec un train qui arrive, soit de la Côte bleue, soit de la ligne d'Aix, qui puisse, soit arriver en surface, soit arriver en souterrain dans la gare. Il faut donc que nous ayons une zone assez longue qui permette de faire tous les échanges.

Ou alors il aurait fallu carrément déporter la ligne actuelle et la ligne TGV existante pour faire remonter ou avoir une autre zone d'échanges, nous sommes en tunnel très long après, puisque c'est le tunnel qui arrive à Aix. Physiquement, nous ne savons pas le faire. C'est pour cela que nous avons cette zone d'échange qui est longue. Si nous faisons une autre possibilité, malgré tout aujourd'hui, nous sommes obligés de conserver ce qui est la voie existante et cette zone d'échange. Nous aurions pu repartir pour essayer de revenir sur Euroméditerranée, mais pour le coup, c'est une autre variante par rapport à ces entrées en tunnel. C'est délicat, parce que nous avons là des altimétries un peu rudes dans cette zone, mais nous serions quand même contraints par cette zone d'échanges. C'est le gros sujet technique que nous avons.

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

Il y a peut-être un « truc » à ajouter pour une meilleure compréhension. Il me semble que quand la question de l'implantation de la gare de Blancarde ou Euroméditerranée avait été dans les réflexions, c'était en 2008 ou 2009. Nous n'étions pas sur le concept de la Ligne Nouvelle avec une ligne qui, justement, profitait à tous les trains, y compris aux TER. Nous n'avions pas cette problématique d'échange et de branchement sur l'ensemble des lignes. Du coup, nous étions sur un concept de LGV et nous attendions uniquement les trains à grande vitesse.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Excusez-moi, mais cela ne vous empêche pas de faire en sorte que les TER prennent l'existant, c'est-à-dire sans rien toucher et de laisser juste la LGV sur sa partie toute seule. Après, je vais laisser les gens s'exprimer...

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

Du coup, nous n'avons pas la pertinence. En fait, nous retrouvons cette zone d'échanges de l'autre côté de l'entrée/sortie de Marseille, du côté sud dans la vallée de l'Huveaune. Dans la vallée de l'Huveaune, nous avons le même sujet. Les trains arrivant d'Aubagne pour entrer sur Marseille doivent avoir la possibilité, soit de rentrer en tunnel pour passer en dessous, dans la gare souterraine pour filer plus loin, soit de passer en surface. Ce que vous évoquez est possible, mais cela réduit les possibilités, puisque cela obligerait tous les TER à passer en surface. Par exemple, dans cette zone, nous essayons d'avoir des trains Aubagne-Vitrolles, que nous n'aurions pas en liaison directe si nous ne faisons pas cette connexion-là. Ce qu'il s'est passé est que la réflexion qui a été de repositionner la gare de Marseille Saint-Charles était pour lui permettre d'une part de la désaturer, d'autre part d'avoir effectivement toutes les lignes qui arrivent, mais aussi toutes les possibilités de tous les trains d'arriver en surface ou en souterrain.

Nous avons aussi d'autres problématiques. D'abord, il y a des liaisons directes, c'est-à-dire que les trains qui arrivent ici, les TGV qui arrivent à Marseille Saint-Charles – vous connaissez la configuration – sont obligés de rebrousser chemin et de partir en arrière, c'est ce qui sature la gare de Marseille Saint-Charles. Pour désaturer la gare de Marseille Saint-Charles, nous supprimons ce rebroussement en faisant un passage dit « filant », c'est-à-dire que les trains n'ont pas à reculer, c'est une gare normale : les trains arrivent, déposent les gens et repartent. Du coup, c'est pour cela que nous avons besoin de cette grande zone d'échange.

Les contraintes que vous évoquez éventuellement de faire arriver une ligne ici nous auraient obligés à reprendre la ligne de la Côte bleue et la ligne existante pour les faire arriver par ici, mais cela nous aurait obligés à les reprendre bien plus en arrière, parce que nous avons beaucoup de déclivité ici. Vous savez que cela descend beaucoup. Nous sommes donc obligés de rester un peu sur cette zone-là, parce que nous avons des contraintes de pente. Nous ne pouvons pas dépasser 35 %. C'est compliqué. Il faut que nous regardions.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Nous allons laisser la population s'exprimer, mais en tant que Sénateur-Maire – comme cela, c'est consigné et demandé –, je demande à ce que cette possibilité soit étudiée. On ne peut pas venir avec seulement deux variantes – je vous le dis franchement – avec lesquelles, de toute manière, pour les 15 et 16^e arrondissements, quoi qu'il en soit, nous nous en sortons mal. Nous ne pouvons pas bien nous en sortir, nous sommes condamnés. Là, vous allez déménager le commissariat. À La Cosmétique, vous allez dire à toutes les entreprises qui sont là en zone franche, vous allez leur dire « *merci, au revoir, bye-bye* ». Sans compter que même en termes de circulation, on modifie complètement la circulation du territoire et je ne parle pas bien sûr des expropriations sur Mouraille et malgré tout, tout ce qui sera impacté pour les gens qui ne sont pas sur Mouraille, mais sur les voies limitrophes.

Vous l'avez vu, il est clair que cela ne se limitera pas à ce niveau-là. Je ne compte pas Bassens où on est carrément au pied des fenêtres. Je ne le souhaite pas pour Bassens, mais je ne le souhaite pas pour Font Vert non plus, c'est clair. Vous comprenez bien qu'en ce qui concerne ces deux variantes aujourd'hui, le choix ne peut pas se faire entre nous ou les habitants de Saint-Barthélemy. Ce n'est pas possible. Ce n'est pas possible sans avoir réfléchi à une autre solution qui peut peut-être épargner les uns et les autres. Il ne peut pas impacter d'autres habitants.

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

C'est ce que nous avons évoqué tout à l'heure. Là, nous sommes dans une réunion de concertation. Nous présentons des variantes qui ont été étudiées dans le cadre des différentes demandes qui ont été faites jusqu'à maintenant. Nous avons expliqué qu'en ce qui concerne les propos que vous avez évoqués, nous n'étions pas arrivés à maturité sur cette variante, parce que nous avons un certain nombre de contraintes. Nous pourrions reprendre ces sujets, mais en tout cas, aujourd'hui, dans le cadre de l'expression de cette concertation, votre demande est consignée et nous y répondrons techniquement.

L'exercice de la concertation et de la présentation du projet est quand même cela. Aujourd'hui, nous avons un ensemble complet de réunions sur tout le territoire. Nous sommes pratiquement tous les soirs en réunion de concertation un petit peu sur tout le territoire justement pour faire cela, pour ouvrir les discussions, pour comprendre ce qu'il se passe, pour comprendre les enjeux par rapport au projet que nous avons travaillé, pour lequel il y a des demandes complémentaires. Nous tenons des permanences pour les gens qui veulent avoir des

informations un peu plus précises, notamment en général, concernant leur habitation, puisque nous traitons les sujets généraux en réunion publique. Mais les personnes peuvent souhaiter avoir un peu plus de détails. Dans les réunions publiques, quand les gens nous posent des questions par rapport à leur habitat, c'est plus compliqué étant donné qu'il y a plein de monde. Nous avons donc ces permanences. Vous pouvez noter que vous en avez une mercredi 16 novembre pour le 15^e arrondissement.

Cette concertation se fait dans un ensemble complet. Si vous êtes ici, vous avez forcément vu des annonces. Nous avons des affichages et nous avons un site Internet qui est le support de tous les documents, de toutes les décisions du projet de Ligne Nouvelle, pour lequel aussi vous pouvez déposer votre avis. Le produit même de cette concertation est que nous puissions prendre en compte vos avis, vos demandes. La demande que Madame le Sénateur-Maire vient de faire est prise en compte et vous allez la relayer. Vous pouvez poser vos avis sur le registre mis à votre disposition. Vous pouvez envoyer des emails ou des courriers à la SNCF pour donner votre avis que nous prenons évidemment en compte, puisque dans le choix qu'il y aura à faire, l'expression du territoire – donc votre expression –, vient compléter les demandes qui sont faites et après, il y aura des décisions qui seront prises par rapport à cet ensemble-là.

Je ne vais pas couper la conversation, nous allons y revenir, mais c'est juste pour que vous connaissiez le fait que dans cette réunion, nous sommes là pour échanger, pour comprendre les demandes, pour faire des études complémentaires, les proposer à la gouvernance du projet, parce que nous ne sommes pas les seuls à décider de ces sujets-là. Il y a un ensemble complet. Par contre, dans la mesure où il y a des solutions techniques qui sont crédibles ou intéressantes, il n'y a pas de raison qu'elles ne soient pas retenues sur le territoire. Exprimez-vous. C'est le moment, puisque c'est le moment des échanges. J'imagine qu'il y a d'autres questions.

ÉCHANGES AVEC LA SALLE

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons faire passer un micro. Je vous demande juste de demander la parole. Quelques consignes de courtoisie sont à respecter, je pense qu'il n'y aura pas de difficulté. Levez-la main, présentez-vous, car nous en avons besoin pour le *verbatim* et nous vous passons un micro.

Roland CAZZOLA, conseiller municipal

Bonsoir. J'ai assisté à quelques réunions de concertation. J'avais deux questions à vous poser. Hormis les contraintes financières, en fonction de la topologie des lieux, de la topographie, pourrions-nous rejoindre les deux tunnels en souterrain ? C'est la première chose.

Deuxièmement, Monsieur GUYOT, je crois que vous étiez sur le terrain à Bassens quand nous avons fait une réunion il y a quelque temps. Je voudrais savoir s'il y avait eu des avancées sur ce dossier, puisque des perspectives avaient été proposées. Déjà, avez-vous pu avancer sur ce dossier ? Avez-vous déjà des choses à proposer, plutôt que d'arriver là et de nous dire « *cela va être très impacté, il va y avoir 1,50 mètres entre la voie ferrée, ou plus exactement le mur antibruit et les habitations de Bassens* » ? Je crois que les habitants ne peuvent pas accepter cela. Y a-t-il eu des avancées là-dessus ? Merci.

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

Je vais laisser Nicolas GUYOT répondre...

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Nous allons prendre plusieurs questions d'abord. Je pense qu'il vaut mieux prendre plusieurs questions, au moins quatre ou cinq questions, et répondre après, parce que des points vont se regrouper.

François RANISE, Cap au Nord Entreprendre

Bonsoir. Je suis Président de Cap au Nord Entreprendre, association des entreprises du territoire nord de Marseille. Cela fait un petit moment que je suis un petit peu ce projet, à la fois comme une contrainte pour le territoire, mais aussi comme une opportunité. En termes de contraintes, ce que disait Samia GHALI tout à l'heure est tout à fait pertinent pour bien comprendre ce qu'il peut se passer. Il est important pour nous aussi de voir ce qu'il peut se passer sur la Cité de la Cosmétique qui fait aussi partie de nos adhérents, pour le coup.

Comment cela peut-il impacter ce lieu ? Nous avons besoin d'avoir des informations complémentaires sur le sujet.

Par ailleurs, je vois aussi que cela peut – je ne sais pas si cela va, ce sont justement les assurances que l'on doit avoir là-dessus – vraiment favoriser les échanges entre ce territoire et le centre de Marseille, Vitrolles, Marignane, même Aubagne, puisqu'aujourd'hui, on sait que lorsque des salariés ou des habitants veulent se rendre sur ces secteurs, ils en ont pour environ 2 heures. Cela peut donc être très pertinent aussi que d'utiliser ce nouveau réseau de gares. Je voulais savoir un peu comment cela allait se passer sur la gare de Saint-Antoine. Nous avons vu que les fréquences de trains allaient être doublées. Comment va-t-on créer l'intermodalité, la partie multimodale, à partir de Saint-Antoine ?

J'aimerais bien aussi que l'on étudie la remise en place de la gare de Saint-Louis. Derrière Saint-Louis, il y a tout un réseau d'entreprises, il y a les habitants de la Visitation, de Bassens, par exemple. Il serait intéressant, à mon avis, d'étudier l'impact que pourrait avoir la réouverture réelle de la gare de Saint-Louis. Je pense que ce serait assez pertinent.

Sur l'autre ligne, sur la ligne qui va sur Martigues et qui desservira également Vitrolles et Marignane, nous avons la gare de Saint-André qui est, je crois, actuellement en discussion et qui pourrait être confirmée. C'est aussi quelque chose qui peut desservir toute la partie Henri Barnier et aussi Grand Littoral. Cela peut être aussi une immersion sur le plan économique et pour les habitants. Là-dessus, nous avons le secteur de La Bricarde qui est un secteur dense d'habitations. Enfin, en ce qui concerne Cap Pinède, je ne sais pas où en est ce projet de gare. Il est là, il n'est pas là, nous ne savons pas trop, mais ce projet de gare pourrait faire un lien direct avec Capitaine Gèze justement, avec un barreau qui desservirait, et c'est à voir avec la RTM (Régie des Transports de Marseille).

Je réfléchis un peu à cette intermodalité qu'il peut y avoir derrière. Je me place ici, au niveau entrepreneurial, mais à mon avis, il en va exactement de même pour les habitants. Je parle donc de trois choses : Saint-André, Saint-Louis et Cap Pinède. Voilà.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous allons déjà répondre à celles-là et nous reviendrons ensuite pour les autres questions.

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

Je proposerai à Nicolas GUYOT de répondre sur l'intermodalité et sur les ouvertures de gare. Je voulais juste reprendre des sujets généraux, puisque l'on a évoqué les budgets, les finances, les impacts, etc. Aujourd'hui, nous ne sommes pas dans une phase dite de « projets budgétés », mais nous sommes dans des estimations financières. Cette concertation va amener des plus et des moins. Le maître d'ouvrage a une responsabilité générale au titre des cofinanceurs et du financement public de faire le meilleur projet au meilleur coût, mais ce n'est pas aujourd'hui l'élément le plus fondamental.

Il s'agit de réussir le projet qui est accepté et vous avez vu qu'il y avait des écarts de quelques millions d'euros, ce qui est important, évidemment. Mon propos n'est pas de dire que des millions d'euros, ce n'est pas important, mais quand on est sur un projet de cette envergure, de rénovation complète, de la restructuration des transports dans la Région, et notamment sur Marseille, les millions d'euros sont nécessaires pour aménager cela, pour que ce soit efficace. Les budgets qui seront alloués, ou en tout cas les estimations qui seront faites à un moment donné seront faites par l'optimisation des projets que nous allons avoir à faire, du périmètre que nous aurons à prendre en compte. Ce sont les estimations et les budgets spécifiques au projet de Ligne Nouvelle.

Pour parler de ce que va évoquer Nicolas GUYOT concernant les intermodalités, le financement n'est pas uniquement lié à la Ligne Nouvelle, c'est-à-dire que les collectivités, donc la Métropole, les communes et les arrondissements, auront aussi une part active dans l'ensemble des aménagements de restructuration de mobilité urbaine, de l'intermodalité, puisque nous ne pouvons pas nous-mêmes, par exemple avec le Département, trouver les accords pour les mobilités, trouver les accords avec la Métropole, amener les transports en commun pour amener cette intermodalité.

Vous évoquez effectivement des réouvertures de gare. Je réprécise qu'elles sont, entre guillemets, dans le « périmètre de responsabilité de l'autorité organisatrice des transports » des régions, pas du maître d'ouvrage. Ce sont des services qui doivent être portés, donc avec une décision politique par rapport au Conseil régional. Du moment que les voies passent, qu'il y a la création d'une gare et que le maître d'ouvrage pourra le faire, je tiens à préciser que ce n'est pas une décision unilatérale du maître d'ouvrage et de SNCF.

Pour compléter le propos sur le budget, nous avons évoqué tout à l'heure les contraintes que le projet pouvait créer sur le territoire. C'est aussi une logique du maître d'ouvrage de pouvoir

prendre en compte les compensations, de voir comment on traite ces sujets, c'est-à-dire qu'effectivement cela crée des impacts, cela crée des troubles, il y a des expropriations potentielles, mais il y a aussi les conditions dans lesquelles nous prenons en compte cela, comment nous réorganisons potentiellement des logiques urbaines, comment nous prenons en compte financièrement des dédommagements sur l'ensemble de ces conditions.

Mon propos n'est pas de dire que c'est un monde merveilleux, mais de dire que c'est effectivement traumatisant d'avoir à parler de cela sur le territoire et d'avoir des discussions, mais que le projet et l'ensemble des prévisions financières de ce projet ont pour but de prendre en compte – et je l'ai dit tout à l'heure – les optimisations et les compensations. C'est une discussion qui arrive entre maintenant, les propositions que nous faisons ou les propositions qui seront à décider et l'ensemble des impacts qui sont produits, et comment nous les prenons en compte.

Le troisième point est que nous ne ferons pas cela seuls. Aujourd'hui, l'ensemble des impacts sur le territoire quel qu'il soit, et notamment ici, puisque nous parlons d'ici, sera discuté avec vous, c'est-à-dire dans le cadre des discussions que nous aurons, comment nous les prenons. Une solution *a priori* bonne peut ne pas être acceptée par le territoire et nous voyons qu'il y a des demandes complémentaires. Cette solution créera d'autres impacts qu'il faudra aussi discuter. C'est comment nous pesons l'ensemble de ces choses-là. Vous avez sur le site ce que nous appelons « la matrice multicritères », c'est-à-dire un ensemble de critères techniques, environnementaux, financiers, et d'intermodalité qui sont pris en compte pour chacune des variantes, qui ont plus ou moins d'avantages et d'inconvénients et qui permettent d'avoir une vision un peu plus claire.

Nous essayons de prendre en compte comment ces éléments vont remonter et quels seront les plus pertinents. Il en va des réouvertures et des positions de gare par rapport à cela. Il en va de la demande politique par rapport à cela, puisqu'il y a des choix politiques, et les conditions dans lesquelles nous allons travailler avec le territoire pour améliorer tous ces éléments. Je ne décris pas du tout un monde idyllique. Je dis simplement que nous prenons en compte au mieux l'ensemble de ces contraintes et nous les prenons en compte dans la phase de concertation.

Je propose que Nicolas GUYOT vous apporte des éclairages sur l'intermodalité.

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

Je vais peut-être d'abord vous demander simplement de préciser votre point. Je n'ai pas bien compris votre point concernant le fait de réunir les deux tunnels.

François RANISE, Cap au Nord Entreprendre

Oui, passer tout en tunnel. Ce n'est qu'une troisième variante éventuellement pour avoir tout en souterrain et ne pas impacter les populations.

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

En gros, repartir du tunnel de la LGV et replonger à partir de là. En gros, c'est cela.

François RANISE, Cap au Nord Entreprendre

C'est pour cela que je parlais de topographie.

De la salle

Est-ce un problème de topographie ou de sous qui manquent ?

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

Non, ce n'est pas un problème de sous.

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

Par rapport à une option qui consisterait à repartir en tunnel depuis ce tunnel-là, puisque nous sommes en tunnel ici, cela n'a pas été étudié, mais nous repartons de plus loin. Je dirai que les contraintes topographiques qu'a évoquées Jean-Michel CHERRIER avec les pentes fortes que nous connaissons ici pour descendre depuis Saint-Louis jusqu'au périmètre d'Euroméditerranée, devraient être adoucies. Je pense que cela va dans le bon sens, en quelque sorte, mais fonctionnellement – et c'est ce que disait Jean-Michel –, cela veut dire nous ne branchons que les trains grande ligne sur ce réseau-là.

Si on parle du tunnel de Saint-Louis, nous n'avons pas trouvé de solution pour l'instant à ce niveau-là. Nous avons cherché à partir en tunnel dans la zone de Grand Littoral au niveau du tunnel de Saint-Louis, mais nous n'avons pas réussi, en respectant la zone d'échange.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Excusez-moi, mais quand vous dites « pour l'instant », cela veut dire que ce n'est pas quelque chose de complètement définitif. C'est important, parce que les mots ont un sens.

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

Tout à fait. J'enlève le « pour l'instant », mais c'est à fonctionnalités données, c'est-à-dire avec le programme fonctionnel que nous nous sommes donné avec les partenaires, donc avec les besoins d'échange que nous avons décrits tout à l'heure.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Qu'est-ce que cela veut dire ? Excusez-moi de vous pousser un peu plus dans votre réflexion, mais il faut savoir que nous sommes très pointilleux et nous faisons attention à tous les termes qui sont utilisés.

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

C'est à partir du schéma de service et de la possibilité pour des trains qui viennent de Vitrolles ou de la Côte bleue, éventuellement, de partir dans le tunnel pour desservir la gare souterraine. Autrement dit, si nous voulons avoir la possibilité d'avoir des services de TER dans la Métropole, qui relie directement Toulon, Aubagne et de l'autre côté, Vitrolles et Miramas, il faut que le tunnel soit branché sur cette ligne-là. Si nous voulons qu'il soit aussi branché sur la ligne à grande vitesse pour que les trains de grande ligne, les TGV qui arrivent, puissent passer en souterrain pour aller jusqu'à Toulon et Nice, il faut que nous ayons cet endroit où tout se rejoint.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Excusez-moi, parce que tout à l'heure, Monsieur RANISE a posé une question sur les gares. Aujourd'hui, le doublement de la voie Aix-Marseille est acté. Les travaux vont démarrer. C'est quelque chose qui a été validé, et il n'y a pas de débat. Ce n'est pas cette nouvelle ligne qui va régler cette question. Vous me dites si je dis une bêtise, vous m'arrêtez tout de suite. Quand on vous renvoie vers des questions régionales, pour avoir suivi les choses de près depuis un long moment, je me dis « *si c'est pour attendre que la Région nous ouvre des lignes supplémentaires avec des trains supplémentaires, nous allons être cocus deux fois* », pas une fois, mais deux fois ! Pour les entreprises des secteurs des 15^e et 16^e arrondissements que j'entends, dont acte, c'est bien pour le développement économique, parce que je suis aussi pour, mais il y a aussi des habitants et en ce qui concerne les impacts sur les habitants, cela fait beaucoup quand on les ajoute les uns aux autres.

Finalement, quand on prend la L2, on a fait en sorte que les Arnavaux soient maintenus sur site. On a plus tenu compte des Arnavaux, des hangars, que de la population. Je n'aimerais pas

que, encore une fois, on tienne compte des entreprises, même si elles sont importantes et qu'elles doivent être sur le territoire, plutôt que des habitants. Je tiens juste un peu à le signaler. Quand vous parlez de la voie entre Miramas, Rognac et Vitrolles, juste en bas, il peut aussi y avoir une voie. En fait, vous regroupez tout, mais rien n'impose de tout regrouper. Aujourd'hui, nous avons des rails, ils ne sont pas manquants sur ce territoire. Nous avons aussi cette chance d'avoir des rails.

La vraie question est que finalement, nous faisons tout *a minima* pour tuer un territoire, parce que c'est quand même un peu ce qui va se passer – il faut se le dire – alors que l'on pourrait peut-être réfléchir à des voies – et elles existent d'ailleurs – qui partiraient... Nous ne sommes pas obligés de partir de la gare Saint-Charles pour aller à Marignane, nous pouvons aussi partir d'Euroméditerranée, pour aller vers l'aéroport de Marignane. Le projet existe, puisqu'à l'époque en 2005 ou 2006, ces questions avaient déjà été travaillées au niveau de la Région et il existe. Il y a aussi des projets existants qui pourraient sortir de terre aujourd'hui.

Puisque c'est la Métropole qui va un peu piloter les choses, si j'ai bien compris, il y a ici des représentants de la Métropole. Il faut au moins que l'on se dise des vérités directement et que l'on ne perde pas de temps les uns et les autres. J'aimerais qu'ils me disent s'il y a matière à réellement discuter et à demander un vrai projet ou si finalement, il y a deux variantes. On va perdre du temps à nous faire croire que l'on va discuter et discuter et au final, on aura la variante qui nous sera imposée. C'est une vraie question à laquelle j'ai besoin d'une réponse, parce que vous êtes le maître d'ouvrage, et vous êtes là pour exécuter ce que l'on vous commande. Sauf qu'aujourd'hui, nous n'avons pas besoin de discuter pour l'instant. Excusez-moi, avec tout le respect que je vous dois, je vous remercie pour le temps que vous prenez pour discuter, échanger avec nous, et en tout cas pour les échanges que nous avons eus et qui sont vraiment très intéressants.

Comprenez aussi que je ne voudrais pas en tant que maire, me dire que nous sommes passés à côté, que nous aurions pu faire mieux que cela et me dire que nous avons fait des erreurs les uns et les autres. Je le dis. La L2 est un bel exemple. Heureusement que nous nous sommes opposés à avoir le retournement. Je le dis, parce qu'il y a des personnes qui ne connaissent pas l'histoire. Sans le retournement sur le carrefour de Servières, nous aurions eu un gros mastodonte qui serait venu, une grosse verrue, et nous nous y sommes opposés. Aujourd'hui, si nous devons faire l'anse de retournement pour aller vers le centre-ville, nous la ferions à l'intérieur de l'autoroute. Elle serait à l'intérieur et elle n'aurait pas d'impact sur les habitants.

Après, c'est un autre sujet par rapport à Capitaine Gèze, mais en tout cas, vous voyez que finalement, si nous avons laissé faire, aujourd'hui, peut-être que nous nous en mordrions les doigts en disant : « finalement, nous aurions pu faire cette anse, mais pas de la manière dont on voulait nous la présenter ». Là, nous sommes presque dans le même schéma, parce que en ce qui concerne les gares dont parle Monsieur RANISE – et je partage ce qu'il dit –, si nous pouvions avoir toutes ces gares ouvertes, ce serait un plus pour notre territoire, mais malheureusement, j'ai arrêté d'être naïve depuis très longtemps. Cela ne se fera pas, pour la simple et bonne raison que le but n'est pas de desservir Saint-Antoine, Saint-Louis ou Saint-André. Le but de ce projet n'est pas cela. Le but de ce projet est de permettre à Nice de pouvoir être reliée plus rapidement, Cannes, Monaco, finalement, plutôt que Marseille même. Ce n'est pas un projet pour nous. C'est un projet régional, et pourquoi pas ? A la limite, je l'entends et je n'ai pas de problème là-dessus. C'est un projet régional, mais ce n'est pas un projet à l'échelle du territoire de Marseille pour définir la question du transport en commun de Marseille.

Je crois qu'il ne faut pas que l'on se trompe, parce qu'il ne faut pas non plus se laisser bercer d'illusions qui malheureusement font qu'aujourd'hui, on ne nous apportera pas les réponses attendues par les habitants ou les entreprises pour avoir ce transport qui pourrait complètement changer la physionomie. Si c'était le cas, avec certaines contraintes, peut-être que nous y réfléchirions même autrement, mais ce n'est pas le cas.

Aujourd'hui, c'est une contrainte donnée sur un territoire. Il faudra chercher un autre lieu pour les entreprises de la Cosmétique. C'est clair, parce que là, vous êtes impactés à fond. Je ne parle même pas du commissariat, je ne sais pas où l'on va repositionner notre commissariat. Il y a de vraies questions, mais en même temps, c'est frustrant, parce que d'un autre côté, pour Saint-Barthélemy, ce sont aussi des problématiques liées à notre territoire dans les 13^e et 14^e arrondissements. Finalement, que l'on se situe d'un côté ou de l'autre, c'est la population qui sera impactée.

Ce que vous mettez pour Saint-Antoine vers Aix, ce n'est pas une autre voie qui va changer les choses. Que vous en rajoutiez en plus, je l'entends, mais ce n'est pas cela et je le dis encore une fois. Est-ce que cela peut être une chose qui peut être réfléchi indépendamment de la Ligne Nouvelle ? Est-ce que cela peut être fait indépendamment de la Ligne Nouvelle ? En même temps, je le dis, je ne sais pas si finalement, vous êtes le bon interlocuteur pour nous apporter ce genre de réponse aujourd'hui.

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

Je ne prétendrai pas être le bon interlocuteur...

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Je n'en sais rien, c'est une question.

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

... mais en tout cas, je peux répondre. Comme nous sommes dans une logique de concertation, je vais donc reprendre un certain nombre de propos qui méritent d'être précisés. J'ai entendu beaucoup de choses. Les projets ferroviaires sont complets, ils se complètent. Le doublement de la ligne Aix-Marseille est un projet à part, avec ses services à part.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Merci, c'est important de le dire.

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

Par contre, ce qui n'est pas à part c'est que, sur Aix-Marseille, quel que soit le doublement de la voie, nous resterons toujours à 4 TER par heure si nous ne faisons pas la gare de Marseille Saint-Charles pour la désaturer. Si nous ne faisons pas le projet de Ligne Nouvelle, nous ne passerons pas à 6 TER par heure ni à 8 TER par heure. Il y a une conséquence logique à la réalisation du projet de Ligne Nouvelle pour permettre d'augmenter les trafics sur l'ensemble de la ligne Aix-Marseille. Je vous ai dit que la gare de Marseille Saint-Charles était saturée.

En ce qui concerne l'entrée des trains dans Marseille Saint-Charles, s'il y a un doublement de la ligne d'Aix, si nous ne pouvons pas faire entrer les trains dans la gare, nous ne pouvons pas les faire entrer dans la gare aux heures de pointe. Il y a un lien direct entre la réalisation du projet de Ligne Nouvelle et la désaturation de Marseille Saint-Charles pour avoir un service cohérent avec le doublement de la ligne Aix-Marseille et pour passer de 4 à 6 et 8 TER par heure.

Vous avez évoqué un service qui dessert Nice directement et qui n'impacte pas le territoire. Je ne peux pas vous laisser dire cela, parce que ce n'est pas vrai. Le projet de concertation en 2011 a clairement mis cela de côté. Il a clairement décidé en prenant les Métropoles du Sud, de mettre de côté une desserte rapide de Nice qui était prévue sur Côte d'Azur et de desservir les Métropoles du Sud. Sur les décisions qui ont été prises dans le système par la Région, je laisserai la Région s'exprimer, mais il s'agit clairement de passer pour chacune des métropoles

dans un système de RER, donc de doublement de trains du quotidien. Vous l'avez vu sur les diapositives qui sont juste avant où nous doublons les trains, mais sur la desserte sur Marseille Saint-Charles, entre Marseille et Aubagne et entre Marseille et Vitrolles, vous avez des liaisons qui passent de 3 TER à 8 TER, jusqu'à 7 TER sur cette ligne.

Pour réaliser cela, c'est extrêmement important que votre demande soit dans une logique de compréhension de l'architecture du réseau ferroviaire. Vous disiez tout à l'heure que l'on ne manque pas de lignes. Oui, mais cela ne sert pas si nous ne sommes pas capables de faire rejoindre toutes ces lignes-là pour les mettre à Marseille Saint-Charles. Si nous mettons une autre gare ailleurs, c'est une autre réflexion sur un autre dispositif, mais en tout cas, cela n'aura pas la pertinence et l'efficacité d'une étoile ferroviaire qui permette de faire arriver tous les trains à la gare et de les dispatcher partout. C'est une réalité, ce n'est pas politique, c'est juste physique. Tous les trains arrivent à Marseille Saint-Charles et la pertinence de Marseille Saint-Charles et de l'augmentation de la desserte est de pouvoir doubler cela.

En passant à une gare souterraine, nous faisons une répartition de la libération du plateau en surface pour faire arriver tous les trains qui font leur terminus à Marseille, et tous les trains qui passent par Marseille ne passent plus par le plateau, le désaturent, ce qui nous permet d'augmenter le nombre de trains. C'est une mécanique. Il n'y a pas d'ambiguïté sur ces logiques-là.

Ensuite, sur les conditions physiques d'arrivée sur Marseille, sur les voies qui passent, quand vous évoquiez tout à l'heure l'emprise en tunnel directement sur les voies, cela crée une ligne directe qui ne viendrait pas se lisser avec la ligne classique. Nous n'aurions donc pas tous ces échanges et nous n'aurions que des trains à grande vitesse qui iraient en gare souterraine. Nous n'aurions donc pas la désaturation de la gare de Marseille Saint-Charles, puisqu'y compris dans la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, on va faire passer des TER qui sont sur des liaisons Aubagne-Vitrolles qui n'existent pas aujourd'hui. C'est clairement, avec l'augmentation des trains sur cet ensemble-là, que ce soit sur l'Estaque, à Saint-André ou ailleurs...

Encore une fois, nous sommes d'accord, un certain nombre de haltes sont dans le périmètre de discussion, et nous verrons comment la Région se positionnera. Vous avez raison, je ne suis pas le bon interlocuteur.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Nous en avons d'autres, ne vous inquiétez pas !

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

Je sais bien, je sais bien. Mais en ce qui concerne l'efficacité du système, je comprends la demande. Nous n'avons pas de problème pour essayer de travailler, mais il faut que vous ayez une bonne vision de l'architecture, parce que sinon, ce seront des demandes qui ne correspondront pas à la réalité de ce que nous pouvons faire. Je peux peut-être laisser la Région s'exprimer.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Oui, j'aimerais bien que la Région s'exprime, mais je voudrais vous expliquer quand même qu'il y a plein de villes en France qui ont deux gares. On dirait que c'est une insulte de dire que l'on peut faire autre chose que la gare de Marseille Saint-Charles. On peut aussi considérer que l'on peut avoir une gare spécifiquement liée aux TER et une autre gare qui serait pour les lignes à grande vitesse. C'est aussi quelque chose qui est peut-être envisageable. On ne peut pas non plus faire comme si ce n'était pas le cas.

Certes, ma question est aussi financière et c'est aussi une volonté politique. La Région est-elle aussi en capacité de vouloir travailler sur ce sujet ? Si je prends la gare de La Cabucelle, là où l'on pourrait créer une halte, ce qui serait le Littoral et qui serait intéressant, nous avons plein d'idées. Plein de choses ont été réfléchies. Il suffit juste aujourd'hui d'avoir la volonté politique de les mettre en œuvre. La vraie question est de dire : on part du centre de Marseille pour aller à Marignane, Miramas, Vitrolles, mais aujourd'hui, on n'est pas obligé de passer par ce que vous dites. On pourrait le faire avec les voies existantes, avec une volonté de la Région de faire ou de ne pas faire.

Nous avons beaucoup réfléchi à cette question sur ce territoire depuis des années. Ce n'est pas moi, mais nous tous. Croyez-moi que les questions de chemin de fer nous impactent tellement que l'on y réfléchit beaucoup, mais là aussi, des choses peuvent être complètement réfléchies et il faut que les uns et les autres puissent vraiment se positionner. C'est pour cela que je vous posais tout à l'heure la question qui ne relève pas de vous, en réalité. Je le dis, parce que je suis obligée de le dire, mais cela ne relève pas seulement de vous, voire quasiment pas. Vous êtes un exécutant, mais derrière, j'aurais aimé voir les donneurs d'ordre qui ne sont jamais venus discuter avec nous.

C'est dommage que nous n'ayons pas eu cette discussion avec les donneurs d'ordre, parce que cela aurait permis peut-être de ne pas se retrouver dans ce dilemme qui fait que vous essayez de nous vendre quelque chose qui est compliqué, je le reconnais, qui nous met dans deux

formules, aussi bien l'une que l'autre, nous impactent et nous impactent gravement. En gros, vous nous demandez de choisir entre la peste ou le choléra. Comprenez bien que cela va être compliqué. Et nous, nous vous proposons de choisir autre chose, une autre formule.

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

J'entends, j'entends.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

C'est sur cette autre formule que j'aimerais que l'on puisse avoir une vraie réflexion.

Jean-Marc COPPOLA, Conseiller municipal

Lorsque j'ai participé à la réunion publique d'ouverture le 25 octobre à l'hôtel Mercure, nous avons une vision globale sur la gare Saint-Charles. Vous avez aujourd'hui entendu ce que je disais quand je parlais justement des transports qui étaient un des obstacles majeurs pour l'accès à l'emploi et à la formation. Monsieur RANISE faisait partie de ces acteurs qui ont été auditionnés dans le cadre du Conseil municipal sur l'emploi et il a dit, comme beaucoup d'autres acteurs économiques ou sociaux, que la question des transports est cruciale, parce qu'elle pose de toute façon la question de la résidence, du logement et la question de l'emploi ; et entre les deux, il y a la question des déplacements.

Nous avons une difficulté avec un tel projet, et je rejoins ce que dit Samia GHALI sur le fait que vous n'êtes pas le bon interlocuteur, ou en tout cas pas seulement, parce que ce sont les décideurs et nous n'allons pas refaire l'histoire. Si nous devons le refaire, en 1989, si la ligne était partie d'Aix-en-Provence sur Nice, nous n'en parlerions plus aujourd'hui et elle serait inaugurée depuis 2001. C'est intéressant, parce que la réponse à notre question ne peut pas être une réponse technique sur une troisième hypothèse de voies. Cela se réduira à la fin par une réponse technique, mais aujourd'hui, vous êtes face à des représentants ou une partie de la population, qui vit sur de nombreux projets, que ce soit sur la mer, que ce soit sur la ville, que ce soit le ferroviaire, des projets où nous subissons les contraintes sans avoir véritablement d'opportunité. Et c'est là que le bât blesse, effectivement.

Je peux entendre qu'il faille améliorer, désaturer la gare Saint-Charles. Le problème est que si l'on désature cette Ligne Nouvelle, mais que cela ne s'améliore pas en termes de transport collectif dans les quartiers nord, que ce soit terrestre (RTM, tramway, métro, etc.) et ferroviaire avec deux pôles sur lesquels il faut réfléchir, à savoir Saint-Antoine et Saint-André, on se demande à quoi cela sert. À quoi cela sert-il de mettre 2,7 à 3,1 milliards d'euros sur la gare

Saint-Charles ? De toute façon, pour un projet dont le rapport entre les deux, c'est-à-dire Marseille et Nice, se fera en 2040 ou 2050, on se demande à quoi cela sert.

Or il faut entendre autre chose. C'est bien qu'il y ait cette concertation, parce qu'à la fois, nous rentrons dans le détail technique, mais nous avons maintenant, soi-disant, la chance d'avoir une institution – la Métropole – qui devrait justement rendre cohérent un petit peu tout cela particulièrement en matière de transport, et il va falloir revenir, vous ou d'autres, avec des hypothèses d'entrée sur Marseille pour reconfigurer la gare Saint-Charles, mais avec aussi des garanties que l'on améliore les transports du quotidien. Sinon, ce sera ressenti comme des contraintes sans opportunité, pour reprendre votre propos, Monsieur RANISE. Et c'est là où nous avons des doutes. Après, je fais confiance aux techniciens, aux études, etc.

Manifestement, ce ne sera pas étudié, mais j'avais évoqué une troisième hypothèse de gare Saint-Charles qui aurait d'autres contraintes, parce que j'imagine qu'un débat dans les 1^{er} et 4^e arrondissements serait le même type qu'ici. Nous le connaissons assez bien : les gens veulent des routes partout, mais pas devant chez eux, etc. Je poserai juste une question quand même, parce que je voudrais en avoir le cœur net sur cette désaturation. Si nous doublons la voie actuelle entre l'Estaque jusqu'à la gare Saint-Charles – je n'ai pas de réponse là-dessus – sans passer par un tunnel, l'impact serait-il le même que l'impact des deux variantes que vous avez ? Certainement pas, puisqu'il n'y a pas besoin d'écarter pour replonger en tunnel. Il y a juste à doubler la voie, mais je n'ai pas de réponse. C'est pour réfléchir sur la suite éventuellement.

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

Je vais laisser Nicolas GUYOT préciser, mais cela a beaucoup d'impacts. Cela a un peu moins d'impact aux entrées de tunnel, parce qu'il n'y a pas d'écartement, mais les 4 voies ont des impacts. Surtout, cela ne nous permet pas de désaturer le plateau. C'est surtout cela. Le sujet est que nous conservons les cisaillements en tête de gare, nous avons 4 voies qui arrivent dans le goulet d'étranglement et nous avons toujours le croisement. Donc, nous arriverions à stocker des trains un petit peu plus facilement sur les voies au sud, mais de toute façon, quand ils vont repartir, ils recroiseraient toutes les voies. Or c'est ce qui génère les grandes difficultés. C'est faire passer dans une gare souterraine filante, les trains qui ont des destinations au-delà de Marseille dans les deux sens, de manière à désaturer le plateau, pour conserver le plateau tel qu'il est et doubler le nombre de TER, parce que l'on arriverait à les cadencer.

Si nous n'avons pas ce travail de désaturation de Marseille Saint-Charles et de passage en tunnel, nous ne sommes pas capables d'augmenter le nombre d'entrées et de sorties sur Marseille Saint-Charles. Après, pour une deuxième gare, vous l'avez évoqué. Il n'y a pas de problème pour moi pour une deuxième gare, mais il faut simplement comprendre que la topographie des lignes, pour que ce soit pertinent, fait que cette gare-là n'est desservie que par un seul des services et aucun autre. La pertinence du dispositif est quand même de permettre à ce que tous les trains puissent l'utiliser, que chaque voyageur puisse avoir à un endroit, un maximum de possibilités de desserte avec une fréquence importante.

J'essaie de sortir de mon propos ce que vous avez évoqué et que j'entends fort bien, qui est la demande politique, qui est le choix des variantes et que nous connaissons depuis longtemps. Il n'y a pas de problème pour creuser cela. Nous l'enregistrons, les questions sont posées et nous n'avons pas de souci pour entre guillemets « les étudier », mais si nous voulons avoir un échange constructif entre nous, il faut qu'il y ait une compréhension de ces enjeux-là et en tout cas de l'architecture même du réseau.

Nous pouvons changer beaucoup de choses, mais vous l'avez dit, Monsieur COPPOLA. Positionner des lignes, ou par exemple utiliser les lignes existantes sur la Côte bleue pour pouvoir les positionner autrement, c'est peut-être possible. Simplement, pour faire cela, il faut que nous arrêtions le service pendant des mois et des mois. Or aujourd'hui, une des grandes difficultés que nous avons en PACA, c'est que malheureusement, nous n'avons pas beaucoup de lignes et à chaque fois que nous faisons des travaux dessus, nous arrêtons le service. Nous avons une sorte d'équation un peu difficile entre le service que nous devons rendre aujourd'hui, les travaux à réaliser. De toute façon, si nous déplaçons les voies, il y aurait des impacts sur le territoire.

Franchement, très honnêtement, il n'y a pas de problème pour prendre en compte les demandes, mais il y a une réalité plus contraignante de ce que vous évoquez, d'autres positions de gares ou d'autres scénarios qui créent des avantages et un certain nombre d'inconvénients. Il faut juste que nous les prenions en compte, parce que comme vous l'avez évoqué, nous retrouverions cela sur d'autres territoires et cela créerait des difficultés sur d'autres territoires.

Jean-Marc COPPOLA, Conseiller municipal

Ne parlons pas d'autres variantes de la gare Saint-Charles, mais avez-vous étudié, ou cela pourrait-il être une hypothèse d'étudier autre chose ? Je ne parle pas d'une gare à Arenc-La Joliette, mais au moins un passage par là. Cela a-t-il été étudié ? Je me souviens, il y a

25 ans de cela – mais c'est fait, puisque la halte est assez récente –, on nous disait que jamais on ne pourrait descendre de Saint-Charles à La Joliette en allant tout droit, qu'il faudrait faire un tête-à-queue à La Joliette, etc. On l'a fait. On nous disait que jamais on ne pourrait avoir une halte – elle n'existait pas à l'époque, sauf peut-être dans des projets ou dans des têtes – au pied de la tour CMA CGM. Elle existe aujourd'hui. Donc, je pose la question : une variante a-t-elle été étudiée ?

Cela évite d'ailleurs de faire des tunnels pour passer justement un certain nombre de trafics, peut-être pas à grande vitesse, par le bas et d'utiliser beaucoup plus les infrastructures qui existent, qui sont malheureusement sous-utilisées, et je dis « malheureusement », parce qu'il n'y a pas beaucoup de fret, etc. Cela coûterait beaucoup moins cher et on irait beaucoup plus vite, parce que très franchement, cela coûterait cher et ce pour un horizon à 2030 pour la gare Saint-Charles et 2040 ou 2050 pour le reste. Il n'y a donc que les plus jeunes qui verront cela.

Nous savons que c'est crucial, nous sommes une région où nous sommes en retard sur les infrastructures en général, et les infrastructures ferroviaires en particulier. Nous ne pouvons pas l'évaluer, ni vous, ni moi, mais certains peuvent l'évaluer : combien coûtent justement à la collectivité, à la société les bouchons, la pollution, tous ces aspects-là ? À un moment donné, il faut faire des choix politiques courageux. Ce n'est pas à vous à les faire, c'est à un certain nombre justement qui sont en représentation. C'est pour cela que je dis que l'on peut discuter longuement des aspects techniques et des hypothèses, il faut le faire parce qu'il y a des nuisances, mais tant que nous ne prendrons pas des décisions d'une manière globale, comme l'a dit Monsieur RANISE tout à l'heure, sur la zone qui aujourd'hui n'a que le bus et un peu le train. Mais le train, dans quelles conditions ?

On a refait la gare de Saint-Antoine. Les gens ne prennent pas le train, parce que ce n'est pas sûr, parce que ce n'est pas une plateforme multimodale, etc. Or les gens sont prêts à adhérer à un projet de développement, mais à condition qu'ils en aient le bénéfice aussi, ce qui n'est pas flagrant. Je ne dis pas que cela n'existe pas, mais ce n'est pas flagrant.

Jean-Michel CHARRIER, Directeur de la Mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Encore une fois, je vais essayer de répondre le plus à plat possible. Je ne sais pas si c'est possible, mais je vais essayer. Sur les voies du port, oui, nous travaillons à des possibilités de doubler les voies du port à partir de Marseille Saint-Charles, justement, d'une part, pour la phase des travaux quand nous serons dans la phase des travaux de gares pour pouvoir libérer, et d'autre part pour pouvoir améliorer, mais cela aura une amélioration avec les trains de la

Côte bleue. Les trains qui arrivent de la Côte bleue auraient deux itinéraires possibles : repasser en tunnel ou pas, ou arriver en gare par les voies du port. Nous y travaillons. Cela ne fait pas partie du plan d'origine, mais nous travaillons dessus et nous regardons. Ce n'est pas sans impact de réaliser des tunnels, mais il faut ouvrir d'autres voies à la sortie. Il y a quand même beaucoup de travaux, mais en tout cas, nous le regardons.

Après, sur les sujets de l'intermodalité, vous étiez à la réunion de la gare Saint-Charles. Nous travaillons avec la Ville et la Métropole pour l'amélioration. Je peux dire aujourd'hui que, sur l'ensemble des paramètres de desserte à terme, nous essayons de travailler avec la Métropole dans le cadre de cette intermodalité. Simplement, aujourd'hui, la Métropole se construit, elle construit son avenir, sa compétence sur les transports et sur les transports en commun. Je sais qu'il y a des volontés fortes, puisqu'il y a eu des auditions qui ont été faites récemment par tous les AOT, en tout cas par tous les responsables des secteurs de transport par la Métropole pour pouvoir jauger de tout cela. Je crois qu'ils ont une vraie volonté de le faire en continuité du Livre blanc qui avait été fait, mais en tout cas, il y a une vraie volonté. Aujourd'hui, nous travaillons dans les mesures qui permettent de rendre pertinents tous ces pôles d'intermodalité.

Après, vous l'avez évoqué. Je ne botte pas en touche, mais il y a la limite qui est la limite de la volonté politique de la Région de rouvrir des haltes et de travailler avec la Métropole pour de nouvelles intermodalités. Par contre, c'est vrai aussi que nous sommes récepteurs de ces demandes et qu'il faut que l'infrastructure le permette. En même temps, quand on met des haltes sur le système, on fait un système ferroviaire qui est un peu moins pertinent, puisque l'ensemble des haltes que nous mettons en permanence dans le système ferroviaire doit permettre d'être cohérents dans le système. Voilà, c'est une petite remarque générale.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous pouvons peut-être prendre plusieurs questions.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Après, nous clôturerons, il est déjà 20 heures.

Donald SUZZONI, CIQ Saint-André

Ce que nous entendons montre bien quelles sont les différentes solutions avec les implications des différentes administrations ou services publics pour pouvoir gérer le dossier. Quelque part, cela me rappelle quelque chose que nous avons connu à Saint-André il y a un an. C'est un

dossier qui s'appelle le TTCM (Terminal de Transports Combinés) où nous avons eu affaire à une difficulté qui était le « saucissonnage », le découpage en tranches diverses, en différents morceaux, ce qui faisait que nous avions du mal à relier, que nous avions du mal à avoir une vue globale. Nous avons fait quelques erreurs, puisqu'il y a eu des travaux de la SNCF sur la boucle de Mourepiane, qui aujourd'hui se révèlent totalement inutiles, en tout cas pour l'instant. Nous sommes un peu dans la même situation, puisque là, vous êtes maître d'ouvrage, mais il y a aussi la Région qui est dans le bain, et certainement d'autres intervenants.

À l'heure actuelle, ce projet est dans les années 2030, grossièrement. Nous avons à Saint-André, et sur l'ensemble de la commune de Marseille, un plan de déplacement urbain qui a été « pondu » par MPM (Marseille Provence Métropole), qui pour l'instant est repris par la Métropole, qui sera peut-être amendé et qui prévoyait le développement de la ligne Marseille Littoral, avec en particulier une gare à Saint-André, une autre du côté de Capitaine Gèze qui n'était pas fixée et celle d'Arenc qui est ouverte. Pour nous, pour nos quartiers, c'est déterminant, parce qu'aujourd'hui, le système de dessertes en transport est absolument insuffisant. Il coupe totalement la population à partir du terminus du métro jusqu'au fond de la ville. Il est impossible d'avoir une vie culturelle, il n'y a pas de bus pour rentrer le soir.

D'après le PDU, il est dit entre autres qu'aujourd'hui, l'Estaque est à 7 ou 10 minutes de Saint-Charles – je ne suis pas certain du chiffre – et là, c'est effectivement jouable. À Saint-André, nous avons une zone franche urbaine, Cap au Nord Entreprendre avec un certain nombre d'entreprises. Nous avons l'empilement et la superposition de tout un tas de cartes qui font état de problèmes sociaux divers et variés, des zones franches urbaines, mais il y a d'autres soucis avec des zones de sécurité. Nous savons très bien que cet enfermement nous tue. Avec la Métropole, nous avons eu le plaisir de voir que le Livre blanc des mobilités reprenait ce problème.

En ce qui concerne la gare de Saint-André dont je vous parle et qui est dans les « tuyaux », je vois qu'elle est à confirmer. Dans le PDU, c'est un ouvrage qui devrait se mettre en route à partir de 2020 pour être livré en 2023, c'est-à-dire bien avant 2030. Aujourd'hui, nous avons l'impression que cela va venir en cascade de ce que vous nous présentez. D'ailleurs, je « me suis tapé » tout le pavé, parce que cela m'intéressait de savoir ce qu'il se passe et j'ai eu bien du mal à retrouver ma gare de Saint-André, y compris sur les visuels que nous avons là, parce que celui que vous nous montrez ne figure pas dans les documents. Celui-ci. C'est un constat.

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

C'est normal. Je ne dis pas que ce n'est pas normal, mais je sais bien et vous avez raison de le préciser, parce que c'est un projet qui est à part. Nous ne sommes pas sur le projet de Ligne Nouvelle qui est là. C'est en périphérique.

Donald SUZZONI, CIQ Saint-André

Je retombe dans la problématique politique qui a été posée, qui est de dire que nous avons l'impression que nous allons avoir les nuisances, que l'on nous fait miroiter quelque chose, un petit ou un gros avantage local, nous n'allons pas juger, mais qui est tout à fait inconsistant aujourd'hui sur ce que vous nous présentez. Je ne m'en prends pas à vous, j'ai bien compris que vous êtes le maître d'ouvrage de ceci, pas de ce que je crois avoir identifié comme étant des aménagements complémentaires de la Priorité 1. Si j'ai bien compris, ce n'est pas la gare de Saint-André.

Une fois que nous avons dit cette phrase-là, il n'y a plus rien dans le pavé. Il n'y a plus rien. Ce n'est pas forcément vous. C'est peut-être la Région qui est responsable en matière de transport, mais il faut que l'on ait une réponse, parce que la population de Saint-André et des quartiers voisins aura beaucoup de mal à accepter.

Nous en avons vu d'autres, il n'y a pas que la SNCF. Il y a le boulevard Roussin, l'autoroute A55. Tout y est passé dans cette zone. Nous aurons beaucoup de mal à accepter cela si nous n'avons pas plus de consistance sur notre besoin immédiat. Et déjà, 2023, c'est loin.

Peut-être qu'il faudrait nous parler un peu plus de cela, ou solliciter davantage vos partenaires, parce qu'il nous faut des réponses sur les dessertes de ces quartiers et sur les TER. Merci.

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

Merci. En tout cas, c'est enregistré et nous reporterons cette demande. Je pense que c'est important que les partenaires puissent présenter les projets en avance.

Denis PELLICCIO, fédération des CIQ du 16^e arrondissement

J'aimerais vous parler du tronçon commun entre Saint-Antoine et Saint-Louis. Nous n'en avons pas beaucoup parlé, mais il me semble qu'il va apporter énormément de nuisances, parce que c'est un tronçon qui est en grande partie en aérien et qui borde de nombreuses maisons et de nombreuses habitations. Actuellement, je dois vous dire que, bien que le TGV passe à vitesse très réduite sur ce tronçon-là, celui de 4 heures du matin me réveille déjà. Je vous le dis, et

pourtant, j'habite très loin de la voie ferrée. Ce qui veut dire que si on laisse ce tronçon tel quel et que l'on fait simplement un doublage de voies et une augmentation de la cadence - parce que je pense que les investissements sont aussi faits pour cela -, cela ne pourra pas être encore une fois subi par les habitants, parce que nous ne pourrions pas continuer à subir toutes ces nuisances de bruit qui font que nos secteurs sont déjà en partie désertés par les gens qui ont les moyens de le faire.

C'est une zone qui va se paupériser à l'allure « grand V ». Pour toutes les maisons qui se sont construites le long de la voie TGV, je peux vous dire que cela arrange, parce que cela vous permettra de les acheter plus facilement, mais ce n'est pas le but. Le but n'est pas de faire partir les gens. Si actuellement, les voies que l'on nous propose, et surtout que l'on propose au pays, sont là pour faire désertier tous les habitants qui habitent dans nos secteurs, excusez-moi, je me demande bien où nous allons trouver l'intérêt, même si vous maintenez les gares. Si vous maintenez les gares, mais que par contre, vous faites fuir tous les habitants, je ne pense pas que ce sera quelque chose de bien pour notre secteur.

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

Vous avez parfaitement raison sur le fait que cette ligne ait des impacts sur le territoire. Nous les avons présentés, nous avons présenté les cartes détaillées et nous savons qu'il faut que nous travaillions sur ces réductions des nuisances. Je l'ai évoqué tout à l'heure, il n'y a aucune ambiguïté sur ce sujet-là. Je ne dis pas que nous trouverons les meilleures solutions, je ne dis pas que c'est simple, mais je dis deux choses à ce sujet-là : d'une part, nous voulons travailler avec vous pour regarder quelles sont les conditions d'insertion du projet et les conditions de compensation sur ce projet, y compris les mesures de réduction du bruit. Nous sommes là pour cela, des propositions ont été faites. Nous travaillons sur des questions de recouvrement ou de murs antibruit qui vont bien. Nous avons deux choses. Nous avons la loi qui nous oblige à le faire. Dans la réalisation du projet, nous avons ces dispositions, et nous sommes tout à fait en accord avec cela.

Denis PELLICCIO, fédération des CIQ du 16^e arrondissement

Nous connaissons bien le terrain. Nous savons bien que sur ces secteurs-là, qui sont des terrains argileux, le bruit ne se disperse pas obligatoirement par les airs, mais il se disperse aussi par les sols, c'est-à-dire que nous avons des bruits qui remontent du sol. L'impact du train se fait et le bruit se diffuse par le sol.

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

Nous avons là aussi des mesures de protection par rapport aux bruits et aux vibrations, avec des logiques de semelles plastiques sous les voies. Je veux dire qu'il y a deux choses : il y a la loi. Quand le maître d'ouvrage construit une nouvelle infrastructure au titre de la loi, il mesure le bruit existant et le bruit futur prévu. Nous sommes obligés de prendre en compte les mesures de protection par rapport à cela. Et il y a les mesures d'aménagements complémentaires que nous avons dans le cadre de ce projet et qui sont discutées en concertation.

Denis PELLICCIO, Fédération des CIQ du 16^e arrondissement

Je ne le rappellerai pas, puisque l'assistance qui est là était présente à toutes les réunions de concertation que l'on a faites. Depuis des années, on nous environne de projets bruyants en nous disant que l'on ne va pas aller au-delà, mais chaque fois, on nous rajoute 2 décibels de plus, 2 décibels de plus, 2 décibels de plus et maintenant, nous arrivons dans des situations où nous n'arrivons plus à les supporter.

Antoine GARAFFA, Fédération des CIQ du 15^e arrondissement

Dans nos concertations des CIQ du 15^e arrondissement, nous avons une personne qui s'appelait Monsieur BLOISE et qui connaissait très bien le réseau marseillais.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

D'ailleurs, sa maison est impactée !

Antoine GARAFFA, Fédération des CIQ du 15^e arrondissement

Oui, oui, oui. Depuis plusieurs années, il savait que la ligne qui partait de Toulon pour aller se déverser de l'autre côté de Marseille n'avait pas besoin de passer par la gare Saint-Charles. Vous m'entendez, elle n'avait pas besoin de passer par la gare Saint-Charles, parce qu'à La Blancarde, il y avait un circuit qui pouvait aller rejoindre... Cela existe.

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

C'est toujours le cas. Cela existe toujours.

Antoine GARAFFA, Fédération des CIQ du 15^e arrondissement

Cela existe toujours. Pourquoi faire passer tous les trains par Marseille Saint-Charles alors que l'on peut avoir une déviation ? Et de ce côté-là, les trains qui arrivent peuvent soulager

Marseille, parce qu'à La Blancarde, vous avez quand même des trams, des bus. Un peu plus loin, vous avez le métro. Pourquoi venir impacter le 15^e arrondissement ? C'est peut-être une volonté politique. C'est vraiment une volonté politique peut-être de tuer le 15^e arrondissement, et en même temps le 16^e arrondissement. Voilà ce que j'ai à dire.

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

C'est enregistré. C'est tout simplement que la ligne existe, mais je ne crois pas qu'il y ait une volonté pour cela. Par contre, sur le propos que vous évoquez sur la déviation des trains, cela ne désature pas Marseille Saint-Charles. Il y a quelques liaisons qui permettent de ne pas arrêter les trains à Marseille, mais le service ferroviaire est normalement à destination des usagers pour des liaisons. Or la très grande demande de service de transports de traversée de Marseille et de liaisons, ce sont Marseille-Aubagne, Marseille-Vitrolles, Marseille-Aix.

Antoine GARAFFA, Fédération des CIQ du 15^e arrondissement

Parce que l'on est obligé. On est obligé d'arriver à Marseille Saint-Charles. Si vous faites la déviation, peut-être que vous aurez des surprises.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

J'ai juste une question tout de même sur le financement, pour être plus terre à terre. Ce schéma est au-delà des problèmes que cela peut poser. Vous avez fait part des différents financeurs (Métropole, Région, Département, État). Quand je prends l'État, on nous explique qu'il n'y a pas d'argent. Ma question est : l'État s'est-il engagé clairement sur un montant précis ? Je ne sais pas comment la Métropole va financer, alors que quand on demande le prolongement du tramway jusqu'au lycée Nord, on nous explique que ce n'est pas possible et là, je rejoins ce qu'a dit Monsieur COPPOLA. On nous dit qu'il n'y a pas d'argent pour la L2, c'est-à-dire pour terminer un ouvrage qui a été entrepris et qu'il faudra déjà terminer pour permettre la liaison entre Aubagne et l'autoroute du littoral pour atteindre Marignane.

Je ne sais pas, j'entends dire à chaque fois qu'il n'y a même pas d'argent pour faire parfois des réparations de trottoirs. Je me pose de vraies questions. Comment cela va-t-il être financé ? Les financements sont-ils actés ? Vous avez dit que cela représentait 7 milliards d'euros. Parfois, quand on parle de centaines de milliers d'euros, on ne les a pas. Je me pose juste la question : où va-t-on trouver des milliards d'euros ? C'est une vraie question. Je vais plus loin et je me demande si, finalement, cette discussion que nous avons n'est pas pour faire avorter un projet avant même de l'avoir conçu.

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

Cela m'embêterait !

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

C'est une vraie question à laquelle j'aimerais que l'on réponde. J'aimerais une réponse.

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

Je ne peux pas apporter de réponse à cela, comme je ne peux pas apporter de vraies réponses sur le financement. Pour le financement d'un projet, les clés de répartition se font au moment de la déclaration d'utilité publique, quand le projet existe. C'est la réalité mécanique ou technique. Aujourd'hui, la logique de financement est un point d'interrogation, y compris par les collectivités. Au dernier Comité de pilotage, en septembre, il y a une demande qui a été faite et qui a été confirmée par la Région pour mettre en place une mission de financement. C'est donc mettre Bercy dans un travail sur le financement de ce projet.

Ensuite, il y a un financement européen sur les études aujourd'hui, qui a été apporté et qui montre que l'Europe est sensible à ce projet, qu'elle s'y intéresse. Nous pouvons là aussi imaginer une participation de l'Europe. Aujourd'hui, c'est une participation uniquement liée aux études, nous ne sommes donc pas dans la phase de réalisation. Après, il y a des moyens de financer divers et variés. Le président de Région a annoncé vouloir remettre une taxe carbone sur la Région, qui est une source de financement. Mais par exemple, sur le projet de Charles-de-Gaulle express, l'État a mis en place une taxe de 1 euro sur les billets d'avion. C'est un projet qui coûte 2 milliards d'euros. Moi, SNCF Réseau, je n'ai de réponse précise à apporter.

Les clés de répartition du projet se font en général au moment de la déclaration d'utilité publique, puisque les collectivités ne mettent pas d'argent de côté tant que le projet n'est pas solidifié et réalisé. Aujourd'hui, on en discute, mais on ne sait pas comment cela se passera dans 5 ou 6 ans. Donc, personne ne le fait. Quand il prendra réalité, il y aura cela et après, il y aura un tour de table des financeurs. Sur les projets comme SEA (Sud Europe Atlantique), par exemple, qui est un projet en concession, il y a eu 52 cofinanceurs publics (collectivités). C'est un gros travail sur le financement, mais vous avez raison, ce ne sera pas simple non plus.

Après, nous avons évoqué le coût du projet tout à l'heure. Il est à mettre en regard du coût que cela aurait si nous ne réalisions pas le projet. Aujourd'hui, ce projet a des impacts sur les mobilités du territoire. Nous avons évoqué les difficultés de circulation. Il faut prendre en compte ce qu'il se passe sur le territoire et c'est le cadre des études socio-économiques qui

considèrent que même avec des montants si élevés, le projet est rentable par rapport au coût généré si nous ne le faisons pas.

Yannick TONDUT, Directeur général adjoint Marseille Provence Métropole

Bonsoir, Madame la Sénatrice. Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je vous prie tout d'abord d'excuser l'absence d'élus représentant l'exécutif de la Métropole ce soir. Jean-Pierre SERRUS n'a malheureusement pas pu être présent. Vous vous contenterez d'un simple fonctionnaire qui vous donnera quelques éléments, mais pas sur toutes les questions qui sont soulevées, mais sur certaines d'entre elles, en tout cas. Tout d'abord, sur le rôle de la Métropole, pour que les choses soient bien claires, ce n'est pas la Métropole qui décide sur ce projet. La décision sur un projet ferroviaire impactant le réseau national, c'est l'État. Celui qui prendra une décision sur ce projet, c'est le ministre des Transports.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Excusez-moi, mais merci de le préciser, parce que ce n'est pas ce que l'on m'a dit tout à l'heure. C'est bien que vous le disiez, ce n'est pas ce qui a été dit tout à l'heure. Donc, merci de le dire.

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

Je n'ai pas évoqué le mandat final de l'État. J'ai évoqué le mandat des cofinanceurs dans le cadre de ce projet.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Ce n'est pas la même chose.

Yannick TONDUT, Directeur général adjoint Marseille Provence Métropole

Le Ministre prend sa décision après avoir écouté un certain nombre de parties prenantes réunies dans un cadre de Comité de pilotage, dont la Métropole fait partie, de même que la Région, les trois départements concernés et la ville de Marseille. Il y a quand même beaucoup de monde autour de la table. La Métropole est une voix parmi d'autres là-dessus. Elle essaie de se faire entendre, mais ce n'est qu'une voix dans ce domaine-là.

Ensuite, la Métropole soutient le projet, je tiens à le dire. Elle le soutient justement parce qu'il permet d'améliorer les circulations locales. Ce n'est pas ce que cela ne nous intéresse pas d'être relié d'une façon plus efficace à Cannes, Nice, Toulon ou à l'Italie, mais la priorité des priorités pour la Métropole est l'amélioration de la circulation ferroviaire dans son périmètre. Je

crois que Jean-Michel CHERRIER l'a dit tout à l'heure : le bénéfice principal que nous attendons de cette phase 1 est la désaturation de la gare Saint-Charles, ce qui nous permettra de faire circuler plus de TER.

J'entends, Monsieur COPPOLA, que vous souhaitiez que nous prenions des engagements dès aujourd'hui là-dessus. Nous nous apprêtons à faire des propositions sur ce point, puisque nous devrions proposer, soit au Conseil de décembre, soit au Conseil de février, un débat aux conseillers métropolitains sur l'agenda des mobilités métropolitaines, soit sur l'ensemble de la programmation des transports pour les prochaines années tel que proposés par la Métropole. Je ne peux pas encore dévoiler ces propositions, parce qu'elles ne sont pas encore complètement élaborées, et parce que les élus auront évidemment le dernier mot, mais elles reprennent très largement les éléments du PDU de MPM.

Sur le volet ferroviaire, vous allez retrouver des choses que vous connaissez bien, et notamment la création de la gare de Saint-André, la prolongation du tramway vers le nord, qui s'arrête aujourd'hui à Arenc, évidemment la prolongation du métro jusqu'à Capitaine Gèze, ce qui est déjà acquis et bien d'autres projets. Nous nous inscrivons donc bien dans une dynamique d'ensemble des transports de la Métropole tout entière et des quartiers x, y et z en particulier. Nous ne renonçons pas du tout à cela, mais il faut simplement être bien conscient que les améliorations ferroviaires ne sont pas possibles, ou à la marge, si nous ne faisons pas cette désaturation de la gare Saint-Charles. Avec la gare Saint-Charles actuelle, il n'y a pas un train de plus. Pas un de plus ! Il faut donc être conscient que nous n'avons pas tellement d'autre choix.

Je ne suis pas assez compétent en matière ferroviaire. Que vous souhaitiez étudier des solutions alternatives, je ne sais pas du tout si c'est faisable ou pas. Je me permettrai juste de dire que cela fait 20 ou 25 ans que nous parlons de ce projet. À chaque fois qu'une option est avancée, est arrêtée et que nous l'étudions de façon plus approfondie, nous nous rendons compte que cela pose forcément des difficultés et nous revenons en arrière. Il faut faire attention que nous ne soyons pas de nouveau sur un retour en arrière. Parce que si nous constatons que finalement, les options qui ont été prises, il y a déjà plusieurs années et sur lesquelles nous travaillons aujourd'hui, n'étaient pas valables et que nous préférons étudier des alternatives par les voies littorales, cela risque de nous faire perdre encore 5 ou 10 ans. Pendant ce temps-là, le temps passe. Pendant ce temps-là, d'autres projets au niveau national nous

passent devant, parce que l'État n'a pas les moyens de financer des projets partout en France et ce sont les plus avancés qui sont financés.

Même si ce projet a des difficultés, même si son insertion n'est pas facile, je pense que nous n'aurons peut-être pas beaucoup d'autres chances de présenter ce projet à un financement national. Je voudrais terminer là-dessus, puisque vous avez soulevé la question à juste titre, Madame la Sénatrice, qui est celle du financement. Le financement n'est pas acquis aujourd'hui et c'est bien pour cela que nous demandons à l'État de mettre en place une mission pour chercher un tour de table. Il y aura de l'argent de l'Europe, espérons-le. L'État a promis de l'argent. Le Premier ministre est venu deux fois à Marseille en deux mois et chaque fois qu'il est venu, il a dit que l'État serait aux côtés de la Métropole pour financer un grand projet de transport. Nous le prenons au mot. Nous allons donc lui présenter un grand projet de transport. J'espère qu'il sera à la hauteur de ses promesses. Nous sommes sur un projet de plusieurs milliards d'euros sur 15 ans, quand même. Donc, 6 ou 7 milliards d'euros sur 15 ans, ce n'est jamais que de l'ordre de 500 millions d'euros par an. C'est beaucoup, mais ce n'est pas non plus totalement inatteignable. En tout cas, nous espérons bien que nous serons entendus sur ce point.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

J'ai juste une question sur le financement. Sur la Ligne Nouvelle, l'État s'est engagé aujourd'hui sur 2,5 millions d'euros.

Yannick TONDUT, Directeur général adjoint Marseille Provence Métropole

Pour l'instant, je crois que c'est un peu plus que cela.

Jean-Michel CHARRIER, Directeur de la Mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)

Oui, l'État finance 25 % des études.

De la salle

Pour les études, l'État finance 25 %. C'est de l'ordre de 23 millions d'euros.

Yannick TONDUT, Directeur général adjoint Marseille Provence Métropole

Évidemment, ce n'est pas du tout à l'échelle du projet, mais ce n'est pas rien quand même. Je pense que la Région met à peu près autant. L'ordre de grandeur est le même. La Métropole met beaucoup d'argent aussi. Cela démontre en tout cas qu'il y a une volonté de faire avancer le projet. Je voudrais juste citer un exemple pour essayer de vous convaincre qu'il ne faut pas

baisser les bras sur le fait que l'État peut quand même nous aider. Sur le Grand Paris, pendant des années, il n'y avait pas d'argent pour financer les projets de la Région Île-de-France, pour développer les transports en région parisienne. Finalement, il y a un projet qui a été porté. C'est le projet du métro autour du Grand Paris et vous l'avez probablement tous vu dans les médias. Il coûte 25 milliards d'euros, ce qui est énorme.

Lorsque ce projet a été mis sur la table et que tout le monde s'était dit « *oui, c'est ce qu'il faut pour le Grand Paris* », l'État ne l'a pas sorti de sa poche, il a créé des impôts supplémentaires. Néanmoins, il a quand même trouvé des moyens de financer 25 milliards d'euros pour le Grand Paris. On se dit « *si l'Etat a trouvé 25 milliards d'euros pour le Grand Paris, il peut peut-être trouver 2 ou 3 milliards d'euros pour le Grand Marseille* », si on peut dire. Nous fondons un peu un espoir sur ce qu'il s'est passé à Paris et nous allons essayer d'interpeler, avec votre aide - je l'espère -, le Gouvernement pour nous apporter un peu de financements.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

J'entends ce que vous dites, mais je n'aiderai pas, parce qu'autant je suis prête, et je le dis encore une fois ici : nous ne sommes pas contre l'évolution et croyez-moi que nous la vivons au quotidien. Justement, si je me permets de poser la question, c'est parce que nous l'avons vu sur le TTCM, notamment sur le passage à niveau de Saint-André, qui pose un problème. Quand on voit que l'on réfléchit sur le TTCM où la question économique, par rapport à ce que vous relevez, n'est pas à l'identique, parce que nous ne sommes pas sur les mêmes échelles, mais en tout cas, quand on fait un passage à niveau, cela coûte beaucoup moins cher et cela rapporte pour permettre tout simplement le développement économique du port.

Quand nous voyons que là-dessus, aujourd'hui, à l'heure où nous nous parlons, la SNCF n'a pas chiffré la possibilité de variantes pour essayer de passer en souterrain, pour dévier, je n'en sais rien, mais peu importe, c'est en discussion. D'où le fait que vous mettiez zéro train là-dessus. C'est tout le projet du port qui tombe à l'eau dans cette affaire. Pour autant, tout le monde était impliqué : la charte Ville-Port, au-delà de tout, la Région, le Département. Je ne l'ai pas votée, j'étais contre, parce que je considérais que de par la façon dont c'était présenté, cela ne pouvait pas avancer. Aujourd'hui, nous n'avancions pas.

Je pense que si vous voulez que ce projet avance, nous ne pouvons pas entendre seulement dire « *on ne peut pas le bloquer, parce que l'on peut perdre des financements* ». Oui, mais à Paris, ils bloquent aussi des projets et pour autant, ils ont les financements. Peut-être qu'ils sont aussi plus pertinents dans leur façon de faire. Peut-être, aussi. Nous ne vous disons pas que

nous ne voulons pas, nous ne disons pas qu'il ne faut pas désengorger la gare, je ne crois pas que quelqu'un l'ait dit ici. Personne ne l'a dit depuis le début de la discussion. Nous sommes conscients qu'il faille développer la gare, ou plutôt la désengorger pour nous permettre de pouvoir avoir une rotation de trains et de pouvoir avoir plus de lignes à grande vitesse. Mais la vraie question est qu'il faut peut-être que le projet soit validé, parce que si l'État sent une réticence – et il y a une réticence très forte ici –, il n'avancera pas ; et peu importe la couleur politique, au-delà des questions politiques.

Tant que le projet sera bloqué, ils diront : « *cela bloque trop. Nous allons aller là, parce que cela va aller plus vite* ». Nous avons donc tous ensemble un intérêt à trouver une solution commune. C'est ce que je veux dire. Que nous nous entendons bien sur ce que je dis. Qu'est-ce que cela veut dire ? Quand je demandais tout à l'heure s'il y avait une possibilité de descendre, d'aller vers la gare Saint-Charles et de trouver une variante qui nous permette de plonger... Je n'en sais rien, parce que l'on ne peut pas m'expliquer. C'est normal, on a donné deux variantes au bureau d'études et on lui a demandé de raisonner que sur cela. Ils ne font donc que sur cela. Si demain, on leur dit : « *raisonnez sur une autre possibilité* », peut-être qu'ils vont nous pondre quelque chose de plus intéressant. Il ne faut pas l'exclure, je le dis vraiment. Ne l'excluez pas en vous disant que vous perdez du temps. Aujourd'hui, vous ne perdez pas de temps, mais vous allez le gagner dans les discussions que nous avons.

Après, il y a une deuxième question. Pour la question des TER, ne pouvons-nous pas réfléchir à une gare supplémentaire ? Nous sommes à Marseille, deuxième ville de France. Nous pouvons avoir deux gares à Marseille. Il n'y a rien de honteux.

Yannick TONDUT, Directeur général adjoint Marseille Provence Métropole

Il y en a déjà deux. C'est le cas avec la Blancarde.

Samia GHALI, Sénateur-Maire des 15^e et 16^e arrondissements de Marseille

Alors, peut-être trois gares. Pourquoi pas ? Marseille est étendue, c'est une grande ville, il y a la Métropole. Pourquoi ne pas avoir une troisième gare ? Cela veut dire que c'est quelque chose qui n'est pas incompatible non plus. Je pense qu'il ne faut pas se priver, dans le projet actuel, d'alternatives qui font que peut-être nous aurons moins impacté le territoire ; mais par contre, nous lui apporterons encore plus de souffle.

Je vais vous dire une chose. Vous avez entendu les interventions et là, vous n'avez pas toute la population. Vous avez le président de CIQ, des gens qui sont plus ou moins déjà préparés à ce

genre de débat. Quand on va expliquer aux habitants des 15^e et 16^e arrondissements que pour le métro ou le tramway, on l'arrête à Capitaine Gèze, alors que nous demandions à ce qu'il aille au moins jusqu'au lycée Nord pour descendre Saint-André, désenclaver, dont acte. Nous n'y sommes pas là et nous allons leur expliquer que soi-disant on s'intéresse aujourd'hui à leurs transports. Ils ne le croiront pas. Même avec la meilleure volonté, même si je venais à vos côtés pour le faire, ils ne nous croiraient pas et ils auraient raison de ne pas me croire, parce que ce n'est pas fait pour eux. Il est clair que la façon dont c'est présenté ici, ce n'est pas fait pour les habitants.

Je le dis, parce que, ensuite, nous serons suspendus à la Région qui nous dira « *on rajoute des TER ou pas* », qui nous expliquera qu'il faut recruter du personnel, qu'il faut acheter des rames ou des wagons – je n'en sais rien –, qu'ils n'ont pas les sous pour le faire, tout cela en expliquant en plus aux habitants qu'ils vont avoir une taxe supplémentaire.

Je le dis. Imaginez tout cela en termes de communication. À quoi allons-nous aboutir ? Nous nous sommes battus pour obtenir le métro à Capitaine Gèze, mais il a déjà deux ans de retard, parce que des gens ont soi-disant été payés pour faire des études et apparemment, il y a quelque chose qui ne va pas avec ces études. C'est vous dire aussi comment l'argent public est utilisé, comment il est gaspillé, combien d'argent cela nous coûte pour avoir un métro de 800 mètres de plus, parce que c'est de cela que nous parlons. On n'est pas en train de nous expliquer que nous allons avoir 400 ou 800 mètres qui sont nécessaires au développement du métro. Il n'y a pas de débat là-dessus. Je l'ai poussé, je l'ai soutenu et j'assume, mais comprenez que cela fait beaucoup pour une population à qui on va expliquer soi-disant que tout ce que l'on fait, c'est pour leur bien. Ils vont avoir du mal à le comprendre et nous, nous allons avoir du mal à le leur expliquer.

C'est pour cela que je vous ai demandé tout à l'heure avec qui on pouvait discuter pour réfléchir, ou en tout cas pour qu'ils aient l'autorisation. Je vais écrire au Préfet. Un courrier partira au Préfet pour expliquer tout ce que nous sommes en train de nous dire, pour demander à ce que l'on puisse réfléchir de manière plus approfondie, à une autre possibilité. Sur la L2, cela a été une discussion, nous y sommes arrivés. Ce n'est pas nous qui avons bloqué, au contraire. Les 15^e et 16^e arrondissements n'ont pas eu de problème avec la L2, bien au contraire. Cela montre bien que nous ne sommes pas non plus des gens obtus, caractériels, mais nous aimons bien aussi être entendus, être dans la participation de ce qui va se faire pour

demain, parce que c'est quand même aussi pour nos enfants, demain, que nous faisons tout cela.

En plus, c'est un projet à 2030. D'ici 2030, peut-être que les études d'aujourd'hui évolueront. Je vous dis franchement que je suis assez sceptique. C'est pour cela que j'ai posé la question de savoir si la façon dont on nous présente les choses n'est pas une façon de faire avorter le projet. Si je me permets de le dire là, c'est justement parce que je pense qu'il faut que nous réfléchissions autrement que ce qui nous est présenté aujourd'hui, parce que ce sont deux variantes et à la limite, ce sont les 13^e et 14^e arrondissements, ou les 15^e et 16^e arrondissements, qui doivent en pâtir.

Cela fait un peu beaucoup pour des gens à qui on a déjà demandé de gérer la L2, des gens à qui l'on dit « *vous avez le développement urbain ANRU qui ne fonctionne pas dans cette ville* », des gens à qui l'on dit « *vous n'avez pas de transport* », à qui on dit « *vous avez des écoles dans les 13 et 14^e arrondissements...* », mais vous n'y êtes pour rien. C'est l'état d'esprit. Des enfants n'ont pas pu rentrer à l'école ce matin, parce que des rats ont envahi une école. Il n'y a qu'à Marseille que l'on entend cela. Mais comprenez que, pour les gens, cela fait beaucoup pour eux. Cela fait beaucoup pour une population qui est déjà énormément en souffrance, et qui ne fait que subir malheureusement tout cela.

Je dis juste que nous pouvons être de vrais facilitateurs ; c'est dans votre intérêt, mais aussi dans le nôtre. Je crois que nous avons tous intérêt à faire réussir, nous avons tous envie de ce développement de notre Région, de notre Ville, de notre Département. Il n'y a pas de souci de la Métropole, il n'y a pas de souci avec cela, mais il ne faut pas que cela se fasse au détriment de la population. Je le dis, cela ne peut pas se faire au détriment des habitants. On ne va pas faire des terrains de golf ailleurs, et à nous, on nous présente des trains qui vont nous monter sur la tête. À un moment donné, ce n'est pas possible.

Applaudissements.

De la salle

Encore aujourd'hui, nous avons reçu la taxe d'habitation avec une belle augmentation et nous sommes là pour payer.

Rires.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous propose de clore la séance en vous remerciant de votre présence, de votre participation et des échanges. N'hésitez pas, si vous le souhaitez, à contribuer *via* les différents vecteurs que Jean-Michel CHERRIER vous a précisés.

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

Je vous invite à participer et à vous exprimer sur le site Internet ou par courrier pour évoquer les différents sujets. Merci beaucoup.

La réunion se termine à 20 heures 35.