

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

REUNION PUBLIQUE LOCALE

SECTEUR MARSEILLE

FAISCEAU D'ARENC,

1^{ER} OCTOBRE 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 01/10/2019

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



DATE ET LIEU

1 ^{er} octobre 2019, à 18 heures	Marseille, Mairie du 2 ^{ème} et 3 ^{ème} arrondissements
---	---

PARTICIPANTS

Jean-Marc ILLES	Chef de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)
Lisette NARDUCCI	Maire d'arrondissement
Philippe NAUD	Pôle Prospective, Emergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)
Stéphane SAINT-PIERRE	AMO Concertation (Cabinet Nicaya)

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS	4
LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	5
LE PROJET DANS SON ENSEMBLE	6
LES OPÉRATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR LE SECTEUR DES BOUCHES-DU-RHÔNE	8
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	12

La réunion s'ouvre à 18 heures 10.

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

Lisette NARDUCCI, Maire d'arrondissement

Mesdames et messieurs, bonsoir à vous tous. Je suis ravie de vous accueillir dans le cadre de la concertation publique de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, qui est importante, puisque vous connaissez les enjeux. La mobilité représente un enjeu tout à fait majeur à Marseille et dans la région. C'est un projet d'envergure dont l'enquête publique a démarré le 12 juin dernier. La première phase de concertation a eu lieu. Nous entrons maintenant dans la seconde phase. Il s'agit, vous l'avez compris et vous l'avez suivi, j'en suis sûre, de l'extension de la gare Saint-Charles, et ce n'est pas une petite affaire. Dans le cadre de la première phase, nous vous avons présenté le projet global et général de cette vaste opération.

Aujourd'hui, nous rentrons sur un aspect beaucoup plus précis et local, et notamment ce qui nous concerne pleinement, tout comme la gare Saint-Charles, à savoir la halte ferroviaire d'Arenc, qui tient sa place. Nous l'avons inaugurée ensemble d'ailleurs il n'y a pas si longtemps, il y a quelques petites années, en 2014. Vous voyez, ce n'est pas très vieux. Elle fait déjà l'objet de projets d'avenir avec une évolution en matière de mobilité ferroviaire, encore une fois, avec toute l'importance que cela peut avoir à l'heure où l'on parle de pollution et de toutes ces questions environnementales. L'une des réponses, mais elle est d'importance, peut être le chemin de fer. Je vais tout de suite donner la parole aux représentants de la SNCF que je salue, ici, ce soir. Donc, merci de votre présence. Nous allons entrer dans le vif du sujet. Je vais donner tout de suite la parole à Monsieur Saint-Pierre. Merci, Monsieur Saint-Pierre.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merc. Bonsoir à toutes et à tous. Merci de votre présence, merci pour votre accueil dans la Mairie.

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

Je vous présente :

- Jean-Marc ILLES qui est responsable de la mission Ligne Nouvelle et directeur territorial adjoint. Il va intervenir pour vous présenter de manière un peu plus détaillée les aménagements du projet ;
- Philippe NAUD, qui est en charge notamment de tous les aménagements sur le secteur d'Arenc, sujet qui nous réunit ce soir.

Puisque nous sommes dans le cas d'une réunion publique locale, nous allons notamment zoomer sur le secteur territorial qui nous concerne ici.

Je suis Stéphane Saint-Pierre et, avec Laure, nous assistons SNCF Réseau pour toute la démarche de concertation. Je vais vous donner quelques éléments sur le déroulement tel qu'on le prévoit, notamment au moment des questions et des échanges que vous pourrez avoir à formuler à l'attention de SNCF Réseau.

Nous repasserons cette diapositive, parce que Monsieur le garant de concertation arrive. Il va nous rejoindre en cours de séance. Il avait, je crois, un petit problème d'horaire. Il sera là tout à l'heure. Il est mandaté par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Il se présentera et vous donnera les éléments principaux de son rôle par rapport à cette concertation et au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Je vais rappeler très rapidement le dispositif de concertation et les dernières étapes qui restent et que Madame le maire a rappelés dans ses grandes lignes. Jean-Marc ILLES vous présentera le projet dans son ensemble, et Philippe NAUD, le détail des aménagements sur le secteur. C'est une présentation qui durera moins d'une demi-heure – c'est assez concis – pour laisser la place aux échanges et aux questions par la suite.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Sur le dispositif de concertation, c'est un dispositif qui a lieu sur les trois départements. Nous vous avons détaillé ce qui est présent sur le département des Bouches-du-Rhône, avec une réunion d'ouverture qui a eu lieu le 12 juin à Marseille, et une dernière réunion qui aura lieu le 17 octobre sur Marseille également. La concertation a commencé à la fois par des ateliers qui étaient destinés aux riverains qui sont voisins des voies existantes ou des aménagements nouveaux, et par des permanences de SNCF Réseau qui ont eu lieu en mairies et auxquelles certains d'entre vous ont pu participer. Le mois d'août a été une pause au niveau « réunions publiques », et en septembre, le processus a repris avec des réunions locales sur le secteur de Saint-Charles – vous l'avez évoqué -, sur le secteur Marseille Nord le 26 septembre, Marseille Blancarde hier, le 30 septembre, et en ce qui concerne les aménagements du faisceau dit « d'Arenc » ce soir.

Vous le voyez, demain soir, tout proche, entre ici et la gare Saint-Charles, se déroulera un atelier sur la socio-économie avec tous les éléments de fréquentation, et les implications du projet. Est-ce que ce projet est rentable et quels bénéfices peut-on en attendre ? Après-demain soir, il y aura à Nice un atelier sur la saturation ferroviaire. Puis, nous aurons la réunion du 17 octobre.

Vous avez tous les éléments sur le site internet pour participer ou proposer vos avis. Il y a des registres en mairie. Il y a également la possibilité de laisser des messages ou des questions sur le site internet du projet.

Quelques éléments sur les apports de la concertation des deux premiers mois. C'est un petit point d'information à ce stade. Quelles ont été les contributions que vous ou d'autres participants avez pu faire lors des premières étapes de concertation, c'est-à-dire en juin et en juillet concernant le secteur d'Arenc ?

Des demandes ont été formulées sur :

- la création d'une halte ferroviaire sur le secteur de la Belle de Mai ;
- les conditions de l'insertion urbaine du doublement des voies et des aménagements ferroviaires de la ligne existante, dans l'entrée du tunnel de Lajout ;

Beaucoup de questions ont été formulées sur le projet et également sur le secteur, sur le fait qu'avec l'augmentation des trafics ferroviaires qui sont prévus, quelles nuisances sonores sont à attendre et qu'est-ce que SNCF Réseau a prévu de faire pour éviter qu'elles s'aggravent ?

Il y a eu des interrogations sur la compatibilité entre le passage de trains au quart d'heure en heure de pointe et les circulations des trains de marchandises. Comment cela va-t-il fonctionner sur le secteur ? Le fait que les évolutions des matériels roulants ferroviaires qui, sur certaines voies, sont thermiques. Comment cela va-t-il se passer ? Est-ce qu'il y a des perspectives d'améliorations avec de l'électrification ? Il y a également des demandes là-dessus qui ne concernent pas forcément que ce secteur-là.

Et puis, des demandes ont été formulées sur la pérennisation du maintien des embranchements ferroviaires avec les activités économiques qui sont sur le secteur à proximité du port.

Voilà les éléments principaux qui ont été formulés, pour mémoire. Vous pourrez bien entendu les confirmer ou formuler d'autres thématiques ou interventions ce soir. Cela vous permet d'avoir un aperçu de ce qui a été pu être partagé sur les phases précédentes.

Je passe la parole à Jean-Marc ILLES qui va vous présenter les grandes lignes du projet et les aménagements qui sont prévus sur le secteur de Marseille.

LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Rapidement, parce que beaucoup d'entre vous ont vu ça à peu près cent fois, mais je suis obligé pour ceux qui n'étaient pas là à toutes les réunions de le rappeler. Là, ce n'est pas le projet tel qu'il est aujourd'hui, c'est le découpage qu'en a fait le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), suite à la pause dans les grands projets du gouvernement 2017, et le phasage qui est intervenu pour tous les grands projets. Le projet initial a été découpé en 4 parties, ou 4 phases, avec la logique de prioriser les transports du quotidien, la régularité des trains, les nœuds ferroviaires, la désaturation des nœuds et de repousser à plus tard les lignes nouvelles, et éventuellement les lignes à grande vitesse.

C'est le cas pour notre projet. Les phases 3 et 4, vous voyez les tronçons de ligne nouvelle dans le Var et dans les Alpes-Maritimes. Elles sont dans les phases 3 et 4. Les phases 1 et 2 donnent lieu à ce que l'on appelle une décision ministérielle (DM) reçue en mars 2019. Elles sont centrées sur l'amélioration des trains du quotidien et la désaturation des nœuds ferroviaires.

Sur Marseille, vous avez en phase 1 toute une série d'investissements de régularité et de capacité en surface. En phase 2, bien sûr, vous avez la gare souterraine traversante qui va débloquent notre gare en impasse.

Voilà des éléments de calendrier. Le garant n'est pas là, mais si c'était le cas, il me dirait de parler au conditionnel. Il a raison, parce qu'un projet n'existe que lorsqu'il y a une déclaration d'utilité publique (DUP). Avant, nous faisons des études de projet et, ce que l'on vise, c'est évidemment une enquête publique, une déclaration. C'est ensuite que l'on rentre dans une phase opérationnelle de projet. Le calendrier porte donc

évidemment sur ce que nous dit un peu le gouvernement. Le projet de loi dite LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) n'est pas encore votée (elle n'en finit pas d'être reportée). Cette loi a été portée par Madame Elisabeth Borne et est maintenant portée par le ministre des Transports, Jean-Baptiste Djebbari. Elle fixe les grandes orientations de transport, d'investissement et d'exploitation en France. Elle n'est pas votée, mais dans l'exposé des motifs, des éléments concernent LNPCA. Cela dit qu'il faudrait viser des travaux avant 2022. Vous voyez que je suis déjà un peu « juste ». Je les ai collés au minimum de ce que je pouvais faire, en 2022-2023.

La LOM dit une deuxième chose : que l'enquête publique des phases 1 et 2 (nous sommes bien sur les phases 1 et 2 uniquement, et le périmètre n'est plus 1, 2, 3 et 4), car la zone de Marseille est concernée par les phases 1 et 2, sur les transports de proximité, doit être avant 2022. Si l'on fait le compte à rebours des délais de Conseil d'État, avec les élections qui jouent. En période de concertation, nous sommes limités par les devoirs de réserve. On s'aperçoit que pour avoir une enquête publique au deuxième semestre 2021, nous aurons besoin d'avoir fait avant un dossier APS sur un périmètre que nous allons décider avec vos contributions, qui dure à peu près un an. Cela s'appelle une étude d'impact. Nous remontons ici dans tout 2020 et nous avons besoin de concerter, en 2019, sur ce périmètre éventuel que le ministre décidera ultérieurement. Cela n'apparaît pas, mais nous sommes déjà sur le chemin critique, non pas du projet, mais de la DUP.

Voilà quelques éléments de planning. Tout cela pour vous dire que cette décision ministérielle que nous avons eue au mois de mars était nécessaire pour être conforme au planning de la loi. On verra ensuite ce qui se passera, parce qu'il y a aussi les financements à acquérir, mais c'était vraiment un élément important de planification.

Au niveau des coûts, le coût global, je reste sur la phase 1 et la phase 2 puisque c'est le périmètre probable d'une enquête publique, avec les variantes que l'on retiendra. L'ensemble fait 3,5 milliards d'euros. Si l'on est sur les Bouches-du-Rhône, on a environ 2-2,3 milliards d'euros, avec 350 millions d'euros en phase 1 et environ 2 milliards d'euros en phase 2.

Aujourd'hui, nous allons parler de ce que nous appelons « le corridor ouest », la ligne de Marseille à l'Estaque, pour sa partie jusqu'à Arenc. Nous avons trois natures d'investissement :

- Le doublement de voies entre Marseille et le faisceau d'Arenc, qui fait 23 millions d'euros. La halte d'Arenc doit être doublée aussi (il est vrai qu'elle a été faite il y a peu, comme l'a rappelé Madame le Maire). Comme nous devons la doubler, nous verrons que nous aurons des choix à faire sur place. C'est plus cher si c'est sur place. On doit effectivement accueillir tous les trains TER qui circuleront dans des voies de remisage, alors qu'actuellement, même si ce sont des voies de stockage, c'est plutôt pour le fret.

LES OPÉRATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR LE SECTEUR DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Là, vous avez du vert clair et du vert foncé. Nous ne sommes bien que sur les phases 1 et 2. En phase 1, ce sont des investissements en surface, pour améliorer la régularité avant la gare souterraine, par toute une série d'améliorations qui permettent de mieux faire croiser les trains. Pour créer une cinquième voie en gare de Blancarde, nous allons séparer les trains qui arrivent à quai. Nous allons les mettre sur des soudards différents selon qu'ils viennent de Nice, d'Aubagne, d'Aix. On le fait dès la phase 1 et on va simplifier ce plan de voies de la gare Saint-Charles.

Nous allons effectivement augmenter la fréquence du TER de manière assez sensible sur la zone des voies de la ligne de Marseille à l'Estaque, en doublant le trafic - c'est l'objet de la réunion d'aujourd'hui - et en ayant une vraie logique de RER sur cet axe, avec 1 train tous les quarts d'heure. Nous commençons à basculer dans cette logique de RER.

Pour cela, nous allons aussi reconfigurer, nous l'avons dit, les faisceaux de voie pour les mettre à l'endroit où sont les trains. Si nous ne les mettons pas à cet endroit, ils traversent de nouveau les gares et nous créons de problèmes de régularité.

Donc, en phase 1, régularité et également, capacité en surface, notamment sur votre ligne que vous connaissez, entre Marseille et l'Estaque.

En phase 2, c'est le grand investissement. Tous les trains qui traversent n'encombrent pas le plateau, ils passent par la gare souterraine, ils gagnent 15 minutes, et ils vont vers Nice. S'il y a un problème de retard, ils ne le propagent pas sur le plateau, ou le plateau ne le propage pas sur eux. Nous avons la création de deux systèmes qui deviennent indépendants : le système de RER de surface avec une meilleure régularité et le système de trains traversants, plus rapides, mais qui ont aussi leur logique en allant vers Nice (Marseille-Vintimille).

Voilà les investissements sur Marseille. Cela répète un peu ce que j'ai dit. La régularité, c'est cette séparation des flux en surface. C'est la création de garages supplémentaires pour garer les trains TER. S'il y en a plus, il faut les garer, et les garer au bon endroit. Un autre élément que je n'ai pas dit, également, qui concerne plutôt la zone de Blancarde qui est importante, aussi. Nous avons tous les trains à vide, sans voyageur, qui mettent une pagaille pas possible sur le plateau. Nous devons spécialiser des voies pour qu'ils circulent dessus. Cela demande des reconfigurations de la gare Saint-Charles, et notamment la cinquième voie sert à cela, sur Blancarde.

Il y a quelque chose que j'aime bien mettre aussi. Vous avez vu à la télé, quand il y a eu les affaires de Montparnasse, le Président a tendance à passer à la télé assez vite pour expliquer pourquoi tout est bloqué. Évidemment, dans les systèmes informatiques, cela peut arriver que tout soit bloqué. Avoir deux gares indépendantes, c'est une sécurisation aussi d'un nœud aussi important que Marseille. C'est un élément de qualité face aux gros incidents majeurs qui, parfois, défraient la chronique.

Le deuxième sujet est d'augmenter la capacité TER, de créer ces trains traversants. Évidemment, au passage, pour tous les trains qui passent par-dessous, nous gagnerions en moyenne 15 minutes, 12 à 19 minutes selon les trains et les arrêts, selon qu'ils viennent de Montpellier, de Lyon ou de Paris. Voilà le gain qui serait à peu près permis par la gare souterraine, pour les trains qui traversent et pas pour les trains de surface.

Voilà l'intérêt de tout le système marseillais que l'on voudrait effectivement bâtir. C'est un document que vous aurez. Vous aurez bien sûr tous ces documents. C'est d'ailleurs une simulation. C'est une étude socio-économique. Elle comprend les infrastructures que je vous ai décrites. En parallèle, on regarde la demande de voyageurs qui seraient susceptibles de se reporter sur le train. On croise les deux données : ce que permet l'infrastructure et ce que les usagers accepteraient en termes de trains, et on regarde combien de trains seraient rentables à la journée. Cela donne ce schéma. Vous avez, en bleu, le TER ; en orangé, les trains TGV ou intercitys, les trains interrégionaux. On voit bien qu'il s'agit d'un projet de trains du quotidien parce que vous voyez que l'augmentation en 2017 et la phase 1 et la phase 2, ce sont principalement les colonnes bleues qui doublent. Ce ne sont pas les colonnes orangées qui restent à peu près stables. Il s'agit bien d'un développement des trains du quotidien dans une logique... alors, RER, je sais que le terme est contesté par certains d'entre vous. Le nouveau terme est « service express métropolitain ». Ce serait plutôt un terme régional par rapport au RER parisien.

On voit que sur les voies de l'Estaque à Marseille, en moyenne, nous avons aujourd'hui 13 TER par jour. Dès la phase 1, nous passerions à 48 TER par jour. Nous aurions une logique bien différente sur l'utilisation des haltes. Celle d'Arenc serait conservée et améliorée. S'il y a d'autres haltes, elles en bénéficieraient également.

Sur la partie vraiment liée à Arenc, il y aura plus de trains, nous venons de le voir. Ils seront aussi plus rapides, parce que nous augmentons un peu la vitesse. Nous avons des zones à 40, et nous passons à 60. Les trains gagneront également en vitesse, car c'est nécessaire, puisqu'une partie des trains qui sont sur PLM basculeraient aussi sur la ligne de Marseille à l'Estaque. Il ne faut pas qu'ils perdent de temps. Il y aura des augmentations de vitesse de la ligne entre Arenc et le plateau Saint-Charles. Et puis, par tout ce que je viens de vous dire, par les améliorations de régularité, nous aurions plus de trains à l'heure, sur l'ensemble du système marseillais, avec la séparation des tubes et la création de ces fameux remisages.

Autre point important, évidemment, il y a toujours des trains de fret sur cette ligne. Il y a coexistence des deux trains. Il faut aussi que nos installations permettent d'améliorer la compatibilité de ces trains fret avec les trains TER puisqu'il y aura les deux circulations un peu hétérogènes qui continueront à coexister.

Je passe la parole à Philippe QUEVREMONT qui vient d'arriver et qui va nous expliquer le rôle du garant dans la concertation.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Bonsoir. Je vais d'abord vous prier de m'excuser de mon retard. Je m'appelle Philippe QUEVREMONT. Je suis le garant de cette concertation, c'est-à-dire que je ne relève pas de la SNCF. Je suis nommé par la Commission nationale du débat public qui est une autorité administrative indépendante. Mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public. C'est un droit que vous exercez aujourd'hui, et je dois veiller à

ce que cela se déroule correctement. Vous avez déjà commencé sur la partie « information ». Je connais cet exposé. Je vais donc écouter la partie « participation du public ». J'ai recommandé à SNCF Réseau d'être assez bref dans l'exposé initial pour que vous ayez le temps d'échanger et de nous faire part de votre avis, y compris au cours de cette réunion.

J'interviens peu au cours de cette réunion, sauf si cela est nécessaire.

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

Bonjour à tous. Comme le disait Jean-Marc ILLES à l'instant, je vais vous présenter un peu plus spécifiquement les aménagements projetés sur le secteur entre Marseille et Arenc inclus, même si nous sommes bien sur la ligne de l'Estaque. Dans un premier lieu, dans la même codification de couleur, vous voyez en vert les aménagements projetés en phase 1 du projet. Ils se décomposent en trois aménagements principaux :

- Le premier aménagement en partant de la gare Saint-Charles est le doublement de la ligne existante jusque sur le faisceau de triage. Ce doublement de voie unique actuellement, sur près de 2,5 kilomètres, et en même temps, une augmentation de vitesse. Aujourd'hui, la vitesse de circulation est de 40 kilomètres/heure. Dans un premier temps, l'augmentation est projetée à 60 kilomètres/heure.
- Le deuxième gros aménagement est la mise à deux voies à quai de la halte d'Arenc actuelle. Nous verrons un peu plus tard les différents scénarios que nous avons étudiés et partagés.
- Enfin, le troisième aménagement est le faisceau d'Arenc. Là, il est envisagé des voies de garage et de maintenance pour les TER de Miramas, comme le précisait tout à l'heure Jean-Marc ILLES. Il y a nécessité d'avoir dans les tubes, dans la partie Ouest de Saint-Charles en l'occurrence et dans cet axe-là, une zone pouvait accueillir le remisage, garage, des TER et potentiellement de la maintenance.

De la même façon, avec la localisation du Grand Port Maritime de Marseille, il y a intérêt de chargement de trains fret, et d'améliorer le garage des trains de fret pour les trains vers le port.

De la même façon que vous l'avez vu, cette vue est plus précise et surtout, localisée dans les quartiers. Nous voyons en rouge tout le secteur concerné par les aménagements en partant de la gare Saint-Charles avec la zone actuelle de voie unique qui serait doublée, la zone de passage du tunnel de Lajout, puis la halte d'Arenc. Enfin, nous arrivons sur le faisceau d'Arenc.

Nous avons souhaité vous présenter rapidement ce que l'on appelle chez nous un SIF qui identifie de façon très simplifiée les aménagements. Nous sommes sur le secteur du faisceau de triage actuel d'Arenc et ce que l'on pourrait en faire pour pouvoir, encore une fois, amener des objets en termes d'amélioration de circulation, de garage, etc. Vous voyez en vert les aménagements projetés pour accueillir les trains de fret, composés de quatre voies, de 850 à 1000 mètres de capacité potentielle. C'est une expression de besoin clairement identifiée de façon à faire des trains le plus longs possible. Ici, en violet, au milieu, vous avez 15 voies, des voies de remisage et de maintenance TER. Ici, en bleu clair, vous avez des installations de voies ferrées de la même façon, permettant d'accueillir les trains venant ou partant d'un embranchement particulier que l'on appelle « Storione », qui est aujourd'hui une activité industrielle connue sur le secteur. En tout cas, l'intérêt

aujourd'hui est de maintenir les accès à ces industriels qui travaillent autour, de façon à maintenir l'emploi, évidemment, aussi bien pour Storione que pour Panzani qui est ici. Bien évidemment, l'intérêt du projet est de faire circuler les trains du quotidien. Nous retrouvons ici le nouveau tracé que serait la voie B de circulation dont nous parlons de temps en temps, entre nous en tout cas, et la voie A de circulation qui est la voie actuelle, et qui serait quelque peu réaménagée.

De façon sectorisée, nous allons partir de la zone la plus à l'ouest en allant vers Saint-Charles. Je vous précisais à l'instant, et nous le verrons sur les autres slides, le maintien de l'embranchement de Panzani, l'accès au port Nord et les aménagements en termes de tracés de voies, de façon plus précise. C'est l'expression de ce que je vous ai présenté tout à l'heure en schéma simplifié et coloré. C'est repris ici avec une réelle projection sur l'emprise foncière (fond jaune). On retrouve les quatre voies de fret, les voies bleues qui sont les voies de circulation des TER, et les 15 voies de remisage TER. On ne voit pas les tracés de voies de Storione.

Nous arrivons maintenant sur la halte d'Arenc doublée. Nous le verrons plus tard, nous avons les cinq scénarios étudiés qui nous ont conduits à retenir potentiellement cet aménagement que nous réinterrogerons, évidemment. La halte d'Arenc est doublée sur place, avec un aménagement qui est quelque peu décalé, en tout cas bien sur la localisation, au pied des deux tours, perpendiculaire du boulevard Mirabeau, et le maintien de l'entrée du port, côté Sud.

Une fois la halte doublée, nous arrivons sur la zone qui est le tunnel de Lajout, à voie unique, en continuité jusqu'à Saint-Charles. Il faut savoir que le tunnel de Lajout aujourd'hui, en termes de gabarit, présente une voie unique d'un côté, mais de l'autre côté, dans son emprise, en tout cas, il prévoyait déjà d'une certaine façon la possibilité d'accueillir une deuxième voie. Nous profitons de ce génie civil existant, sans travaux particuliers sur ce secteur. En tout cas, nous pourrions accueillir la deuxième voie dans le tunnel de Lajout sans travaux majeurs de génie civil.

Puis, en continuité, nous avons le doublement de la voie jusqu'à Saint-Charles. Nous arrivons sur Saint-Charles. Et sur la partie que nous appelons « le bloc ouest », sur le plateau de Saint-Charles, qui a fait l'objet d'une présentation, d'un atelier, et de réunions publiques locales sur Marseille Nord bien plus précises. Nous voyons sur cet aménagement, en termes de travaux, au-delà du doublement de voie spécifique, une particularité aujourd'hui sur un pont-route. Si le tunnel de Lajout aujourd'hui avait des dispositions techniques de gabarit pour pouvoir accueillir la deuxième voie, certains ouvrages ont été vérifiés pour que cette deuxième voie puisse être accueillie et que les trains puissent circuler en toute sécurité. Il y a nécessité de reprise de gabarit de certains ouvrages dont ce pont-route avenue de Bellevue qui serait démolie et reconstruite. De la même façon, le pont-rail Belle de Mai et la passerelle dite « des gendarmes » qui desservait le chemin privé vers la caserne du Muy seraient reconstruits.

Nous faisons un zoom sur la halte d'Arenc parce qu'il est important de la dire. Aujourd'hui, nous avons conduit cinq réflexions qui nous conduiraient de façon préférentielle à retenir un scénario qui est le doublement en place de la halte. Nous avons évoqué, et je vais le faire très rapidement, l'intérêt de pouvoir déplacer la halte

actuelle dans les emprises de l'EP Storione. Celle-ci, nous l'avons supprimée directement puisque cela avait un enjeu majeur sur le maintien de cette installation Storione sur le secteur.

Un autre scénario était, sans aller trop impacter l'embranchement particulier Storione, de déplacer de nouveau la halte vers Arenc, en l'occurrence, vers la solution de triage, pardon. Ainsi, le scénario 4 avec un quai central uniquement, et un autre scénario qui était de maintenir un quai sur la halte telle que positionnée actuellement et un deuxième quai délocalisé, déplacé, si je puis dire, vers le faisceau d'Arenc.

Ces quatre scénarios ont été supprimés. Le deuxième, je vous l'ai dit, parce qu'il y avait un impact fort sur l'embranchement particulier. Les trois autres ne permettaient pas de répondre à deux sujets majeurs, pour nous en tout cas, et partagés avec les gens qui portent les projets urbains, et certaines personnes du public. En l'occurrence, ils ne répondaient pas à une intermodalité nécessaire, et à une accessibilité aux zones d'emplois proches.

J'en ai terminé. Nous sommes prêts à écouter vos questions et vos remarques.

Lisette NARDUCCI, Maire d'arrondissement

Nous allons peut-être rallumer, si vous le voulez bien. Merci.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je donnerai quelques éléments liminaires sur la phase de questions. Vous pouvez avoir des points de vue qui sont convergents ou divergents entre vous ou avec les propositions qui seront faites par SNCF Réseau. L'esprit est de pouvoir écouter vos contributions, vos remarques, de manière respectueuse entre tous les participants, avec bienveillance.

Nous allons vous demander de lever la main pour que l'on vous donne un micro. Les interventions sont enregistrées de manière à pouvoir faire un verbatim qui reprendra *in extenso* l'ensemble de vos contributions.

Bien entendu, nous mettrons le support qui vous a été projeté à disposition sur le site internet du projet, ainsi que ce verbatim dans les jours qui viennent, et puis les éléments de synthèse de nos échanges.

Merci de vous présenter, d'appeler le micro, de poser vos questions. Nous prendrons toutes vos questions. Il faudra commencer par certains et poursuivre par d'autres. Nous pouvons démarrer. Monsieur.

Serge PIZZO, CIQ de la Belle de Mai

Bonsoir. Je suis Serge PIZZO, Président du Comité d'intérêts de quartier de la Belle de Mai. J'ai des questions, dont une qui est peut-être un peu prématurée. La deuxième est complètement d'actualité, puisque vous nous avez présenté le dédoublement de la voie technique qui part de la gare Saint-Charles et qui va rejoindre l'Estaque, etc. Il y a une vieille demande du comité d'intérêts de quartier qui est de créer une station de desserte de quartier. Est-ce toujours dans les tiroirs ? Est-ce toujours dans l'air du temps ? Parce que vous ne le faites

pas apparaître sur vos plans. En même temps, l'impact socio-économique du projet. C'est ma première question.

Deuxième question, prématurée à ce stade du débat, mais autant la poser maintenant. Comme cela, c'est fait. Avez-vous prévu une clause sociale dans les différents appels d'offres qui favoriserait l'emploi dans un secteur qui est réputé pour être complètement sinistré en la matière et qui défie toutes les statistiques ? Avez-vous donc prévu une clause sociale qui permettrait d'intégrer le savoir-faire (peu importe le savoir-faire) et la main-d'œuvre locale dans les divers travaux.

J'aurai peut-être d'autres questions après, mais pour le moment, ce sont les deux qui me viennent à l'esprit.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Le sujet de la Belle de Mai a été abordé. Plusieurs d'entre vous nous l'ont dit dans les précédentes réunions. Vous avez vu qu'on l'a repris dans les éléments de concertation initiaux. Aujourd'hui, la halte n'est pas dans le projet. C'est un élément qui remonte de la concertation. Ce que l'on peut dire, c'est qu'avant, nous avions le système de voie unique avec très peu de TER. Là, nous augmentons le nombre de TER. Nous avons une double voie. Le projet que nous présentons est plutôt favorable techniquement à rajouter des haltes. C'est tout à fait faisable.

Après, la demande est très claire. D'autres personnes que vous ont fait cette demande. Elle remontera en comité de pilotage. Comment sera-t-elle analysée ? C'est peut-être la deuxième question. Nous voyons que l'analyse s'arrête, car nous avons une logique de secteur géographique. Elle s'arrête à Arenc. La ligne va jusqu'à l'Estaque. Il y a aussi l'analyse de demande de halte à Saint-André, qui n'est pas dans le projet non plus. Après, il y a un compromis à faire entre le nombre d'arrêts qui ralentissent les trains, qui peuvent être l'insertion. Est-ce que l'on peut en rajouter un, deux ? Est-ce que cela ramène effectivement des usagers en plus en socioéconomie ? Est-ce que c'est un peu proche de la gare Saint-Charles par rapport à l'intérêt ? Cela s'analyse. Ce que je peux vous dire, c'est que cette demande est clairement identifiée. Elle remontera en concertation. Aujourd'hui, elle n'est pas dans le projet. On verra ce que le Comité de pilotage dira. Ce que je peux dire, c'est que l'analyse se fera en balançant le nombre d'arrêts, les temps de parcours et l'insertion dans la logique de RER. Également, nous analyserons si les haltes permettent de ramener du monde et de remplir les trains. Si vous avez beaucoup de haltes bien placées, cela peut ramener du train, mais si vous augmentez les temps de parcours, ceux qui habitent loin ne prennent plus le train. Tout cela s'analyse, mais ce que je peux vous dire, c'est que votre demande est claire et sera remontée en Comité de pilotage. Pour l'instant, cela n'y est pas. On va voir ce que va dire le Comité. Cela va être examiné.

Suite à cela, nous avons la réunion de clôture qui est le 17 octobre. Ensuite, nous avons des comités territoriaux organisés par les préfets, où les associations seront invitées par le préfet, pour débattre de ce bilan. Les élus seront également invités, ainsi que votre maire. Il y aura débat. Ce que l'on fait sur ces zones sera analysé à ce moment-là. Ensuite, un Comité de pilotage sera organisé pour dire ce que l'on présente au ministre. Mais,

clairement, cette demande est identifiée. Je ne dis pas qu'elle sera faite, mais que l'analyse sera faite. Si vous mettez trop d'arrêts, vous perdez aussi du monde et il y a un problème de distance. Actuellement, il n'y a pas d'autre arrêt qu'Arenc dans le projet. En rajouter un, au global, cela paraît tout à fait envisageable. En rajouter deux, cela risque d'être un peu plus compliqué. Attendons de voir. La demande est claire de votre part.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y avait aussi une demande sur les clauses d'insertion.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Pour les clauses d'insertion, c'est un peu tôt, mais bien sûr, il y aura des clauses d'emplois locaux. Nous le faisons traditionnellement. Nous l'imposons dans les cahiers d'offres de travaux publics, avec les partenaires d'entreprises. Il y aura des travaux ferroviaires, des travaux publics, mais c'est quelque chose que l'on met naturellement dans tous les appels d'offres. Vous avez vu que les travaux commenceraient en 2024, dans ces eaux-là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur, présentez-vous.

Mohamed BEN AOUN, président du CIQ Saint-Lazare Racati

Sur le doublement de la voie Saint-Charles Arenc, il y a un doublement de la voie et en même temps, une augmentation de la vitesse. Deux choses. Serait-il possible de couvrir cette partie-là, surtout qu'elle est à proximité d'un collège et des habitants ? Est-ce que l'on pourrait couvrir cette partie ? Merci.

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

C'est une question que vous aviez déjà portée en réunion publique ainsi qu'en atelier. C'est plutôt une proposition de votre part. Nous l'avons reprise comme une perspective possible. On ne dit pas que ce n'est pas possible. L'idée est plutôt de savoir pour quoi faire. C'est en ce sens qu'il faudra lui donner du sens. Aujourd'hui, l'objet même de votre demande était à l'entrée de ce que l'on appelle le tunnel de Lajout et de couvrir sur un certain linéaire à définir ce secteur dans une perspective d'aménagement de ce quartier. Aujourd'hui, nous l'avons réétudié. C'est quelque chose que l'on remontera puisque c'est un élément de concertation. C'est toujours faisable. En l'occurrence, pourquoi le fait-on et jusqu'où le fait-on ?

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Est-ce que vous pouvez préciser le sens de votre question ? Est-ce que c'est pour une question de bruit et pour aménager la dalle et en faire quelque chose ?

Mohamed BEN AOUN, président du CIQ Saint-Lazare Racati

Ce sont les deux choses à la fois, le bruit et aménager le stationnement dans le quartier, pour avoir des places de stationnement sur ce tunnel.

Lisette NARDUCCI, Maire d'arrondissement

J'aurai une question après.

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

En ce qui concerne le bruit, nous ne vous l'avons pas présenté de façon totale et précise. Ce que l'on peut dire, en tout cas, sur ce secteur-là, c'est qu'aujourd'hui, il y a des trains qui circulent, des émissions de bruit, etc. Nous avons évidemment commencé à approcher en termes d'études d'impact, comme le doublement de la voie et donc du trafic, et son impact sur le bruit. Ce que l'on peut dire aujourd'hui, cela reste encore une fois à confirmer. Nous n'en sommes qu'au début des études. C'est ce que l'on appelle : « isophone ».

Aujourd'hui, il existe un certain niveau réglementé qui nous amène à porter des aménagements, en tout cas des réflexions, pour limiter l'impact bruit sur tous les gens qui occupent l'urbain. On n'atteindrait pas, que ce soit de jour ou de nuit, un impact isophonique de plus de 60 décibels. Cela veut dire que l'impact du doublement du trafic, a priori, n'impacte pas davantage le bruit sur le secteur. C'est pour cela qu'il faut donner du sens à nos objets. Après, si c'est un sujet d'aménagement urbain et de souhait d'avoir des parkings, c'est une autre demande, et à ce moment-là, elle se concerte autrement.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je dirais que ce type de demande est totalement légitime. Là, il faut qu'on le fasse avec la Métropole. Cette demande doit être accompagnée par la Métropole qui est l'un des financeurs. Cela a un coût. Cela rajoute un certain nombre de dizaines de millions d'euros au projet, automatiquement. Là aussi, il faudra peser l'intérêt. Je pense que votre demande a plus de chances d'être examinée si elle est portée également par la Métropole, me semble-t-il. C'est un projet qui peut être connexe au nôtre, mais qui doit être porté si l'on parle d'aménagement, par la Métropole, dans les Comités territoriaux, en tant que cofinanceur.

Lisette NARDUCCI, Maire d'arrondissement

On va donner la parole à monsieur. Sur ce point, évidemment, nous avons la chance d'avoir le tunnel de Lajout qui est existant et qui offre cette possibilité en souterrain. Il est clair que dans l'idéal, c'est ce que nous souhaitons, nous sommes dans un secteur centre-ville qui se densifie de plus en plus avec des difficultés de stationnement que nous connaissons. Comme je vous le disais tout à l'heure, c'est une chance si nous avons recours à l'un des solutions par le fer. Nous savons très bien que cela va permettre une diminution forte de l'utilisation des véhicules et donc, de la pollution.

Et puis, vous avez raison, c'est une question de coût et de budget, mais je crois que sur un projet de cette envergure, dans la deuxième ville de France, avec les ambitions que l'on veut pour Marseille demain, il est important que l'on intègre cette dimension et que l'on fasse appel aux financeurs Métropole, puisque c'est de sa compétence, voire plus s'il le faut. Il faut que l'on puisse envisager également de la mettre à l'étude dans le cadre du Comité de pilotage, parce que je crois qu'il ne faut pas que l'on ait des regrets demain par rapport au développement du territoire. Donc, c'est aujourd'hui qu'il faut le penser. Petite comparaison toute bête : le bras d'autoroute que nous avons fait et qui est aujourd'hui très bien utilisé. C'est vrai que l'on s'est souvent dit que si cela avait été à refaire, nous aurions repoussé au-delà du bâtiment des Docks, puisque là, il rentre

juste après le bâtiment des Docks. C'est vrai que l'on aurait pu gagner un petit peu plus de ce côté-là. Donc, à faire, et compte tenu de l'importance, puisqu'il s'agit quand même de la mobilité, je pense qu'il faut absolument intégrer la dimension « coût » et que ce projet mérite que l'on y investisse. On le voit avec la L2 aujourd'hui. Certains peuvent critiquer, mais c'est une vraie aubaine. Il y a des secteurs de Marseille qui fonctionnent très bien grâce à cela. Nous n'allons pas mettre 50 ans ou 70 ans pour réaliser ce projet, puisqu'un calendrier est arrêté.

Je termine sur la halte Belle de Mai. Lorsque nous nous sommes vus au printemps dernier pour préparer la concertation publique, je vous disais que c'est une chance aussi que nous ayons un tracé existant de ce secteur. C'est vrai que de la gare Saint-Charles à Arenc, nous avons un territoire qui n'a pas un rayonnement de transport collectif et c'est un vrai problème, alors que l'on est dans un secteur centre-ville où l'on ne peut pas aller dans les quatre coins des deuxième et troisième arrondissements par les transports en commun. Si l'on veut, là aussi, favoriser le fer, par rapport à la voiture, il est peut-être essentiel d'envisager d'intégrer cette question-là dans le prochain Comité de pilotage, puisque c'était l'une des questions que je soulevais avec vous.

Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Pour compléter, quand on parle de halte, le sujet ferroviaire ne suffit pas. Mais c'est ce que vous dites. Il faut effectivement regarder aussi l'intermodalité. C'est un sujet à travailler avec un autre maître d'ouvrage qu'à la Métropole. Parce que multiplier les haltes s'il n'y a pas d'accompagnement en transport en commun en parking ou autre, je ne suis pas sûr que ce soit le cas pour la Belle de Mai, mais en général, ce sujet ne doit pas être vu que sous l'angle ferroviaire. Il faut aussi que nous soyons capables d'amener les gens ici et c'est donc quelque chose que nous ne pouvons pas faire seuls, mais avec la Métropole. Votre demande sera évidemment remontée, déjà en Comité territorial et dans le bilan de la concertation. Elle sera examinée au Comité de pilotage si le Comité territorial le décide vers le 24 ou le 25 octobre.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. D'autres questions ? Madame, puis après monsieur.

Claude TABET, présidente du CIQ Saint-Mauront

Je regarde votre plan. Je voudrais avoir une explication supplémentaire sur la modification dont nous parlions au niveau de la place Bellevue. Vous indiquez « pont-route » modifié ? Qu'est-ce que cela veut dire, s'il vous plaît ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je pense que l'on va essayer de repasser les images.

Claude TABET, présidente du CIQ Saint-Mauront

C'est au niveau de la place Bellevue, en haut de la montée Bellevue, en violet. C'est avenue Bellevue, et non pas « de Bellevue ».

Lisette NARDUCCI, Maire d'arrondissement

C'est un petit détail.

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

C'est un petit détail, mais qui a son importance effectivement pour savoir où l'on se situe.

Claude TABEL, présidente du CIQ Saint-Mauront

Il y a une avenue Bellevue dans le 15^{ème}.

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, il y a un pont-route sur lequel les voitures passent. Aujourd'hui, la circulation des trains fonctionnent sans aucun problème. Nous allons venir doubler la voie et nous sommes obligés de le démolir pour le reconstruire, de façon à permettre la construction de la deuxième voie.

Claude TABEL, présidente du CIQ Saint-Mauront

Vous allez être obligés de démolir une partie de la rue, de la place... Comment est-ce que cela va se passer ?

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

Nous ne sommes pas encore dans des études de détail. Jean-Marc ILLES parlait tout à l'heure d'étude qui se ferait après dans le calendrier que l'on appelle des avant-projets sommaires. Ce sont des études de détail qui vont nous permettre de bien circonscrire le périmètre de travaux potentiels. On sait que cet objet ne passe pas, en termes de gabarit. Par contre, nous n'avons pas encore très clairement défini où nous allons arrêter la limite de la démolition et les impacts sur la voirie.

Claude TABEL, présidente du CIQ Saint-Mauront

Là, c'est pareil, il va y avoir des impacts sur le bruit, parce qu'il y a des riverains qui habitent carrément au bord de la voie. Avez-vous prévu quelque chose de particulier ? Je ne sais pas, moi, un mur antibruit... Je ne sais pas.

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

Quand on fait des travaux, on ne prévoit pas forcément des murs antibruit. On identifie la période dans laquelle on peut réglementairement, de façon à ce que cela limite les nuisances, faire ces travaux-là.

Claude TABEL, présidente du CIQ Saint-Mauront

Il va y en avoir plus et ils vont être encore plus rapides.

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

Il y a deux questions, peut-être. La première question, je croyais qui était la vôtre, était de savoir si pendant les travaux, cela allait faire du bruit et quelles mesures nous allons prendre. Si c'est la deuxième question, elle est effectivement liée à l'augmentation de trafic sur le secteur, et le bruit que cela allait générer. Est-ce votre deuxième question ?

Claude TABET, présidente du CIQ Saint-Mauront

C'est cela. Ils sont carrément au bord de la voie. D'ailleurs, je ne sais même pas si vous allez faire des expropriations.

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

Non, non, non. Tout à l'heure, j'ai présenté assez rapidement. Si l'on peut éteindre la lumière pour que cela soit plus lisible... En tout cas, je vais répondre à votre question. Il n'y a pas d'expropriation avec ce doublement. Il n'y a pas de sujet. Ce qui est en jaune, c'est le foncier ferroviaire de SNCF Réseau. En l'occurrence, ce foncier-là nous suffit pour faire le doublement. Il n'y a pas d'expropriation ni d'acquisition supplémentaire à avoir.

En ce qui concerne la réponse par rapport au bruit lié à l'augmentation de trafic, aujourd'hui, les études que nous avons menées et qu'il faut continuer de mener au travers des études d'impact, nous permettraient de dire (je parle au conditionnel, car il faut vraiment l'étudier de façon précise) qu'il n'y aurait pas d'impact majeur en termes d'augmentation de bruit. Aujourd'hui, ce que l'on appelle le niveau isophone, qui est un niveau de référence calculé en décibels, nous dit que malgré cette augmentation de trafic, on ne dépasserait pas cette limite. Il y aurait une augmentation de bruit, mais elle serait acceptable du point de vue réglementaire.

Claude TABET, présidente du CIQ Saint-Mauront

Nous avons l'habitude d'accepter dans notre quartier. Merci.

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

Merci à vous.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

En fait, le doublement du trafic ne correspond pas du tout à un doublement du bruit. Ce n'est pas proportionnel. Quand vous doublez le trafic, vous ne doublez pas le bruit. Ce que dit Philippe NAUD, c'est que nous restons en dessous des seuils de jour et de nuit. C'est pour cela qu'*a priori*, il n'y a pas d'installation à faire. Ceci dit, ce que j'ai dit dans toutes les réunions publiques, c'est que dans les zones d'aiguillage des zones particulières, parce qu'il y a vraiment des zones très particulières d'aiguillage, avec des joints qui font un bruit qui est un peu particulier, localisé, nous pourrions regarder si nous pouvons aller au-delà du règlement, même si le règlement dit qu'il n'y a rien à faire. Pour cela, il faut qu'il y ait un vrai sujet de bruit ponctuel. Vous savez que le « tac tac » des trains, cela peut faire du bruit. Quand il n'y a pas d'aiguillage, *a priori*, on va appliquer le règlement. Quand on a des zones un peu particulières, là, on pourra revenir vers vous pendant l'étude d'impact, en 2020, avant la fameuse enquête publique. On reviendra vous présenter ces études de bruit, et à ce moment-là, s'il y a des zones particulières, on pourra regarder si l'on peut aller au-delà du règlement. Je ne promets rien, mais nous n'excluons pas d'aller au-delà du règlement.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, nous vous passons le micro.

Claude TABET, présidente du CIQ Saint-Mauront

Est-ce que vous pouvez me dire combien de train passent actuellement ? Combien y en a-t-il, et combien y en aura-t-il ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Actuellement, en moyenne, il y en a 13, par jour, et il y en aurait 48.

Claude TABET, présidente du CIQ Saint-Mauront

Oh là là ! Merci.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui, 13 par sens, multiplié par 2, soit 26, et donc 96. Exact. C'est 26 et 96, je rectifie.

Stéphane COPPEY, président de la fédération départementale France Nature Environnement

Bonsoir, Stéphane COPPEY, Association d'usagers des transports de TER PACA, et président de la fédération départementale France Nature Environnement. J'ai eu la chance de participer à plusieurs de ces réunions. Je vous remercie beaucoup pour avoir pris en compte dans votre exposé liminaire un certain nombre de remarques, déjà. Ce que j'aurais souhaité, c'est que vous précisiez d'où est venue l'idée de doubler les voies portuaires. Est-ce que c'est pour économiser un tunnel sous Saint-Louis, ce qui peut être une bonne idée ? Cela veut dire que l'on détourne simplement les TER par là. Rassurez-nous sur le fait que, comme le craignent certains, ce n'est pas un détournement de la Ligne nouvelle, comme cela avait été imaginé à un moment donné. Pour donner un belvédère à la Ligne nouvelle, on l'envoie sur les voies portuaires. Je voudrais juste un éclairage là-dessus.

Deuxième chose, je me réjouis que Nicaya soit également mandaté sur une autre démarche de concertation qui est celle du suivi de la charte Ville-Port, sur laquelle nous étudions actuellement la question du report modal. Quand on parle de report modal, de camions comme le rail, de marchandises, on étudie également la question de l'utilisation des voies portuaires. En bonne logique, faisant appel au même cabinet, et aux mêmes interlocuteurs, ce serait bien qu'il y ait une cohérence entre les deux projets. Quand on imagine augmenter le nombre de TER sur ces voies portuaires, il faut que ce ne soit pas contradictoire avec ce que l'on souhaite faire par rapport aux marchandises. Cela qui doit contribuer à rassurer certaines personnes dans la salle, c'est-à-dire que les marchandises aujourd'hui, de toute façon, ne viennent pas jusqu'à Saint-Charles. Elles n'iront sans doute plus au Canet. Rappelons aussi que ce projet, ou en tout cas le projet de report modal tel qu'il est présenté par ailleurs, a aussi pour vocation de libérer en partie ou en totalité la gare du Canet. Les marchandises pourraient donc sortir plus vite pour libérer des voies.

Ensuite, qu'est-ce que l'on en fait et comment est-ce que cela se passe au niveau d'Arenc ? Il y a des fonctionnalités qui existent pour les trains de marchandises sur la gare du Canet. Vous n'avez pas repris dans la liste des propositions ou des questions le fait que sur la plateforme d'Arenc, on essaie au maximum de retrouver une partie des fonctionnalités de la gare du Canet. Vous le dites en partie puisque vous dites que l'on aura des voies longues de 850 mètres environ. Il y a aussi d'autres fonctionnalités que l'assemblage des trains

sur la gare du Canet qui sont des fonctionnalités de remplissage des trains. On met des containers, on met des choses sur les trains ou on les enlève. Est-ce que le besoin qui est aujourd'hui un besoin urbain, proche de la ville, on pourrait imaginer le retrouver sur les installations d'Arenc, ou à proximité de ces installations ?

Cela amène à une question que j'ai déjà soulevée : comment gère-t-on les flux de marchandises par rapport à ces voies portuaires ? Est-ce que nous ne sommes pas capables de mettre en place – je sais que c'est compliqué, parce que d'un côté, nous sommes propriété SNCF réseau, et de l'autre côté, nous sommes propriété hors Marseille – une sortie des trains de marchandises vers le port au Nord. On circule sur les voies portuaires et on termine par un assemblage à Arenc, avant de remonter la pente douce qui nous mène à Saint-André pour repartir et pour essayer de rendre compatibles ces flux de marchandises et ces flux de voyageurs.

Je termine sur la question de la halte de la Belle de Mai. Effectivement, il ne faut pas que cela génère de bruit supplémentaire, d'où une grande qualité qui doit être apportée à la pause des voies et au type de trains que l'on mettra sur ces voies. Peut-être des trains plus légers ? Peut-être de systèmes de freinage moins bruyants ? Effectivement, il faut concilier le service et la nuisance aux riverains. Il ne s'agit pas que nous ajoutions de la nuisance.

Par contre, le service, j'insiste là-dessus. La Belle de Mai, c'est aujourd'hui 7 lignes de bus – Madame le Maire le sait – bondées du matin au soir. Je le répète. Amusez-vous, si tant est que ce soit un amusement à prendre ces lignes de bus le matin à 6 heures et le soir à 23 heures. Ces bus sont bondés en permanence. J'appelle de mes vœux SNCF Réseau et Mobilités qu'on ne balaie pas d'un revers de main, comme je m'y attends malheureusement, la question de la création d'une halte à la Belle de Mai parce que, soi-disant, elle serait trop proche de la gare Saint-Charles. Il y a véritablement un très fort potentiel de déplacement sur la Belle de Mai. Les projets qui sont avancés de tramway sur le boulevard National ne répondent pas à la question de la desserte du cœur de la Belle de Mai. Autant sur les autres secteurs, plus proches d'ici, nous avons des éléments de réponse en termes de bus, de tram, de métro, etc. Sur le cœur Belle de Mai, nous avons cette chance, et c'est l'unique chance que nous avons, avec cette voie ferrée qui traverse ce quartier. Elle est électrifiée, en plus, et très bien positionnée en termes d'accès piétons, parce que là, nous parlons bien de piétons. Ce sont des piétons qui prennent le bus aujourd'hui, et qui pourraient effectivement bénéficier de ce service au quart d'heure, que l'on promet sur la Belle de Mai.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur la Belle de Mai, je rebondis tout de suite. L'idée, qui serait la même que le monsieur, est-ce que ce serait des trafics vers Saint-Charles ou plutôt vers le Nord ?

Stéphane COPPEY

Les deux ! Les deux ! Les bassins d'emplois sont dans le cœur de ville, mais la gare Saint-Charles est un point d'entrée du cœur de ville. C'est le cœur de ville lui-même, mais c'est aussi un point d'entrée du cœur de ville par le métro, par les différentes lignes de bus, et c'est tout de même un pôle d'emplois très important, d'où l'attachement presque déraisonnable que certains ont à la gare Saint-Charles par rapport à la Blancarde ou autres. C'est aussi effectivement vers le Nord. Nous avons tout le bassin portuaire, mais également Vitrolles,

tout ce qui se passe autour du cœur, non plus de ville, mais de métropole, avec Marignane, Vitrolles et Aix-en-Provence. Là, nous accédons directement depuis la Belle de Mai à tout ce bassin d'emplois, plus la halte de Saint-André qui est dans les cartons. J'espère qu'elle sortira enfin des cartons. Nous avons vraiment un véritable accès au bassin d'emplois.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Sur la Belle de Mai, j'y ai répondu tout à l'heure. Je le redis, la demande est prise en compte en termes de concertation. Elle n'est pas balayée d'un revers de main. Je redis qu'elle nécessite l'appui de la Métropole qui est concernée au premier chef. Elle doit partager les arguments, Madame le Maire en est convaincue. Elle doit aussi l'accompagner d'un rabattement, comme toutes les gares. Comme toutes les gares que l'on crée, nous ne pouvons pas le faire seuls. Il faut faire remonter ce sujet par le canal ferroviaire, mais aussi par le canal métropolitain.

Sur le « pourquoi nous sommes passés de LNPCA au basculement ? », il y a eu vraiment une convergence d'idées. C'est-à-dire que le gouvernement a privilégié très clairement les transports de proximité et la désaturation des nœuds. Nous l'avons dit tout à l'heure, nous décalons les lignes nouvelles pour plus tard. La population, vous le dites aussi aujourd'hui, est également dans ce schéma-là de transport de proximité, de privilégier la régularité qui est mauvaise sur PACA. Il y a une convergence entre la population, les élus, et le gouvernement.

Techniquement, nous, qu'avons-nous dit à Réseau ? Nous avons dit que si nous voulons améliorer la régularité sur Saint-Charles, il y a quelque chose à faire. Nous devons séparer des flux de la gare, et donc nous devons alléger le flux Paris-Lyon-Méditerranée qui a beaucoup de mal à arriver à Saint-Charles, qui est très surchargé. Il y a des techniques, c'est d'alléger le flux PLM et de le reporter pour des raisons techniques sur la ligne de Marseille à l'Estaque. Premier point. C'est pour des raisons de régularité. Deuxième point, nous pouvons aussi utiliser cette ligne de fret pour développer un TER cadencé et répondre aussi au sujet de RER, de train de proximité, et d'irrigation de la Métropole. Il y a bien l'évolution gouvernementale des élus aussi, le public, et puis, techniquement, la réponse que nous apportons pour améliorer ces voies de surface.

Du coup, je réponds aussi à la question sur le fret. Actuellement, même si cela peut évoluer, l'idée est plutôt que les trains de fret ne circuleraient pas à l'heure de pointe. Nous dimensionnons les infrastructures pour les heures de pointe. Quand on dit 4 TER par heure, c'est à l'heure de pointe. Cela fait 8 dans les deux sens. Aujourd'hui, le schéma avec le port serait que le fret serait en dehors de l'heure de pointe. Ceci dit, même s'il y a un train de fret à l'heure de pointe, techniquement, on peut avoir un train tous les quarts d'heure au TER, cela passe aussi. Cela passe juste, mais cela passe quand même, nous l'avons vérifié. Par contre, si nous avons un jour 6 TER sur la ligne de Marseille à l'Estaque, ce qui n'est pas le schéma d'aujourd'hui, nous ne pourrions pas avoir la coexistence avec le fret. La limite, c'est 4. Cela passe juste, mais cela passe. On peut imaginer aussi qu'un jour, il y ait des améliorations de la signalisation et que cela passera encore mieux. Nous avons aussi des améliorations qui peuvent aller au-delà.

Stéphane COPPEY

Je suis navré de vous interrompre. Le quart d'heure, c'est vraiment le minimum, y compris en journée. Que l'on parle de 10 minutes en heure de pointe, mais en journée, c'est minimum le quart d'heure. Sinon, ce n'est pas une desserte attractive. N'imposons pas des travaux aux riverains. Je ne voudrais pas vous refaire le speech de la ligne Aubagne-Marseille. Quatre ans de travaux, traumatisants, pour les riverains, 250 millions d'euros d'argent public demandés aux collectivités, c'est-à-dire quelque part aussi aux citoyens. Oui, c'est possible de faire circuler des trains en 20 minutes ! Mais on ne le fait pas ! On en a un toutes les heures, et toutes les demi-heures en heure de pointe ! Alors, ne plaisantons pas trop avec cela. Certes, je connais votre discours. C'est une capacité que nous voulons donner, mais au-delà d'une capacité, nous demandons qu'il y ait réellement un engagement.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je considère que ce n'est pas de l'amusement. Passer de 12 à 48 par sens, et vous l'avez dit de 24 à 96, même si l'on sait que le TER est cher et que nos prix effraient toujours tout le monde, quand on compare à d'autres projets en France, même sur PACA, le rendement est là. On double le trafic, plus que cela, et en plus, on le cadence. En mettant au quart d'heure, vous avez dit c'est le minimum, mais on peut penser qu'au quart d'heure, il commence à y avoir des gens qui vont sur le quai sans regarder l'heure. On commence à rentrer dans la logique RER. C'est vrai que dix minutes, c'est un cap supérieur que les études socioéconomiques ont du mal à démontrer, mais à partir du quart d'heure, nous atteignons quelque chose. Il y a une différence entre 15 et 20 minutes.

Je pense tout de même que le coût en vaut la chandelle. Le rapport qualité/prix ne me paraît pas si mal que cela, parce que l'on peut doubler la voie sans infrastructure. C'est cette opportunité que l'on saisit qui fait que ce qui est cher, c'est le faisceau d'Arenc, parce que nous avons décidé d'y garer les TER, mais la voie elle-même n'est pas si chère que cela. Tout cela est quand même assez bien équilibré. Je pense que c'est vraiment un très bon projet.

Sur le fret, l'objectif est effectivement de reconstituer le besoin et de faire que le fret soit compatible avec le TER, d'où ces créations de voies. Le but n'est pas d'augmenter le fret, mais de le rendre plus exploitable, mieux compatible, d'où ces voies de 850 mètres. Je crois que c'est à peu près cela, l'idée.

Nous pouvons passer à une autre question.

Stéphane COPPEY

J'en avais une autre sur la halte d'Arenc. Vous nous dites que nous allons la doubler sur place alors que, effectivement, nous aurions pu penser qu'il y avait des opportunités de la décaler juste un petit peu. Cela paraît assez lourd, comme travaux. Est-ce bien raisonnable ?

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Il y a clairement eu un débat. D'ailleurs, il n'est pas tranché. Ce que vous a dit Philippe, c'est que c'est la préférence du maître d'ouvrage. Il est clair que nous les comprenons. La Métropole a beaucoup pesé pour que

nous la fassions sur place, au plus près des immeubles Euroméditerranée, pour que le bassin d'emplois ne soit pas décalé. Pour caricaturer, il s'agit de ne pas la mettre dans un endroit où il n'y a personne, en gros. C'est beaucoup plus cher, évidemment. Il y a un très gros sujet. Nous avons privilégié l'intermodalité, le bassin d'emplois, au coût. C'est vrai que la question peut débattre. Vous avez le droit d'avoir un avis différent de ce que nous avons présenté et de vouloir la mettre ailleurs. Nous avons regardé. C'est difficile de descendre en dessous, parce qu'il y a un phasage très lourd. Évidemment, il n'y a qu'une voie et qu'un quai, et il faut tout casser. Vous savez que cela fait quelque chose d'assez lourd.

Stéphane COPPEY

Il y a des accès.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Oui, il y a des accès à rétablir. Mais, là, c'est un choix de la laisser là où elle est, parce qu'elle est déjà bien placée. C'est vrai que cela fait un écart de coût très important. Après, quel est votre avis ? Est-ce que l'endroit vous paraît bon, si j'ai bien compris ? Mais c'est le coût !

Stéphane COPPEY

Excusez-moi, mais on finit par être traumatisé, quand même, par les travaux ferroviaires. Je ne voudrais pas encore une fois faire le parallèle avec d'autres travaux. La ligne Aix-Marseille, je reviens d'Aix encore aujourd'hui et j'y retourne demain, ce sont quatre mois d'interruption des circulations sur la ligne d'Aix ! Alors, on prend le train jusqu'à Gardanne, on monte dans un car, le car est dans les bouchons dès qu'il sort de la gare de Gardanne, et on se reprend encore 20 minutes. Il faut 1 heure 10 aujourd'hui pour aller à Aix ! Quatre mois par an pendant quatre ans ! Il y a un moment donné où les travaux, cela devient dingue !

Il y a aussi la question de l'argent public. L'argent public, nous le savons tous, cela ne pousse pas sur le dos. Nous en sommes toujours à essayer de grappiller et vous le faites vous-mêmes au travers du choix du tunnel de Saint-Louis. J'approuve, plutôt. Poussons l'exercice au bout, parce qu'il faut bien distinguer l'emplacement physique des quais avec l'accès piétons à ces quais. On le voit aujourd'hui, vous avez toujours un accès piétons qui va être différent, qui va être 200 mètres plus loin pratiquement, avec les pentes, etc., des quais eux-mêmes. Est-ce que c'est un problème de déplacer le quai de 200 mètres à partir du moment où l'accès à ces quais reste au niveau du tram, par exemple, pour être très concret, et de la tour marseillaise ?

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

Sur le coût, nous avons affiché tout à l'heure la *slide* sur le financement global de l'opération, et pour cibler sur la halte d'Arenc, près de 40 millions d'euros projetés d'investissements. Ce n'est rien que sur la halte d'Arenc.

Stéphane COPPEY

Et sinon ?

Philippe NAUD, Pôle Prospective, Émergence et Maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau)

Il y a plusieurs perspectives. Nous avons eu un projet de près de 25 millions d'euros en déplaçant la halte sur l'un des scénarios présentés tout à l'heure. Effectivement, cela fait un écart assez important. Simplement, en face, il y avait l'intermodalité évidente que l'on connaît aujourd'hui, à maintenir avec le tramway et la liaison avec le bassin d'emplois qui ne cesse d'augmenter – et nous pouvons nous en féliciter – autour des grandes tours et de ces quartiers. C'était cet intérêt-là. Après, il y a le sujet des flux et de l'accompagnement sur la compréhension et la lisibilité de la halte. Aujourd'hui, cette halte a déjà quelques difficultés en termes de lisibilité. L'un des sujets est d'améliorer sa lisibilité par des portiques et une signalétique adaptée. Elle commence à être connue, cette halte. Il y a intérêt de la développer.

Après, la déplacer à 300 ou 400 mètres, cela commence à être beaucoup plus compliqué, parce que, effectivement, le cheminement du tramway vers la halte d'Arenc est une réflexion autre pour arriver jusqu'au quai.

Ensuite, nous sommes encore dans la réflexion de nous demander quel est le meilleur cheminement pour pouvoir faire comprendre à l'usager l'intérêt de cheminer jusque vers l'objet de la halte. C'est tout l'enjeu. Aujourd'hui, c'est une solution, on le rappelle, qui est envisagée. Sur les cinq scénarios, il y en a deux qui potentiellement seront encore étudiés, très probablement, de façon à confirmer encore une fois l'intérêt de l'aménagement urbain. C'est la solution qui nous semble aujourd'hui la plus privilégiée.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

D'une manière générale, soyez convaincus que l'optimisation des coûts, c'est quand même un peu mon « dada ». Je suis extrêmement soucieux de regarder cela. Si j'ai proposé que l'option du tunnel Saint-Louis soit un peu examinée plus précisément, pour voir si pour 100 millions d'euros nous étions capables de le justifier, je l'ai mis à la concertation. C'est bien que nous mettons les sujets de coût sur la table avec le public. J'ai proposé qu'on le mette au débat.

Nous avons aussi optimisé la gare Saint-Charles en diminuant les quais. Sur La Pauline, nous avons totalement changé la configuration. Nous avons gagné une centaine de millions d'euros. Nous sommes vraiment sur ce sujet.

Après, sur les travaux, nous ne pouvons pas dire « *on ne veut pas de Ligne Nouvelle, Ligne Nouvelle c'est dans les champs et cela touche les vignes et les agriculteurs, et après, le reste, c'est la ligne classique. La ligne classique, on interrompt les circulations, il y a des travaux qui perturbent la circulation* ». C'est soit l'un soit l'autre. Mais notre objectif, dans tous ces sujets, est de maintenir le maximum de trains, de faire des phasages qui permettent de maintenir les trains. Alors, les travaux restent. Pour les riverains, cela peut durer, c'est vrai, mais nous essayons de maintenir à la fois les circulations ferroviaires et routières. Nous savons faire cela. On sait choisir et nos équipes savent choisir le meilleur compromis entre les deux. Nous avons un peu l'habitude de faire cela.

Donc, nous sommes bien sur ces sujets. Cela viendra un peu plus tard, mais nous ne l'oublions pas.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Avez-vous d'autres questions ou interventions ?

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

Je voulais inviter le public, si vous avez un avis sur cette question de scénario pour la halte d'Arenc, à s'exprimer en plus de la manière dont il s'est déjà exprimé ?

Lisette NARDUCCI, Maire d'arrondissement

J'avais une petite question, mais ce n'est pas sur la halte d'Arenc. J'avais juste une question sur le Comité de pilotage qui doit se mettre en place. Qui va-t-il rassembler autour de la table, ce comité ? Au-delà du projet, il y a l'environnement immédiat de ces lignes que l'on pourrait aborder ensemble. Je voudrais savoir si la Mairie de secteur sera associée à cette partie-là et si d'autres personnes sont susceptibles de participer à cette réflexion.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je réponds tout de suite au Comité de pilotage, mais en fait, il y a une autre instance que Monsieur le garant a souhaité que nous mettions en place. Il s'agit des comités territoriaux qui n'ont pas la même composition. Le comité de pilotage, c'est le comité des financeurs. Ne sont présents que les financeurs du projet, c'est-à-dire l'État, la Métropole, le Département du 13, la Région et SNCF Réseau, au niveau des Bouches-du-Rhône. Voilà les quatre personnes présentes pour les Bouches-du-Rhône. Il y a la même chose pour le Var et les Alpes-Maritimes. Bien évidemment, la Région est l'un des financeurs principaux.

Après, le Comité territorial sera présidé, non pas par le maître d'ouvrage, mais par le Préfet ou son adjoint. C'est une nouvelle instance où la parole des élus et maires peut être exprimée.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il s'agit du Préfet de département.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

C'est le Préfet de département, mais qui est aussi le Préfet de région pour le département des Bouches-du-Rhône. Tous les maires seront conviés à ce Comité territorial. Après cette instance, il y aura un pré-COPIL pour exprimer vos préférences. Il y aura aussi d'ailleurs des élus, quelques associations (pas beaucoup, trois ou quatre) qui seront choisies par la Préfecture et qui seront représentées à ces comités territoriaux. Il y a une sorte de bilan de la concertation et on imagine que les propositions seront lancées pour être intégrées au COPIL. J'imagine que c'est de cette façon que cela se passera.

Lisette NARDUCCI, Maire d'arrondissement

Je l'espère.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Je dis « j'imagine », car c'est le Préfet qui préside. Ce n'est pas moi.

Lisette NARDUCCI, Maire d'arrondissement

Bien sûr.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission nationale du débat public)

J'apporterai peut-être une précision. Toute cette organisation qui est assez lourde était prévue par une Charte de la concertation qui avait été établie en 2011. Effectivement, la Charte de la concertation prévoyait des instances de gouvernance telles que le Comité de pilotage, qui est décisionnel, avant le ministre chargé des transports. Avant le Comité de pilotage, le Comité territorial départemental est chargé de synthétiser les avis du public et de les porter devant les comités territoriaux. Je n'ai pas demandé en tant que garant de créer ce Comité, puisque cela datait de 2011. En plus, c'est une instance de gouvernance. Je suis dans la concertation, et non dans la gouvernance. Il se trouve que les associations ont demandé que ce qui est écrit soit respecté et qu'elles puissent participer en partie aux instances de gouvernance départementales. En tant que garant, j'ai rappelé cette demande qui a été acceptée.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a-t-il d'autres questions ou interventions ?

Lisette NARDUCCI, Maire d'arrondissement

Bien. Écoutez, d'abord, je veux remercier Messieurs ILLES et NAUD, en tout cas toutes les personnes qui vous ont présenté cette partie un peu plus précise de ce territoire dans lequel nous sommes. Bien entendu, l'enjeu, c'est le projet global, car c'est aussi la destinée de Marseille dans le domaine de son développement.

Merci à vous tous ! Je crois que la concertation est fondamentale. En tout cas, je suis une fervente partisane de la concertation. Je fais tout à fait confiance à monsieur, qui en est le garant, pour faire remonter toutes les observations qui ont été faites ce soir.

Merci pour ce moment riche d'échanges. Je vous souhaite à tous une très bonne soirée.

Applaudissements.

Jean-Marc ILLES, Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (SNCF Réseau)

Merci de votre participation.

La réunion se termine à 19 heures 30.