

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2
CONCERTATION 2019

REUNION PUBLIQUE LOCALE
SECTEUR MARSEILLE NORD,

26 SEPTEMBRE 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 04/10/2019

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



DATE ET LIEU

26 septembre 2019, à 19 heures	Marseille, Cité des arts de la rue, 15 ^{ème}
--------------------------------	---

PARTICIPANTS

Jean-Marc ILLES	Chef de la mission Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SNCF Réseau)
Patrick LARMINAT	Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)
Alain PRÉA	Responsable des zones 13 et 83 (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	7
LES OPÉRATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR LE SECTEUR DES BOUCHES-DU-RHONE	8
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	17

La réunion s'ouvre à 19 heures 10.

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

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue. Merci de votre présence.

Je me présente, je suis Stéphane Saint-Pierre, du cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau pour la concertation sur le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais vous présenter les différentes personnes qui interviendront ce soir. Pour SNCF Réseau, les intervenants sont :

- Jean-Marc Illes, responsable du projet Ligne Nouvelle et directeur territorial adjoint ;
- Patrick Larminat qui est en charge du pôle émergence pour SCNF Réseau en Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Alain Préa qui a la responsabilité du secteur du Var et des Bouches-du-Rhône qui nous concerne ce soir.

Philippe Quévremont est, quant à lui, garant de la concertation et mandaté par la Commission nationale du débat public. Je vais lui passer la parole tout de suite pour qu'il vous expose les termes de sa mission et sa position dans ce projet.

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

Bonjour. Je m'appelle Philippe Quévremont. Je n'appartiens pas au personnel de la SNCF. Je ne suis pas non plus leur prestataire, mais je suis nommé par la Commission nationale du débat public et mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public. Sans entrer dans des détails juridiques, c'est un droit. C'est vous qui avez le droit d'être informés et vous avez le droit de participer. Nous allons faire exercer ce droit aujourd'hui. Je dois veiller sur le respect de ce droit.

Je précise les demandes que j'ai faites à la SNCF pour cette réunion, comme pour les autres. J'ai demandé de faire des exposés introductifs relativement brefs pour qu'ils ne mobilisent pas la parole et que vous ayez le temps de vous exprimer. J'ai demandé que l'exposé introductif ne dépasse pas 30 minutes. Par ailleurs, vous aurez ensuite la parole, dans un dialogue avec des questions et des réponses.

À l'issue de cette période de concertation qui doit se terminer mi-octobre, je ferai un rapport qui sera présenté au comité de pilotage et à la Commission nationale du débat public. Il sera aussi présenté à l'enquête publique, si enquête publique il y a.

Je précise qu'au stade actuel, le projet n'est pas décidé. La décision repose sur une procédure lourde, qui passe par une enquête publique, un décret en Conseil d'État. M. Illes vous expliquera cela si cela est nécessaire. J'ai demandé au maître d'ouvrage de s'exprimer dans ses écrits au conditionnel. Je sais que c'est un peu précieux. À l'oral, ils s'exprimeront au futur, mais quand ils disent que tel aménagement sera, il faut bien que vous gardiez en tête que cet aménagement se fera sous réserve que le projet se fasse.

Je ne vais pas mobiliser la parole. J'ajoute que je n'ai pas le droit de prendre position sur le fond des projets. Mon rôle est de veiller à votre participation. Mon intervention est *a priori* faible dans les réunions, sauf si elle s'avère nécessaire. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

M. Quévremont, merci. Je vais vous donner quelques éléments sur ce que nous avons prévu. Tout d'abord, nous ferons un rappel des grandes lignes du projet et de ses finalités. Ensuite, nous ferons un zoom spécifique sur le secteur des Bouches-du-Rhône, et en particulier sur le secteur Marseille Nord qui vous concerne ce soir. Les interventions porteront sur les installations ferroviaires qui concernent l'entrée en tunnel pour la gare souterraine de Saint-Charles et le secteur de Saint-André, Saint-Henri sur lequel des aménagements sont également projetés.

Nous allons proposer aux intervenants de SNCF Réseau de faire une présentation pour que vous ayez la vision de là où ils en sont et de ce qui est projeté. Ensuite, nous aurons des temps d'échange pour que vous posiez des questions ou formuliez des interventions.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

La réunion de ce soir s'inscrit dans une série de réunions. Je ne sais pas si vous voyez bien depuis le fond, c'est peut-être un peu petit, mais la concertation a démarré le 12 juin par une réunion publique sur Marseille. C'est un dispositif qui se déroule dans les trois départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes. Plus spécifiquement pour les Bouches-du-Rhône, il y a eu une série d'ateliers aux mois de juin et juillet. Ils étaient plutôt destinés aux riverains de manière à ce qu'ils puissent s'informer et avoir des informations personnalisées et spécifiques. Puis, il y a eu des permanences dans les différentes mairies concernées, parce que les aménagements sont principalement sur Marseille et la Penne-sur-Huveaune.

Au mois de septembre, après une petite pause en août où il n'y a pas eu de réunion, le dispositif a repris avec une deuxième série de réunions de concertation. Il y a eu une réunion sur le secteur Saint-Charles qui concerne plus spécifiquement les aménagements autour de la gare, et notamment la gare souterraine. La réunion de ce jour concerne tout le secteur de Marseille Nord. Il y a également des réunions prévues le 30 septembre pour les secteurs de La Blancarde et de La Penne-sur-Huveaune et le 1^{er} octobre pour le secteur concernant Arenç et les voies du port.

Des ateliers thématiques seront également organisés et concernent les trois départements. Selon les thématiques, ils seront localisés à Toulon, Marseille ou Nice. Demain, aura lieu l'atelier sur l'environnement et le développement durable à Toulon. Le 2 octobre, se tiendra l'atelier socio-économique à Marseille à l'École de Management, à côté de la gare Saint-Charles. Le 3 octobre, l'atelier portera sur la saturation ferroviaire ou la désaturation ferroviaire et aura lieu à Nice.

Des réunions de clôture sont prévues. Vous avez évidemment la possibilité de venir. Pour ce qui concerne Marseille, elle aura lieu le 17 octobre en Préfecture de Région.

Le dispositif de concertation mis en place vous permet de vous informer et de contribuer.

Je ferai un retour rapide sur ce qui est ressorti des premières étapes de la concertation qui ont eu lieu en juin et juillet. Ceux et celles qui ont participé avaient des remarques et des contributions.

Pour ce qui concerne le secteur Marseille Nord, et plus particulièrement, le secteur Saint-André, Saint-Henri, les expressions formulées comprennent des éléments sur :

- la faiblesse de la desserte en transport en commun de ce territoire ;
- l'importance potentielle de la desserte ferroviaire avec des difficultés dans les secteurs qui ne sont pas desservis par des gares ;
- l'importance de la cohérence entre les projets d'infrastructure, d'aménagement et les projets urbains ;
- la nécessité d'avoir une vision d'ensemble de ce qui se passe aujourd'hui, de ce qui se passera demain et après-demain, et le manque qui peut exister aujourd'hui.

S'agissant des passages à niveau et des suppressions en lien avec les accroissements de trafic prévus pour les circulations TER par SNCF Réseau, il a été exprimé le fait que ces suppressions sont susceptibles d'accroître l'enclavement des quartiers, de modifier significativement leur fonctionnement, de créer des problèmes importants qui y seraient liés et de réorienter certains trafics, routiers notamment, entraînant des problèmes de nuisance, de bruit, etc. Il est également ressorti l'importance d'améliorer le fonctionnement des quartiers, et non de le dégrader, ce qui implique une vision urbanistique et d'aménagement.

Pour ce qui est des variantes proposées, nous avons pu constater, à partir de l'expression recueillie, une absence de consensus sur ces variantes. Pour le passage à niveau de Saint-André, des impacts fonciers et de fortes nuisances liées au trafic routier sur la variante dite Cauvet ont été identifiés ainsi que des implications sur la suppression de la desserte en transport en commun et les difficultés de leur repositionnement sur la variante dite Barnier.

Des propositions d'itinéraires alternatifs ont également été formulées pour trouver des réponses à ces problèmes d'enclavement cités par certains participants, notamment à travers la zone Actisud. Des demandes d'ouverture d'une alerte ferroviaire à Saint-André ont été émises de manière à ce que les voies ferrées permettent une desserte locale du quartier.

Sur l'autre secteur concerné sur Marseille Nord, à savoir celui de Saint-Louis et Bassens, les aménagements concernent l'entrée Nord. Dans la perspective de la création d'une gare souterraine, il faut bien rentrer en tunnel pour accéder à cette gare souterraine. Les entrées tunnel sont situées dans ce secteur-là. Il a été exprimé, au cours de la première phase de concertation de juin et juillet, les enjeux d'insertion paysagère et de maîtrise des nuisances sonores sur le secteur, les voies ferrées étant assez proches d'un certain nombre d'habitations, notamment de la cité Bassens. Il a également été demandé d'élargir le pont routier des Aygalades, en lien avec les aménagements ferroviaires qui sont projetés. Les participants ont émis des inquiétudes au sujet des impacts fonciers sur les quartiers, les résidences et les secteurs adjacents ainsi qu'une demande de réduction des nuisances olfactives liées aux trains de déchets.

Les participants ont émis le souhait que les implantations des installations ferroviaires ne dégradent pas, mais au contraire contribuent à améliorer le cadre de vie. L'attente était assez généralisée, sur leur insertion et les équipements pouvant aller avec. Certains habitants ont formulé le souhait de rester sur place et que les aménagements n'impactent pas les habitations, notamment sur le secteur de Bassens. D'autres habitants ont, au contraire, formulé le souhait d'être relogés ailleurs et d'avoir une amélioration de leur cadre de vie. Dans cette hypothèse-là, des craintes ont été exprimées sur les conditions éventuelles de relogement.

Des acteurs économiques se sont exprimés en faveur d'un projet de requalification du secteur géographique autour de Bassens.

Que ce soit dans les phases de travaux ou pour le fonctionnement ferroviaire quotidien, des remarques ont été formulées sur l'importance de la sécurité, notamment par rapport aux enfants jeunes, en lien avec les problèmes de traversée, de perméabilité des voies.

J'ai synthétisé les principaux éléments de ce qui a été formulé afin que ceux et celles qui n'ont pas pu contribuer à ce stade aient en tête ce qui a été exprimé. Nous allons prendre le temps d'y revenir ce soir.

Sans plus tarder, je passe la parole à Jean-Marc Illes qui va vous présenter le projet et les éléments constitutifs des aménagements qui concernent plus spécifiquement le secteur de Marseille Nord.

Je vous remercie.

LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

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

Bonjour à tous. Je suis Jean-Marc Illes, chef de mission LNPCA. Je suis aussi le directeur adjoint de SNCF Réseau en PACA.

Le projet LNPCA a été phasé en 2018 par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI). Ce dernier a phasé en quatre parties ce projet. En ce qui concerne Marseille, deux parties sont concernées par ce dont nous parlons aujourd'hui, la phase 1 et la phase 2.

La phase 1 consiste en des améliorations de surface sur la gare Saint-Charles pour améliorer la régularité et pour développer le trafic TER, notamment sur la ligne Marseille à l'Estaque, en augmentant le trafic. La phase 2 est la création d'un tunnel sous Marseille pour désaturer le nœud marseillais et éviter les problèmes de régularité qui se propagent actuellement jusqu'à Nice. Ce tunnel est la seule manière de sécuriser le chemin de fer en PACA. Il est essentiel pour éviter le rebroussement à Saint-Charles.

La Décision Ministérielle (DM) du 4 mars 2019 ne porte que sur les phases 1 et 2. Marseille n'est concernée que par les phases 1 et 2. Les phases 3 et 4 sont des lignes nouvelles, éventuellement à grande vitesse. Elles sont positionnées en violet et en jaune, sur les Alpes-Maritimes et le Var. Une partie de la phase 4 concerne les Bouches-du-Rhône à partir d'Aubagne.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Un projet commence par une DUP. Nous sommes en phase d'études préalables à l'enquête publique, d'où le conditionnel.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Que signifie DUP ?

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

DUP signifie Déclaration d'Utilité Publique. Le calendrier présenté ce soir est un planning possible. La loi qui est en train de sortir qui s'appelle Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) prévoit que les travaux de la phase 1 doivent commencer fin 2022 au plus tard - vous voyez que c'est vraiment très juste – et que l'enquête publique des phases 1 et 2 doit également être menée avant 2022.

Par définition, il faut que nous ayons une DUP avant de commencer les travaux. Un certain nombre de délais positionnent l'enquête publique 18 mois avant. Nous devons aussi être sûrs du financement. La mission de financement doit se tenir en 2020. Ce planning nous conduit obligatoirement à concerter pendant l'été et jusqu'en septembre, octobre afin d'avoir la Décision Ministérielle attendue fin 2019, début 2020. Celle-ci définira le périmètre de l'enquête publique sur lequel la DUP doit être obtenue. Les phases de concertation ont pour but de définir un périmètre d'enquête publique, avec des variantes, l'avis du public, tout ce que nous allons dire ce soir et les autres soirs jusqu'à mi-octobre.

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)

Sur Marseille, vous voyez qu'il y a la phase 1 et la phase 2. Tout ce qui apparaît en vert correspond à la phase 1. Ce sont des installations qui permettent de désaturer le nœud en surface avec des cinquièmes voies à Blancarde, de modifier et créer des blocs de voies en gare Saint-Charles, de doubler les voies du port en vue d'une augmentation du trafic TER et de positionner des zones de remisage et de garage TER. Actuellement, les

garages sont mal placés, ils traversent tout le plateau et créent des problèmes de régularité. Pour développer le trafic sur un axe, il faut que nous mettions les voies de garage sur le même axe, par exemple, à Arenc si le trafic est développé sur Arenc.

La phase 2 apparaît en bleu. Nous avons la gare souterraine, le tunnel sous Marseille avec l'entrée Nord dans ce quartier et l'entrée Est au niveau de Blancarde. Une quatrième voie supplémentaire est également à l'étude jusqu'à la Penne-sur-Huveaune pour augmenter le trafic en phase 2 vers Aubagne, mais la voie s'arrêterait à la Penne, l'idée étant de passer à quatre TER par heure.

Pourquoi faisons-nous ce projet ?

Le premier bénéfice du projet est la régularité. Vous savez que la régularité n'est pas très bonne en PACA, nous ne sommes pas les meilleurs. Il y a vraiment besoin de franchir un cap. Il faut que nous séparions les flux de circulation en surface, ce sont des séparations techniques d'aiguillage et de voies. Avec la gare souterraine, cela permettrait de supprimer jusqu'à cinq cisaillements, cinq possibilités de retard de trains qui se croisent et d'enchaînements en cascade de retards. Nous pourrions en éliminer cinq par heure.

Je vous l'ai dit, les garages TER sont une vraie source de conflit. Les mouvements techniques gênent les mouvements commerciaux, nous les séparerons. Une gare souterraine est importante. Vous avez certainement vu les sujets sur Montparnasse quand nous sommes souvent passés à la télé pour nous faire engueuler, notamment par nos présidents. Un itinéraire alternatif en cas d'incident est essentiel, surtout maintenant avec les postes informatiques où nous avons rapidement des blocages généraux. Il n'y en a pas à Marseille. C'est aussi une sécurisation des trafics.

En termes de capacité, nous aurions une capacité de TER qui passerait de 16 à 23 par heure, sur tout le nœud marseillais, sur toute la zone. Le point important est de passer à une logique de RER. Nous considérons que nous sommes en logique de fréquence de RER quand nous tombons au quart d'heure ou en dessous. À partir de là, nous pouvons penser qu'un certain nombre de gens viennent sur les quais attendre le train, sans forcément regarder l'horaire. C'est une logique de RER avec une fréquence importante.

La gare souterraine permettrait aussi de traverser, de ne plus avoir ce rebroussement avec des changements de correspondances à Marseille, mais d'avoir des trains qui font Toulon-Vitrolles en s'arrêtant à Marseille sans changer de train. C'est essentiel pour augmenter le trafic du chemin de fer. Moins il y a de correspondances, plus nous développons le chemin de fer. Cela irait plus vite avec des voies à 90 km/h à Marseille et nous gagnerions entre 12 et 19 minutes par train, pour les trains qui traversent, donc en moyenne 15 minutes pour les trains qui vont sur l'est ou pour ceux qui viennent de l'est et vont vers Lyon et Paris.

Je ferai un rappel de ce qui s'est passé en 2016. Il y a déjà eu une concertation sur l'entrée en tunnel et plusieurs variantes avaient été envisagées. Vous allez voir que nous sommes aujourd'hui beaucoup plus précis sur les variantes. Les variantes de 2016 étaient des zones très macro et nous n'avions pas du tout fait de zoom précis sur les impacts détaillés. C'est ce que nous avons fait en 2019. Peu à peu, nous zoomons de plus en plus.

Il y a trois ans, nous avons envisagé quelque chose dans le secteur des Marronniers. Il y avait Marseille Nord 1 qui était l'autre variante et il y avait un tronçon commun. Vous voyez que Marseille Nord 1 était assez imprécis.

Si vous regardez, vous avez un peu de mal pour savoir où cela passe, mais c'était dans le secteur de Delorme, Saint-Louis. Le tracé avait été identifié à cet endroit. Cela avait été présenté lors de concertation en 2016 et dans un dossier ministériel.

Suite à cette concertation de 2016, le ministre Vidalies, du gouvernement de Monsieur Cazeneuve, a retenu la variante Marseille Nord 1 dans le secteur Bassens-Delorme qui génère le moins d'impact localement, en réduisant notamment le linéaire d'aménagement en surface. Il nous avait demandé de proposer toutes les optimisations nécessaires pour faciliter l'insertion urbaine dans les quartiers Nord et regarder les synergies potentielles entre le projet et les opérations de renouvellement urbain afin de voir ce qu'il était possible de faire. Il nous demandait aussi de regarder l'impact des nuisances sonores, des installations de chantiers et de les mettre en apparence pour améliorer le choix de variantes. C'était le 18 avril 2017, et cette variante faisait suite à la concertation de 2016.

Ensuite, nous avons fait des études de recadrage puisque le nouveau gouvernement a repositionné le projet en favorisant les trains du quotidien, c'est-à-dire le RER, et a plutôt fait une pause dans les lignes à grande vitesse. Il nous a demandé de faire du RER, du TER et peut-être plus tard des lignes à grande vitesse, mais pas tout de suite. Nous avons fait des études plus précises. Madame Borne a demandé en 2017 de faire une concertation sur les phases 1 et 2 du projet, de positionner l'entrée Nord, le doublement de la ligne et l'entrée en tunnel dans le secteur de Bassens. Le secteur de Bassens est un terme très large, cela ne veut pas dire sur Bassens. C'est à peu près la même chose que Marseille Nord 1, il n'y a pas tellement d'écart. Nous parlons d'un secteur un peu plus précisé parce qu'entre-temps, les sujets sur le positionnement vis-à-vis de la cité et de la rénovation urbaine avaient un peu avancé, mais c'est à peu près le même secteur.

Tout cela se fait pour construire une gare. Nous ne faisons pas un tunnel pour nous amuser, mais pour accéder à une gare souterraine. Nous libérons le site des Abeilles et nous reconfigurons les voies de surface à Marseille Saint-Charles. Le tunnel sert à cela.

Nous avons donc une zone à étudier. Nous devons regarder à la fois l'entrée en tunnel et la possibilité de créer un tronçon de quatre voies au lieu de deux voies dans la zone du tunnel de Saint-Louis. C'est pour cela que nous avons été assez généraux.

Qu'allons-nous regarder aujourd'hui ?

Je vous ai parlé également des voies du port, ce que nous appelons la ligne de Marseille à L'Estaque. Je vous ai dit que dans les aménagements, il était prévu de doubler le trafic. Pour doubler le trafic, il est nécessaire d'assurer la sécurité. Quand nous doublons le trafic, nous doublons les temps de passages à niveau (PN) et nous augmentons les risques. Il y a un sujet de sécurité lié à l'augmentation du trafic et se pose la question de la suppression des passages à niveau dans le cadre de cette augmentation de trafic, le PN1 et le PN2 qui sont les deux derniers PN de Marseille. C'est lié, non pas au tunnel, mais à l'augmentation de trafic de la ligne de Marseille à L'Estaque.

Suite à cette précision de la Ministre, nous avons regardé dans le secteur de Bassens et nous avons souhaité faire deux variantes un peu différenciées. La variante Nord évite la cité pour que le choix soit vraiment ouvert.

La deuxième variante nécessite le relogement des habitants de la cité, ce qui fait le lien avec l'opportunité de leur relogement. Nous avons donc deux variantes différenciées qui sont soumises à la concertation.

Le doublement du tunnel de Saint-Louis est compatible avec les deux variantes. Nous l'avons mis à part, je vais y revenir, parce que nous allons regarder la temporalité de toutes ces choses-là. L'un peut être fait sans l'autre ou l'un peut être fait avec l'autre. C'est pour cela qu'il est à part et qu'il n'est pas lié aux autres variantes. Dans tous les cas, il faut qu'il soit compatible avec les deux variantes, que ce soit celle qui nécessite le relogement des habitants de Bassens ou celle qui ne le nécessite pas.

Aujourd'hui, nous allons regarder la zone des PN, la zone des raccordements Marseille Nord et le tunnel de Saint-Louis.

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

Je vais vous recommander de dire passage à niveau et non PN.

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

Passage à niveau, effectivement. PN, c'est du jargon.

Je passe la parole à Alain. Nous allons commencer par les zones d'entrée en tunnel, avec les deux variantes : la variante Nord qui évite de reloger les habitants du quartier de Bassens et la variante Sud qui nécessite de reloger les habitants.

Alain PRÉA, Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Merci. Bonjour. Alain Préa, je suis responsable territorial 13 et 83. J'ai déjà dû voir certains d'entre vous en permanence ou en atelier. Nous allons commencer par la variante Nord d'entrée en tunnel. À l'extrême gauche, il y a le tunnel de Saint-Louis existant, le centre de transfert, puis il y a la rue Le Chatelier et l'avenue des Aygalades.

En termes de légende, en jaune clair, ce sont les emprises qui appartiennent au domaine ferroviaire, donc SNCF. En orange, ce sont les emprises dont nous avons besoin pour faire les travaux et que nous sommes obligés de garder à l'issue des travaux. En gris, ce sont les emprises dont nous avons besoin pour faire les travaux, mais que nous pouvons restituer après les travaux.

Dans la variante Nord, nous commençons à rentrer en tunnel assez tôt, au niveau du centre de transfert Nord des déchets. Nous voyons, en bleu, les voies qui sont remaniées et en noir les lignes existantes. Nous voyons que nous commençons à plonger ici, en tranchée ouverte. Nous creusons depuis la surface, nous enfonçons les voies ferrées, mais nous ne pouvons pas les recouvrir, parce qu'il n'y a pas assez de hauteur. Une fois que nous arrivons à ce niveau-là, nous passons en tranchée couverte. C'est toujours le même principe : nous creusons depuis la surface, comme nous sommes assez profonds, nous pouvons recouvrir.

Nous continuons à être en tranchée couverte. Nous franchissons les voies ferrées, nous commençons en tranchée couverte et nous entrons en tunnel à partir de là. À partir de là, nous sommes en tunnel, avec des travaux typiquement souterrains faits par les tunneliers. Nous sommes obligés d'écarter les voies ferrées parce

qu'il y a une tranchée couverte et après, nous rejoignons les voies existantes. Au niveau du stade, nous restons sur les deux voies existantes. En gris, ce sont les installations de chantier nécessaires pour creuser le tunnel, mais les surfaces sont ensuite restituées au territoire, parce que nous n'en avons plus besoin.

La variante Sud dite Bassens. Nous avons toujours la même localisation. Nous retrouvons le tunnel de Saint-Louis existant, à deux voies, dans cette solution. Nous restons ensuite à deux voies, puis nous commençons à nous écarter pour mettre une voie supplémentaire, mais nous restons globalement en surface avec moins d'enjeux liés au centre de transfert. Nous retrouvons les mêmes couleurs. Les emprises ferroviaires en jaune ne changent pas d'une variante à l'autre. Les emprises en orange sont celles dont nous avons besoin pour le projet.

Nous commençons à plonger en tunnel, ou en tranchée ouverte, tranchée couverte et tunnel, après l'avenue des Aygalades. Nous refaisons le pont-rail et nous l'élargissons en routier. Nous plongeons à ce niveau et à partir de là, nous passons en tranchée couverte. Tranchée couverte, nous refermons et nous partons en tunnel.

Comme pour la variante précédente, nous retrouvons les zones dont nous avons besoin pour faire les travaux et que nous sommes ensuite obligés de garder en phase définitive. Les zones grises sont celles dont nous avons besoin pour mettre toutes les installations de chantier nécessaires au creusement du tunnel.

Par rapport à la variante précédente, nous sommes obligés de reprendre le pont-route de l'avenue du Marché national et nous n'avons pas d'installation de chantier au Nord, puisque les emprises sont nécessaires pour réaliser les travaux. Dans cette variante dite Bassens, nous utilisons pour rentrer dans le tunnel et pour les installations de chantier les emprises de la cité Bassens 2. Si cette variante se fait, elle serait liée à une opération de renouvellement urbain, comme l'a dit Jean-Marc Illes.

Un enjeu important pour ce projet est la phase travaux, et notamment l'exercice chantier parce que nous allons quand même sortir beaucoup de matériaux de cet endroit. Nous avons envisagé les itinéraires suivants pour les camions. Nous retrouvons les deux surfaces d'installation de chantier Nord et Sud, de part et d'autre de la voie ferrée Paris-Lyon-Méditerranée, l'aménagement potentiel d'un ouvrage provisoire qui permettrait d'assurer une liaison camions et véhicules entre les deux installations de chantier. En bleu, nous avons une proposition d'itinéraire pour l'accès chantier, notamment pour les poids lourds. Nous partirions vers l'A55 et sur la partie Nord, nous prendrions la rue Odette Jasse, nous referions un bout de voirie pour éviter le carrefour en épingle à cheveux et après, nous prendrions la rue du Marché national, le rond-point et directement vers l'autoroute A7. Le nouvel accès à créer n'a pas été défini précisément, mais il faudrait remanier la voirie pour améliorer le carrefour.

Dans la variante Sud, nous retrouvons, en gris, la zone d'installation de chantier. Je n'ai pas représenté le projet, mais nous ne pouvons pas l'utiliser parce qu'il y a la voie ferrée que nous venons de dévier, qui vient en bord et qui se raccorde à ce niveau-là. Nous avons toujours les deux possibilités pour aller rejoindre l'A55. Nous passerions par l'avenue de Boisbaudran, puis l'avenue des Aygalades ou bien nous rejoindrions l'avenue du Marché national pour ensuite rejoindre directement l'autoroute A7. Une fois que nous sommes sur l'A7, nous pouvons aller un peu où nous voulons.

Ce sont nos propositions d'itinéraires pour les poids lourds, pour amener et évacuer les matériaux.

Au niveau des ouvrages d'art, sur tout le linéaire entre le tunnel de Saint-Louis et les entrées en tunnel, nous touchons plusieurs ouvrages d'art, des ponts rails, des ponts routes et un ouvrage hydraulique. Dans la situation existante, il y a deux ouvrages accolés, d'une part le pont-rail de la rue Le Chatelier et d'autre part un ouvrage servant aujourd'hui d'ouvrage de décharge pour le ruisseau des Aygalades. Quand nous continuons, nous retrouvons le pont-rail de l'avenue des Aygalades qui est à sens unique et est géré par des feux tricolores, ce qui entraîne une congestion de part et d'autre aux heures de pointe. Il y a aussi les passerelles, le pont-route de l'avenue du Marché national, avec une deux fois deux voies qui passent dessus, ainsi que l'avenue de la Grande-Ourse qui passe dessous par accéder à la cité Castors.

En termes de travaux, que faisons-nous ?

Pour ce qui est des ouvrages accolés, celui de la rue Le Chatelier et celui de la décharge hydraulique, sur la variante Nord, nous reconstruisons les deux ouvrages. Nous démolissons le tablier, nous reconstruisons un tablier plus large pour supporter une nouvelle voie ferrée et en termes de gabarit routier ou de gabarit hydraulique en dessous, nous restituons le gabarit existant qui est déjà assez confortable. Ce n'est pas le cas de l'avenue des Aygalades dans les deux variantes, même si sur la variante Sud, ce n'était pas strictement une obligation d'un point de vue technique. Nous démolissons entièrement l'ouvrage et nous refaisons un ouvrage plus large, avec un tablier pour le ferroviaire, mais surtout en termes de routier, nous passons la voirie à deux fois une voie, une voie par sens.

Dans le secteur de la Cosmétique, nous démolissons et nous reconstruisons une passerelle ou un franchissement à localiser au meilleur endroit par rapport à l'aménagement qui pourrait être fait dans le secteur. Pour le chantier, nous prévoyons une bande transporteuse ou un accès camions qui permettrait de relier les installations Nord et Sud dans la cadre de la variante Nord.

L'avenue du Marché national comprend un pont-route. Quand nous démolissons ce type d'ouvrage, la route du dessus tombe et nous ne pouvons plus rouler. Comme nous n'envisageons pas de couper la circulation sur un axe structurant, nous construisons un ouvrage provisoire à côté. Une fois que cet ouvrage provisoire est construit, nous basculons la circulation, nous démolissons l'ouvrage, nous en faisons un plus large qui permet de faire passer les voies ferrées dessous. Une fois que l'ouvrage définitif est reconstruit, nous rebasculons la circulation sur l'ouvrage définitif. C'est une opération un peu plus complexe, mais qui reste faisable.

Pour la *slide* suivante, je repasse la parole à Jean-Marc.

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

Je vais essayer d'aller un peu plus vite. Les objectifs fonctionnels sont garantis dans les deux variantes.

La variante Nord n'a pas d'impact sur l'habitat. *A priori*, il y a une maîtrise du risque planning. La répartition des accès de part et d'autre est plus facile. Il y a un sujet technique, à savoir que l'essentiel de la tranchée couverte se fait en dehors des circulations ferroviaires, ce qui est un peu plus simple pour les travaux.

En inconvénients, les installations de chantier sont à proximité d'habitations, évidemment Bassens qui reste dans cette variante, mais aussi Cap Horizon. Il ne s'agit pas des installations définitives, mais des installations de chantier. La zone de travaux est proche du bâtiment Cap Horizon. Le stade devra être mobilisé pendant la phase travaux, puis restitué à la fin des travaux. Il sera nécessaire de procéder à des acquisitions foncières sur le bâtiment des Restos du Cœur, et de zones de fond de jardin.

Un point important est vrai dans les deux cas, il y a un phasage à trouver avec RDT 13 pour maintenir au maximum l'activité du centre de transfert des déchets. C'est d'ailleurs essentiel pour Marseille. Même s'il y a malheureusement eu des évacuations par camion pendant les grèves de 2018, nous allons quand même essayer d'éviter cela et que la solution ferroviaire soit maintenue le plus possible par un phasage avec RDT 13. C'est faisable, car il y a beaucoup de voies de service remaniées et une seule communication de voie principale.

Les objectifs fonctionnels de la variante Bassens sont garantis. Cela peut être une opportunité – mais j'aurais pu le mettre dans les inconvénients - pour le relogement des habitants dans le cadre d'une amélioration de la qualité de vie, en accord avec les habitants, avec les acteurs locaux. Dans cette variante, les installations de chantier sont localisées du même côté de voies, ce qui peut être une facilité. Les travaux n'ont pas d'impact sur les habitants de Bassens parce qu'ils sont relogés.

En tant que chef de projet, un sujet peut être un peu plus délicat à gérer, c'est le risque planning, parce que reloger des gens est un risque planning. Si le relogement prend deux ou trois ans, cela peut être assez catastrophique pour la gare souterraine en elle-même. Le risque planning est donc une difficulté à gérer. La réalisation de la tranchée couverte est totalement en zone de circulation, il y a donc plus d'impacts pour les circulations. Il y a accessoirement la reconfiguration de l'avenue du Marché national, ce qui n'est pas le cas dans l'autre variante.

Côté maîtrise d'ouvrage, c'est 50/50, nous sommes dans une opportunité *versus* chantier. Tout cela s'analyse et est ouvert. La concertation sera déterminante pour savoir quelle est la variante que nous souhaitons orienter, même si c'est la Ministre qui décidera ensuite.

J'aborde maintenant le doublement du tunnel de Saint-Louis. Dans la situation actuelle, la ligne TGV arrive, passe sous les voies qui viennent de L'Estaque et se branche. Nous avons deux possibilités que nous laissons ouvertes. La première consiste à doubler la ligne, c'est-à-dire que les trains TGV restent au milieu et les trains rapides plongent vers la gare souterraine. Nous voyons bien que cela apporte une fluidité de trafic importante. Dans ces cas-là, il faut doubler les trains qui viennent de L'Estaque et qui restent en surface de part et d'autre. La deuxième solution, sans tunnel de Saint-Louis, nous voyons qu'il y a un tronç commun de deux kilomètres qui doit être géré, c'est-à-dire qu'il y a à la fois les trains TER qui viennent de L'Estaque et les trains rapides qui vont être ensemble sur ce tronçon. Ils se resépareront vers la halte de Saint-Louis pour de nouveau faire deux voies différentes.

La *slide* suivante est la sortie du tunnel TGV. En jaune, ce sont les emprises ferroviaires, et non les travaux. Les travaux sont en orangé.

Il y a une zone de chantier, un bassin de rétention. Tout ce qui est jaune, c'est le chemin de fer et tout ce qui est orangé serait à acquérir. Il y a des zones à acquérir à plusieurs endroits sur lesquels se trouvent des habitations. Je pense que des gens dans la salle sont concernés. Les zones de travaux sont assez grandes, mais elles pourraient être réduites. Elles peuvent être faites sans toucher aux habitations. Les zones de chantier ne sont pas dimensionnantes. Je reviendrai sur les zones dimensionnantes. Nous reviendrons sur les cartes avec vos questions. J'essaie de passer un peu vite.

De l'autre côté, nous avons les têtes de tunnel. Nous passons sous l'avenue, donc ces zones sont à acquérir. Il y a moins d'impact de ce côté-là. Pour faire une sous-station, il faut que nous acquérions la zone entre la route et le chemin de fer. Nous nous branchons sur les cinq voies. Il y a une continuité avec la variante Nord. Ce branchement est facilité dans le cas où la variante Nord est retenue, puisque nous avons déjà cinq voies ici.

Quels sont les avantages et les inconvénients du tunnel de Saint-Louis ?

Le premier avantage est la suppression du tronçon commun à double voie. Nous passons à quatre voies, ce qui est forcément un sujet de robustesse. Il y a un petit bémol : depuis la suppression de la halte de Saint-Louis, il y a moins de trains lents, mais l'insertion est plus facile au niveau ferroviaire. D'un mal peut naître un bien. Il y a de toute façon une meilleure robustesse du système ferroviaire à l'entrée Nord de Marseille par la suppression de ce tronçon commun. C'est principalement un sujet de régularité et de fluidité.

Les deux inconvénients sont la nécessité de réaliser des acquisitions foncières et immobilières et la proximité des installations de chantier des maisons, même si c'est de moindre ampleur que tout à l'heure. Nous pourrions y revenir dans le détail en fonction des questions.

Nous passons ensuite rapidement aux passages à niveau, parce que nous sommes un peu longs, excusez-nous. Je passe la parole à Patrick qui était impatient.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Patrick Larminat, SNCF Réseau. Je m'excuse par avance, nous allons effectivement aller très vite. Je vais rester très factuel pour laisser la place aux échanges. Beaucoup d'entre vous ont participé aux ateliers et savent déjà 90 % de ce qui va être dit. Je m'excuse auprès de ceux qui n'ont pas participé aux ateliers, mais il y aura le temps pour toutes les questions.

Les passages à niveau de Saint-André et de Saint-Henri sont une conséquence de l'augmentation du nombre de trains voyageurs sur les voies littorales. L'objectif est d'assurer la sécurité des usagers de la route et des voyageurs suite à cette augmentation. Des événements de sécurité routiers avérés ou signalés se sont produits sur ces passages à niveau, que ce soit le 1 ou le 2. Ils ont déjà un impact sur la circulation routière, la congestion en raison de l'augmentation significative du temps de fermeture de ces passages à niveau liée à l'augmentation du nombre de trains, surtout pendant les heures de pointe. Une future potentielle halte ferroviaire à Saint-André fermerait les barrières encore plus longtemps.

L'étude que nous cherchons à faire est conduite en concertation avec les habitants, la Métropole et la RTM afin de proposer des solutions permettant tout ce que nous avons déjà évoqué en atelier.

Tout le monde sait où se trouvent les PN 1 et PN 2. Tout le monde connaît le chemin du Passet qui donne derrière sur le boulevard du Grand Camp et dans l'impasse. Au départ, nous avons présenté dans les ateliers une solution où nous fermons purement et simplement le PN et nous reportons la circulation, qui n'est pas énorme en distance, par l'accès déjà existant. Suite aux échanges et à la concertation, le maître d'ouvrage a bien prévu de proposer au comité de pilotage de ne pas retenir cette solution qui n'apparaît pas satisfaisante, en particulier sur les aspects sécurité auxquels nous sommes très attentifs. Effectivement, il n'y a aujourd'hui qu'un accès, et s'il est bouché pour une quelconque raison, il ne faut pas que les gens puissent être bloqués. L'objectif sera de travailler de nouveau ensemble, puisque la concertation n'en est qu'à ses débuts. Si le projet se fait, il y aura une enquête publique, nous aurons donc du temps pour travailler.

L'objectif est de proposer la création d'une nouvelle voirie. Il y a deux positions possibles. Il y en a une qui est reprise dans le document que vous avez tous. Il s'agit de créer une voirie en continuité du boulevard du Grand Camp. La difficulté sera la jonction, parce qu'il ne faut pas créer de danger supplémentaire. Il y a quelque chose à travailler pour créer un deuxième accès et ne pas en laisser qu'un.

Nous continuons sur le passage à niveau n° 2, dans la rue Condorcet. Les variantes que nous avons envisagées en début de concertation sont rappelées : le côté du boulevard Barnier – j'y reviendrai - et le côté du boulevard Cauvet. Dans le cadre de la concertation, nous avons proposé au départ un passage souterrain qui permettait dans un futur des accès au bus, au tramway, etc. Nous avons compris qu'à tous les niveaux, les passages souterrains n'étaient pas vraiment souhaités pour diverses raisons sur lesquelles je ne m'attarderai pas. Nous proposerons donc au comité de pilotage de ne pas prévoir de passage souterrain.

Rapidement, nous avons beaucoup échangé sur la variante Cauvet. Elle consisterait à ouvrir un ouvrage au droit du boulevard Cauvet, ce qui ramènerait la circulation soit vers la traverse du Chemin de Fer soit en continuité du boulevard Cauvet pour alimenter toute cette partie du quartier. Les gens ne reprendraient pas le boulevard Condorcet, mais iraient tout droit. Cela pourrait soulager la circulation sur le boulevard Condorcet, mais évidemment cela change le cadre de vie pour les habitants de cette partie, avec une circulation de véhicules qui passaient au PN2.

Au-delà de la circulation supplémentaire, la RTM et la Métropole nous ont demandé de prévoir que les grands bus Mercedes électriques puissent passer à l'avenir. Le gabarit étant assez important, nous serions obligés d'élargir la route aussi bien dans le virage que dans la première partie de la traverse du chemin de fer, ce qui entraîne des impacts fonciers importants pour les habitants. Il y a aussi potentiellement un petit impact foncier dans le jardin juste au coin.

J'entends que vous réagissez, nous allons y venir très vite.

Voici une image de ce que pourrait être cet ouvrage. Nous retrouvons la traverse du Chemin de Fer.

L'autre proposition qui a été évoquée est la remise à double sens du boulevard Barnier. Le sujet est également de faire passer les bus, ce qui nécessite un élargissement de l'ouvrage existant, une suppression du stationnement dans le boulevard Barnier et une reconstitution de places. Pour améliorer la sécurité au carrefour, il s'agit de mettre en place des feux tricolores.

Je ne m'attarde pas plus, vous allez pouvoir réagir.

Pour résumer, la variante Barnier consiste à remettre à double sens le boulevard, à mettre en place un feu rouge au croisement Barnier/Condorcet et à couper la circulation boulevard Barnier pendant les travaux. L'inconvénient principal, évoqué en concertation et qui est confirmé, est que si les bus passent par le boulevard Barnier et remontent la rue Condorcet, ils ne desservent plus la partie de quartier qui est au Sud-Est et qui était desservi par l'arrêt l'autre côté du PN 2. C'est un sujet qu'il faudra traiter, sur lequel nous pourrions réfléchir ensemble.

L'autre variante entraîne une modification du quotidien des habitants des deux traverses, que ce soit le boulevard Cauvet ou la traverse du Chemin de Fer.

Je pense que ce n'est pas la peine d'en dire beaucoup plus. Nous allons répondre à vos questions.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je souhaite donner quelques éléments sur cette phase d'échanges. Je ne présume pas des positions qui sont celles que vous pouvez avoir, les différences ou divergences de point de vue qui peuvent exister entre vous sur les propositions faites par la maîtrise d'ouvrage, mais je vous demande du respect, de l'écoute. Nous enregistrons les échanges pour réaliser un reporting *in extenso* de l'ensemble de vos contributions. Cela veut dire que lorsque vous souhaitez prendre la parole, je vous demande de lever la main, d'attendre le micro, de vous présenter et d'essayer de parler avec le micro en appuyant sur votre menton. Cela permet de mieux entendre et cela est plus efficace pour que nous puissions noter.

Je vous demande également de mettre vos téléphones sur vibreur.

Je vous propose un temps sur la question des passages à niveau et un temps sur la partie Marseille Nord, Bassens. Si nous faisons tout en même temps, cela risque d'être un peu compliqué. Nous vous proposons, si vous en êtes d'accord, de commencer par les passages à niveau. Nous prendrons toutes les questions, nous prenons le temps, mais simplement cela risque d'être un peu compliqué à suivre si nous faisons tous les thèmes en même temps. Je préférerais que nous fassions dans un premier temps les passages à niveau, PN 1 ou PN 2, comme vous voulez, nous essaierons de gérer la temporalité et nous passerons ensuite au secteur Bassens et au tunnel Saint-Louis.

Première partie sur les passages à niveau, vos questions, vos contributions. Nous demanderons donc à SNCF Réseau d'apporter des éclairages ou des réponses si vous en attendez. Merci.

Ma deuxième consigne est d'essayer d'avoir une prise de parole concise, compte tenu du fait que vous êtes assez nombreux. Chacun aura ainsi la possibilité de s'exprimer.

Qui veut commencer ?

Est-ce sur les passages à niveau ?

Jean-Bernard BRIAND, habitant de Saint-André

Non, avant tout autre chose, je voudrais d'abord aborder la problématique de restitution des précédents ateliers.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

D'accord. Alors, attendez, je vais vous donner un micro. Nous allons quand même respecter les règles. Nous allons vous donner un micro, vous vous présentez.

Jean-Bernard BRIAND, habitant de Saint-André

Bonjour, je suis Monsieur Briand. Je suis un résidant de Saint-André, et plus précisément de la traverse du Chemin de Fer. J'ai participé à la réunion du 17 juillet qui s'est tenue au CIQ de Saint-André. J'ai posé quelques questions dans cette réunion. J'avais notamment posé une question dont le sens était de distinguer ce qui relève du TGV de ce qui est lié au TER, au transport urbain, purement régional. La restitution a été faite de manière à dire que nous devons avoir des actions concertées sur l'ensemble des projets. Oui, cela me paraît cohérent, mais cela n'était pas le sens profond de ma question. Le sens profond de ma question est de savoir ce qui va nous être imposé par le Ministère et quelle est notre marge de manœuvre là-dessus. C'était ma première question.

Il y a deux points que je ne retrouve pas dans la restitution. C'est d'une part la raison pour laquelle le problème d'engorgement de Saint-Charles est traité en déportant, une fois de plus, le problème sur les quartiers Nord de Marseille.

Applaudissements.

Cela fait 50 ans que nous supprimons systématiquement les problématiques de l'hypercentre de Marseille et que l'on nous reporte tout cela au niveau des quartiers Nord. Je pense que nous en avons ras le bol. C'est un point que je n'ai pas retrouvé dans la restitution alors que je l'avais mentionné.

L'autre point concernait l'augmentation du nombre de TER. Je trouve que vos chiffres sont très difficiles à comprendre. Vous parlez que nous allons passer de deux à quatre TER en heures de pointe. Quand nous reprenons tout cela, on nous annonce que cela va entraîner des fermetures incessantes des passages à niveau. D'accord, mais quand nous passons de deux à quatre et que nous voyons qu'un TER nécessite un temps de fermeture du passage à niveau d'une minute, au final cela fait quatre minutes. Je trouve certaines choses anormales.

Il y a aussi d'autres choses que je trouve anormales et qui ont été balayées d'un revers de main, que nous ne retrouvons pas, ce sont les autres possibilités permettant de ne pas fermer ces passages à niveau. J'y reviendrai tout à l'heure quand nous serons sur ce chapitre-là.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Sur les trafics, la répartition des trafics TER et des trafics TGV, qui vous répondre ?

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

Nous pouvons peut-être montrer la répartition des trafics bleus et orangés. Quand vous dites que le nombre de TER passe de deux à quatre, c'est par heure et par sens, et non sur la journée. Il faut multiplier par deux pour avoir le nombre par heure.

Si nous allons vers une Déclaration d'Utilité Publique, cela veut dire que l'infrastructure est UP, comme on dit. Nous ne déclarons légalement pas un service, mais une infrastructure. La loi française est comme ça. Une infrastructure sert à faire quelque chose. Elle ne sert pas dans l'absolu. Nous devons donc faire des études socio-économiques pour justifier auprès de toute une série d'instances que notre projet a un intérêt. Nous faisons une étude de trafic pour vérifier comment cela peut se développer avec ces infrastructures et avec une augmentation de trafic prévisible liée à davantage de mobilité, de TER, des aménagements de transport commun. Le projet de service correspondant aux infrastructures que nous projetons est celui-là. Ce n'est pas un engagement, mais c'est ce qui est étudié possiblement. Si nous comparons la situation 2017 à la situation phase 2, vous avez à peu près sur toutes les zones un doublement du trafic TER et une quasi-stabilité des trafics TGV. Le projet phases 1 et 2 est donc un projet TER, ce n'est pas du tout un trafic TGV. La traverse souterraine sert évidemment à diamétraliser les TGV, mais nous créons des trafics nouveaux diamétraux TER qui pourront traverser Marseille, de Toulon vers l'aéroport, sans s'arrêter.

Le gouvernement a bien orienté le trafic vers le train de proximité et cela correspondait à la demande de concertation de 2016. Nous en sommes là. Je confirme donc que nous sommes bien sur les projets TER. Les chiffres sont ceux que nous remettons aux instances qui nous contrôleront pour voir si le projet est rentable. Cela répond à la question de savoir à quoi sert le projet et à la séparation des sujets.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Pouvez-vous préciser les phases 1 et 2 sur les graphiques ? Quelles sont-elles ?

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

Si nous regardons la zone de la ligne de Marseille à L'Estaque, nous passons de 13 à 48 au total. C'est là que nous avons l'augmentation de trafic dès la phase 1 et également en phase 2. Vous avez par exemple l'augmentation de la ligne Marseille-Aix. Sur la ligne Marseille-Aix, nous sommes aujourd'hui à 38, elle passe à 48 en phase 1 et nous visons 72 en phase 2, c'est-à-dire six TER par heure. Ces chiffres sont par sens. Il faut donc multiplier par deux. Je propose d'ajouter cette information dans la présentation.

Jean-Bernard BRIAND, habitant de Saint-André

Nous n'identifions pas bien les passages à niveau concernés. Où seraient situés les PN 1 et PN 2 ?

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

Les PN 1 et PN 2 sont là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons revenir sur les passages à niveau.

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

Ils concernent la ligne Marseille à L'Estaque.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y avait une question sur la raison pour laquelle la résolution de problèmes de la gare Saint-Charles est reportée sur Marseille Nord.

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

C'est vraiment la raison d'être du tunnel. Dès que nous décidons de faire une gare souterraine à Marseille, il faut forcément qu'il y ait une entrée et une sortie. Nous parlons de l'entrée du tunnel. Si nous la faisons en plein milieu de Saint-Charles, il y a plus d'habitats qui sont touchés qu'ils ne le sont pas. Vous avez remarqué qu'il y a une solution d'entrée en tunnel qui ne touche aucun habitat en termes de démolition de maison. Il y en a une qui existe. Il y en a une qui nécessite un relogement, mais il y a une solution qui ne concerne aucun habitat. Nous choisissons évidemment l'endroit où nous touchons le moins d'habitats. Quand je dis « nous », c'est le Ministère qui l'a fait en 2016 et nous verrons ce que fera la Ministre actuelle. Je ne sais pas ce qui sera décidé.

Il est évident que nous choisissons l'endroit où il y a le moins d'impact en termes d'habitat. C'est pour cela que dans le choix, il est essentiel que l'habitat privé soit le plus préservé possible, même s'il reste effectivement des endroits où il ne l'est pas.

Si nous choisissons un endroit où l'habitat est concerné, la problématique est de savoir si nous pouvons reloger les habitants. C'est un élément complémentaire, mais au départ, le maître d'ouvrage cherche un endroit où il y a le moins d'habitats touchés et notamment des quartiers. Le but n'est pas de mettre dans les quartiers Nord, c'est un des endroits où il y a le moins d'impact.

Dans la variante que nous proposons, il y a une solution qui ne touche aucun habitat privé en termes de destruction, indépendamment du tunnel de Saint-Louis qui touche quelques maisons.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, une troisième question portait sur la nécessité de supprimer les passages à niveau. Qu'est-ce qui justifie dans les trafics proposés la nécessité de les supprimer ?

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Le calcul que vous avez fait, nous sommes d'accord, c'est une minute, une minute 15 par fermeture. Aujourd'hui, il y a deux trains par heure et par sens, ce qui donne à peu près quatre minutes. Dans la journée, il y a 13 trains qu'il faut multiplier par deux, il y a donc 26 trains TER par jour sur la ligne. Quatre fois par heure, une minute 15, nous sommes à cinq minutes en arrondissant. Demain, c'est le double, donc nous arrivons à peu près 10 minutes de fermeture par heure.

De la salle

Cela ralentit la circulation.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Le passage à niveau est fermé huit fois une minute 15, nous sommes donc autour de 10 minutes. Nous estimons que cela pose problème au niveau de la congestion urbaine. Vous connaissez bien la configuration, au-delà du PN, une remontée de véhicules se forme. Monsieur avait fait une proposition qui a été prise en compte. Il faut que nous la regardions. Suite à une alerte ou à des indications récentes, un projet d'amélioration de l'accès routier est envisagé.

Aujourd'hui, si nous respectons la signalisation routière, ce passage à niveau est en totale sécurité. Sauf que de nos jours, nous avons des comportements volontaires ou non volontaires. C'est pour cela que nous avons filmé pendant 24 heures. Je ne vais pas vous passer tout le film, mais vous avez une image dans le document qui montre juste un extrait.

De la salle

C'est l'incivisme des gens.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Les installations ne sont quasiment jamais en cause dans les accidents de passage à niveau.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, n'intervenez pas comme cela. Nous ne pourrions pas noter ce que vous dites. Laissez finir et ensuite nous prendrons une autre intervention.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Nous faisons une évaluation de la sécurité. De notre point de vue, ce passage à niveau est déjà compliqué dans un contexte routier compliqué. Demain, il le sera encore plus qu'aujourd'hui. Des estimations et des calculs sont faits. Nous sommes obligés de le proposer à la suppression, mais il peut y avoir des évaluations différentes.

Je vous le dis, il y a quand même eu des accidents, des quasi-accidents, des signalements au passage à niveau n° 1.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, attendez. Voilà les éléments de réponse, nous allons pouvoir continuer. Nous continuons, nous sommes sur le secteur des passages à niveau. Attendez, prenez le micro.

Denis PELLICCIO, CIQ de Saint-André

Je voudrais faire un petit préalable.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Présentez-vous.

Denis PELLICCIO, CIQ de Saint-André

Denis Pelliccio, du CIQ de Saint-André. Puisque nous parlons de SNCF, je veux bien que la SNCF ait un projet avec l'État de faire passer des TER supplémentaires sur la voie littorale, tout au moins la voie du port.

Je me demande d'ailleurs pourquoi elle est appelée la voie du port. Il y a peut-être des arrière-pensées, mais je n'irai pas plus loin.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

La ligne de Marseille à L'Estaque.

Denis PELLICCIO, CIQ de Saint-André

Oui, voilà, c'est mieux pour nous, car dans la tête des gens, cela peut influencer sur ce que cela va devenir.

Dans le Contrat État-Région 2015-2020, il ne suffit pas de donner la possibilité à des TER de passer, il faut qu'à un moment donné, quelqu'un ait la volonté de les faire passer. Puisque le Contrat État-Région se termine en 2020, je le dis, je le redis et je le redirai tout au long des réunions que nous aurons, j'aurais aimé avoir la Région autour de la table, parce qu'à un moment donné, c'est la Région qui va décider de mettre des trains ou de ne pas mettre de train.

Nous sommes partis sur la Ligne Nouvelle, puisqu'il était question de faire un TGV qui aille jusqu'à Nice. En cours de route, les choses ont été changées, mais le Contrat État-Région, lui, n'a pas changé, si je me souviens. Qui nous dit qu'en 2020, le nouveau président de Région, qui sera je ne sais pas qui, prendra les mêmes décisions et décidera de faire des TER ? Je n'en sais rien et vous n'en savez rien non plus. Cela veut dire que nous sommes en train de faire des élucubrations sur un projet à long terme avec des gens qui ne sont pas autour de la table et avec gens qui ne peuvent pas préciser exactement ce qu'ils pensent.

Nous avons fait la même chose avec le port. Nous avons eu, hier, une présentation sur le GPMM et les projets de la SNCF n'étaient même pas signalés sur les planches. C'est vrai que c'était un point d'étape pour que nous puissions dire les nuisances que nous avons actuellement. Je serai attentif à ce qui va se passer et j'espère que les trains qui vont sur le port et les trains de marchandises seront intégrés à toute la résolution du problème. Nous ne pouvons pas travailler sur Marseille avec un port autonome au milieu de la ville, sans penser qu'à un moment donné, il y aura peut-être des contraintes qui feront que les trains TER ne pourront pas passer, parce qu'on voudra favoriser l'extension du port. Il faut aussi que ces trains de marchandises passent. Nous ne voyons pas toutes ces contraintes-là. Nous sommes dans l'élucubration la plus complète. Je pense que c'est un truc qui a été fait à Paris, excusez-moi.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Ce sont donc des questions sur les services et la prise en compte des contraintes.

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

Il y a deux sujets. Il y a le sujet sur la prise en compte des trains de fret au milieu des trains TER. C'est Patrick qui répondra. Le projet de quatre TER par heure et tous les schémas de desserte de toute la région jusqu'à PACA ont été faits avec la Région, les services techniques régionaux, les élus régionaux. Ces schémas de desserte sont totalement partagés avec la Région. C'est même eux qui nous ont dit nos perspectives à long

terme. S'il y a une nouvelle majorité, cela peut changer, mais à ce moment-là, vous ne faites aucun projet, vous dites que comme les majorités vont changer, je ne prévois rien. Le projet n'est pas fait.

Denis PELLICCIO, CIQ de Saint-André

Ce que je veux dire, c'est qu'il n'est pas nécessaire de supprimer le passage à niveau.

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

Si un certain enclenchement est pris, la DUP sera en 2023. Il y a un changement de majorité qui peut me dire d'arrêter le projet. Sur cela, vous avez absolument raison, mais en 2023, nous n'aurons pas encore fait les passages à niveau. Il y aura le temps de l'arrêter si la nouvelle majorité nous dit non. Vous avez absolument raison, cela peut s'arrêter par une nouvelle majorité. Notre travail est de travailler avec la majorité, de faire de la projection, mais nous sommes tout à fait conscients que cela peut s'arrêter.

Sur le sujet de l'insertion des TER et des trains de fret, je laisse la parole à Patrick Larminat.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Nous avons bien retenu du travail que nous avons fait ensemble - et merci, Monsieur, de l'avoir rappelé - votre inquiétude bien justifiée envers l'ensemble des projets qu'a rappelés Monsieur Pelliccio, le projet de tramway, les projets urbains, les projets du port, le projet sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. Vous avez déjà subi beaucoup de projets. Nous avons bien compris qu'il existe une volonté de comprendre la globalité de ce qui va se passer, y compris sur le port. Comme tout le monde, le Port a des projets. Nous avons bien compris que cette volonté de comprendre l'ensemble était un préalable à continuer le travail de précision sur ces passages à niveau. Aujourd'hui, il faut que vous compreniez l'ensemble de ce qui va se passer et participer.

La Charte Ville-Port est un début de travail, mais elle va dans ce sens-là. Il y a les gens du Port, les gens de la Métropole. La Région n'y est pas pour l'instant, mais elle y sera peut-être à l'avenir. Nous, nous devons y être. Il faut que nous puissions vous donner les éléments. Je crois que tout le monde la partage. Nous l'avons déjà remontée à l'État, à la Métropole. Il faut pouvoir travailler avec vous sur la globalité de ce qui va se passer dans les années à venir. Dans ce cadre, nous pourrions peut-être commencer à travailler sur les passages à niveau, la sécurité, l'intérêt des solutions, etc.

Nous ne pouvons pas vous dire aujourd'hui ce que le maître d'ouvrage Port prévoit, les trafics dans l'avenir, le développement du fret.

De la salle

Il y est déjà, le fret.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Il y est déjà. Nous prévoyons d'adapter les voies GPMM à Arenc, mais ce n'est pas pour en mettre plus. C'est pour que le fret perturbe moins le trafic voyageurs. Le projet prévoit que le fret perturbe moins la circulation des voyageurs. Pour répondre à ce besoin de compréhension, vous n'avez pas aujourd'hui les personnes que vous auriez souhaité avoir en face. Il va falloir que cela vienne assez vite.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur. Nous allons prendre toutes vos questions, pas de souci. Présentez-vous.

Daniel GANORA, habitant de la traverse du Pas du Faon

Daniel Ganora, j'habite la traverse du Pas du Faon. Vous justifiez les travaux et vos projets par une augmentation du trafic voyageurs, mais la justification véritable que vous n'avez pas du tout exposée est le fret. Le fret est déjà relativement important. C'est très probablement votre véritable justification économique en liaison avec la suppression de la gare du Canet qui est aussi en projet.

Cela veut dire, pour les habitants du quartier, des risques écologiques, des risques de matières dangereuses, etc. Ce n'est donc pas raisonnable du tout.

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

Nous prenons note de votre position. Je vais donner la parole à Patrick, mais je voudrais juste dire que SNCF Réseau encaisse des recettes par la vente des péages. Or les péages du fret sont les plus bas et l'ensemble des recettes fret de France s'élèvent à 100 millions pour tout le réseau alors notre chiffre d'affaires est de quatre milliards d'euros. Il n'y a aucun intérêt économique à développer le fret. C'est plus souvent de l'accompagnement.

De la salle

Cela me fait plaisir.

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

Il faut cependant le faire aussi. Nous avons besoin du fret pour développer, mais ce n'est pas notre intérêt caché. Vous avez le droit de le penser.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez. S'il vous plaît !

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

Je dis juste que nous n'avons pas d'intérêt économique sur le fret. Cela a été enregistré, vous avez le droit de le penser quand même.

Quelle était l'autre question ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

C'était la justification qui n'est pas le voyageur, mais le fret et les risques associés.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Nous ne pouvons pas chercher à vous convaincre du contraire. C'est normal que vous le pensiez puisque ce sujet était associé au projet fret il y a quelques années. Cela a existé, nous n'allons pas dire le contraire. Aujourd'hui, nous portons ce projet voyageurs. Des explications pourront peut-être être données sur l'avenir dans le cadre de la Charte Ville-Port. Cela servira peut-être au trafic fret, mais je ne vais pas chercher à vous

convaincre. Je voudrais vous dire que même s'il n'y avait pas d'augmentation de trafic fret, même si le fret était supprimé, nous aurions besoin pour le trafic voyageurs. Vous me croyez ou vous ne me croyez pas, mais je suis obligé de le dire.

Daniel GANORA, habitant de la traverse du Pas du Faon

Juste une minute.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous vous redonnons le micro.

Daniel GANORA, habitant de la traverse du Pas du Faon

Vous venez de dire que ce n'est pas le trafic fret. En tant que directeur, vous venez de me dire aussi que vous êtes le représentant des infrastructures et que vous percevez un péage. Vous n'êtes absolument pas maître de ce qui va se passer et de ce qui va circuler sur les voies. Avec l'ouverture à la concurrence, nous aurons des opérateurs étrangers et c'est, pour ma part, la seule justification, plus que l'augmentation des transports de voyageurs.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur. Je distribue à plusieurs personnes. Allez-y.

Jean-Marie DUMOLARD, habitant de la rue Casile

Jean-Marie Dumolard, j'habite rue Casile, une traverse à côté du pas du Faon. J'ai deux questions. Que sera-t-il prévu pour l'isolement phonique, sachant que vous avez indiqué que nous passerions de 13 à 48 trains par jour sur le trafic voyageurs ?

Pourquoi fermer le PN 2 avec seulement 48 trains par jour ?

Il y a peut-être des accidents sur le PN 1. Êtes-vous capable de nous donner une volumétrie globale sur plusieurs années d'accidents sur le PN 2 ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Deux questions sur l'isolement, les trafics et la justification de la fermeture.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Je vais prendre la deuxième partie de la question, puisque le bruit est un sujet général sur l'ensemble du projet. Quand nous faisons un projet d'infrastructure, il y a toujours le sujet du bruit. Jean-Marc y répondra.

Il est marqué 48, mais encore une fois, ce chiffre est par sens. Cela veut donc dire que c'est 96 trains à terme. Comme s'interrogeait Monsieur Pelliccio, est-ce que la Région les mettra ou pas ? Nous construisons une infrastructure pour cela, mais même si ce n'est pas 96, même si ce n'est que la moitié, c'est beaucoup plus qu'aujourd'hui.

Nous supprimons des passages à niveau en France parce qu'il y a eu des accidents très malheureux que tout le monde regrette. Nous en supprimons aussi beaucoup sans attendre l'accident.

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

Cette phase d'étude fait suite au Conseil d'orientation des infrastructures qui a précisé les aménagements. Ce n'est pas la fin de la concertation. Après la décision ministérielle qui fixera l'enquête publique, il y aura l'enquête publique en 2021. Elle va nous demander des études précises. C'est l'objet de la phase d'étude qui s'ouvrira par la suite, durant laquelle la concertation continuera avec vous.

En fonction des variantes choisies, de l'impact sur les trafics, nous ferons des études de bruit. Nous mesurerons ce que nous appelons le Lex, c'est-à-dire le bruit à la journée. Il existe toute une série d'études, plusieurs types de protection, les protections par mur acoustique, les protections par merlons, les protections de façade. Tout cela sera étudié. Je redis ce que j'ai dit à Cannes. Au-delà des sujets réglementaires que nous allons étudier en 2020, dans le cadre de l'étude d'impact, nous sommes prêts, si nécessaire, à aller au-delà des mesures réglementaires en concertation avec les habitants, dans les zones où il y a vraiment des points particuliers, des aiguillages. Nous ferons les études réglementaires qui nécessiteront des protections. Cela peut aussi passer par l'équipement de l'infrastructure, des traverses avec des chaussons, des semelles spéciales, des attaches moins bruyantes. Les zones de bruit sont surtout liées soit à la vitesse soit aux zones d'aiguillage. L'étude sera faite et s'il y a besoin de protection, elles seront faites, soit en protection de façade, soit en murs anti-bruit, soit en merlons, nous verrons. Tout cela sera étudié lors de la phase d'étude et nous reviendrons vers vous pour partager avec vous les résultats de ces études acoustiques.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Voulez-vous compléter votre intervention ? Prenez le micro.

Daniel GANORA, habitant de la traverse du Pas du Faon

J'ai travaillé pour RFF il y a très peu de temps ; pardon, pour SNCF Réseau.

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

Avant 2014, si c'est RFF.

Daniel GANORA, habitant de la traverse du Pas du Faon

Ils conservent jalousement ce nom-là entre eux, pardon, chez vous. Vous savez bien qu'il n'y a pas la place pour une protection en merlons.

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

Je donne toutes les possibilités. Les études diront ce que nous devons faire. Vous savez comment nous calculons le bruit. Il faut prendre en compte le bruit à la journée. Nous savons que le bruit à la journée est parfois insuffisant pour répondre à des nuisances que les gens perçoivent par un bruit ponctuel. Nous acceptons de le traiter dans les zones d'aiguillage, dans les zones où il y a des bruits spécifiques, en allant un peu au-delà du règlement et en concertation avec les habitants.

Je m'engage à revenir vers vous en 2020 lorsque ces études seront faites. Ces études ne concernent pas que Saint-André, mais toute la ligne. Le sujet ne se pose pas uniquement là où se trouve l'infrastructure.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Attendez, prenez le micro. Sinon, c'est comme si vous ne parliez pas.

Denis PELLICCIO, CIQ de Saint-André

Concernant le bruit, je voudrais simplement vous dire que l'impact sur les populations passe d'un à cinq. Nous multiplions par cinq l'impact journalier du bruit sur les habitations. Deuxièmement, je crois que la ligne est classée 1 au niveau du bruit. Je pense que nous allons passer à 2 au moins ou à 3. Si elle passe à 2 ou à 3, je pense qu'il va falloir être très performant pour préserver les gens d'un triplement du bruit qui n'est, déjà, actuellement pas supportable. Actuellement, le bruit n'est pas supportable. Des mesures de bruit ont été faites par la Région. J'espère qu'elles vont sortir rapidement. Ces mesures de bruit vous permettront peut-être de comprendre.

Même si le projet est alléchant, la mesure de l'impact actuel du train sur les habitations qui se trouvent le long de la voie ferrée, l'étude de la possibilité d'augmenter la cadence et à combien auraient pu être faites avant. Nous pouvons faire des maquettes pour savoir de combien cela va augmenter, mais nous allons peut-être atterrir sur un maximum tellement important que nous ne pourrons pas faire les TGV. Nous aurons quand même passé six mois, un an, deux ans à parler de la voie ferrée et de l'augmentation des TER. Les gens ont quand même des limites au-delà desquelles ils ne peuvent plus supporter. Cela doit être pris en compte. Cela n'a pas été pris en compte. Excusez-moi.

Applaudissements.

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

Nous prendrons en compte.

Mr GIMENES,

Messieurs, Mesdames, bonsoir. Je vais me présenter. Je n'habite pas Saint-André, mais j'y passe quand même 10 fois par jour, aller et retour. Je suis chauffeur de bus à la RTM et élu CGT au Comité Social et Economique.

Je vais faire un petit historique pour bien comprendre ma présence ce soir. Le 29 août, je déclenche un droit d'alerte en danger grave et imminent sur le passage à niveau de Saint-André. Deux incidents majeurs se sont produits en deux ans. Je pense que la photo de votre rapport l'explique un peu. Nous passons sur ce passage à niveau avec des 12 mètres. J'ai donc déclenché ce droit d'alerte. J'ai bien senti rapidement que je mettais les pieds dans une mare pas très odorante, mais il fallait le faire.

Je vais bien expliquer ma position, la position des collègues parce que je représente les copains qui passent dans les quartiers de Saint-André et de Saint-Henri régulièrement, la position que prend la Métropole par le biais de ma direction, et la position que prend la SNCF. Qu'on le veuille ou non, nous nous cachons derrière des lois et des réglementations.

Je ne remets pas en cause le passage à niveau. Nous desservons Saint-André. Pour ma part, cela fait 24 ans que je suis à la RTM, 24 ans que je dessers Saint-André sur le 36 et je tiens absolument à continuer à desservir le quartier. Il faut que vous compreniez ma démarche.

Applaudissements.

Par contre, je passe avec des gamins dans mon bus, des bus pleins très souvent. Nous avons obligation de conduire les machines d'une manière et à passer sur des points dangereux d'une manière. Nous passons à faible vitesse, mais malgré tout cela, nous faisons très attention parce que nous sommes professionnels. 23 ans de boîte, je pense que je le suis. Malgré tout cela, nous rentrons avec ces 12 mètres dans un piège à souris et nous allons nous y claquer les doigts. Nous sommes immobilisés sur la voie, à moitié sur la voie, entièrement sur la voie. Nous nous cachons derrière le Code de la route. Le jour où j'ai déclenché le droit d'alerte, j'ai eu un entretien sur les lieux avec des gens de la SNCF qui m'ont fait une leçon du Code de la route. J'ai apprécié !

J'explique bien que ce n'est pas le passage à niveau que j'ai dans le nez, mais la périphérie. Je ne sais pas si les gens de Saint-André ont vu, nous avons trois plots en plastique, un peu de peinture et un panneau caché derrière deux mètres de végétation. Voilà, ce qui m'a été proposé pour calmer ma procédure. Je viens tirer un peu la sonnette d'alarme ce soir, en disant que cela ne me suffit pas. Je ne sais pas s'il y a des gens de la voirie ou de la Métropole. J'ai des constats d'huissier prouvant que les travaux qui ont été effectués ne sont pas dans nos attentes et pas suffisants. Les gens continuent de tourner à gauche. Les bus sont immobilisés sur la voie ferrée, j'ai des photos à l'appui. Dans peu de temps, il arrivera une catastrophe. Je touche du bois, je ne le souhaite pas, mais cela sera encore plus grave que ce qui est arrivé ces six derniers mois.

J'entends l'augmentation du trafic, la difficulté à proposer des infrastructures qui satisfassent tout le monde, mais aujourd'hui, même dans le réel, malgré les rapports, nous n'arrivons pas à trouver une solution en périphérie du passage à niveau pour que le passage de nos enfants se fasse en toute sécurité.

J'informe les habitants de Saint-André que ma procédure finira rapidement au TGI, puisque j'ai saisi le tribunal en référé. Ma procédure peut enclaver parce qu'un juge ne prendra pas le risque. Nous l'avons vu quelque fois, sur TF1, entre autres à Millas dans les Pyrénées Orientales ou d'autres catastrophes qui peuvent arriver. Je ne vois donc pas un juge prendre le risque de laisser passer des 12 mètres avec des enfants à bord sur ce passage à niveau tel qu'il est aujourd'hui. Avec le dossier que j'ai, il ne prendra pas le risque.

Je réexplique et je le revendique, je n'ai à aucun moment l'intention d'enclaver le village de Saint-André ou de Saint-Henri. Je veux que nous passions en toute sécurité par des aménagements de voirie à la hauteur du risque encouru quand nous prenons ce passage à niveau.

Pour l'anecdote, c'est le seul passage à niveau de Marseille que la RTM franchit encore aujourd'hui.

Voilà ma démarche, j'espère qu'elle sera comprise, parce qu'un accident peut vite arriver.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Est-ce que cela amène des réactions ?

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

C'est un constat qui est noté.

Élisabeth PELLICCIO, CIQ Saint-André

Madame Pelliccio, je suis la présidente du CIQ de Saint-André. Je voudrais d'abord remercier Monsieur Gimenes d'être là parce que nous essayons de travailler ensemble pour trouver une solution. La chose qu'il faut faire et que je vous demande est que nous nous mettions tous autour de la table, que ce soit la Métropole, l'adjointe à la RTM, vous, nous, les habitants. Il faut que nous trouvions la solution. Nous pouvons trouver cette solution. La perméabilité de Saint-André et la perméabilité du passage à niveau doivent rester. C'est la vie du quartier qui est en jeu. Merci.

Applaudissements.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Notre volonté est que les bus continuent à desservir et à entrer dans Saint-André, que le quartier ne soit pas enclavé. La démarche est exactement celle-là. Nous avons compris que les propositions que nous faisons ne répondaient pas, ni l'une ni l'autre, aux attentes. Il faut donc les améliorer. Nous avons encore du temps pour travailler et il faut que nous travaillions ensemble.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ?

Gérard VANSTENNE, CIQ de Saint-Marthe

Avons-nous une idée du volume en termes de nombre de camions de déblais qui seront évacués ?

Vous avez dit qu'ils partiraient par l'autoroute A7. Je voudrais que vous précisiez cela.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous étions sur les passages à niveau et pas encore sur les déblais. Nous restons encore un peu sur la thématique des passages à niveau. Nous gardons la question de Monsieur. Je l'ai bien notée.

Sandra PITTON, habitante, angle de la traverse du Pas du Faon et du boulevard Cauvet

Bonjour. Je suis résidente à l'angle de la traverse du Pas du Faon et du boulevard Cauvet. Je voulais juste vous poser une question par rapport à la page 10 qui concerne le schéma avec la vue aérienne. Nous voyons bien que si le projet se fait et que vous faites des aménagements, est-ce qu'il est prévu de réfléchir à la sécurisation de l'avenue Cauvet et du retour Pas du Faon ?

Nous avons parlé des comportements des automobilistes marseillais, et il est bien évident que certains vont prendre le pli de passer par ce trajet pour remonter très vite sur le trajet principal. Comme nous pouvons le voir sur la photo, il y a un jardin public, c'est un quartier avec des enfants, des poussettes. Je voudrais savoir s'il est possible de restreindre l'accès, d'autant plus que l'angle Pas du Faon/Cauvet n'a pas du tout l'angle pour permettre aux gros gabarits de passer.

Applaudissements.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

C'est ce que j'allais vous dire. Nous avons évidemment regardé beaucoup de solutions, si les bus pouvaient passer, et nous nous sommes vite aperçus que les conséquences étaient beaucoup trop importantes. Il n'est pas donc question d'envoyer les bus par là.

Sandra PITTON, habitante, angle de la traverse du Pas du Faon et du boulevard Cauvet

Ce ne sont pas que les bus. Je parle des camions de livraison.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Le traitement du boulevard Cauvet d'un point de vue routier et des limitations est à réaliser ensemble et avec la Métropole, comme nous le disions tout à l'heure. Ces aménagements ne sont pas prévus dans notre projet, nous ne les avons pas travaillés parce qu'il ne s'agit pas de notre compétence première. Nous avons, cependant, affirmé ici qu'il faudra que nous travaillions avec la Métropole.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ?

Christophe CORTAMBERT, Président de CAP au Nord Entreprendre

Bonsoir, je m'appelle Christophe Cortambert, je suis Président de Cap au Nord Entreprendre. Je représente les entreprises du territoire. Je n'ai pas entendu dans toutes les prises de parole la nécessité d'une gare. Il me semble que les entreprises sont toutes contraintes à faire des plans de déplacement pour leurs salariés. Beaucoup d'entre elles pensent aux transports en commun. Or pour descendre du train, il faut une gare. En fait, il n'y a pas de gare de prévue dans ces zones-là alors qu'il y a des zones industrielles. Pour enlever une partie du trafic, cela me semblerait être un bon moyen que les salariés puissent se rendre au travail en train et y descendre, pas forcément à Saint-Charles, mais à Saint-André. Il y a des zones industrielles autour et cela semble, pour moi, un minimum.

Applaudissements.

Une gare permettrait, au demeurant, aussi aux résidents de Saint-André et de Saint-Henri d'aller travailler dans d'autres zones géographiques. Aujourd'hui, il y a des projets, je crois que c'est Jules Verne ou Pégase sur la zone d'Istres-Miramas. Il faudrait permettre aux gens de ce territoire d'aller travailler ailleurs. Ce territoire est déjà suffisamment enclavé, cela serait bien d'y mettre une gare.

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

C'est quelque chose qui est remonté précédemment. Nous avons eu cette demande assez explicite dans la première partie de la concertation. Si vous regardez le livret, vous pouvez voir que nous avons rajouté de manière explicite l'intérêt de la halte Saint-André.

Je voudrais dire que le projet est bien un projet de RER de surface et un projet de trains plus rapides en souterrain. Dans la logique même du projet – je m'avance peut-être un peu, mais je le dis quand même – il y a bien une logique de créer des haltes sur les lignes un peu plus lentes, dont la ligne de Marseille à L'Estaque fait partie.

Nous prenons évidemment note de cette proposition. Elle est déjà relevée dans le dossier de concertation. Nous pouvons dire que nos études d'exploitation qui ont dimensionné le projet prévoyaient déjà les trois minutes d'arrêt dans la zone de Saint-André. En termes de conception système, nous l'avions déjà prévue, mais vous avez raison, ce n'était pas dans l'infrastructure et son financement.

C'est une remontée importante de votre part. Elle a déjà été dite dans la première partie de la concertation, il est probable que cette proposition soit remontée au niveau du Copil et fasse partie du projet ou fasse partie d'un projet CPER. Ce n'est pas le maître d'ouvrage qui décidera. Cela doit être vu avec la Métropole, sachant que la Métropole a déjà réservé des emplacements dans cette zone.

De la salle

C'est inscrit au PLUI. C'est une gare qui est inscrite, et non une halte, monsieur.

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

Une halte, cela veut dire qu'il n'y a pas d'aiguillage. C'est un terme purement technique, mais disons gare, nous sommes d'accord.

De la salle

Une gare multimodale était prévue.

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

Il faut qu'elle soit multimodale, parce que si elle n'est pas multimodale, cela ne marche pas. Si la gare n'est pas multimodale, elle n'a pas d'intérêt puisque nous ne rabattons pas suffisamment avec les transports en commun. Elle ne peut être que multimodale si nous la créons.

Techniquement, nous avons réservé la possibilité. Cela se discutera avec la Métropole et la Région qui est l'Autorité organisatrice, c'est elle qui décide des arrêts. Il faut entendre les arguments de la Région sur les temps de parcours, mais je le redis, il y a quand même une logique à desservir les quartiers Nord sur les voies de surface. C'est la logique du projet. Cette demande me paraît donc cohérente. Je m'engage peut-être un peu, ce n'est pas moi qui déciderai, mais elle me paraît assez cohérente. De toute façon, tout sera remonté au Copil et cela sera peut-être remonté avec un avis favorable du maître d'ouvrage.

Denis PELLICCIO, CIQ de Saint-André

Si vous permettez, je voudrais juste faire une précision. En tant que Comité d'Intérêt de Quartier, nous avons suivi l'élaboration des PDU, des PLU, de tous les documents qui concernent nos quartiers. Je crains qu'il manque de la concertation, car la gare est prévue au PDU en 2013. Elle aurait dû commencer en 2019. Les

emprises étaient déjà faites, tout était fait. Nous aurions dû commencer la gare en 2019 pour être terminée en 2023.

Je vois une certaine cohésion entre le projet des TER que vous faites et le projet de la Métropole, mais malheureusement, il n'y a pas la Métropole pour nous affirmer tout cela, ni la Région. Il semblerait que vous soyez tous d'accord, mais sur le dos des gens. Apparemment, chacun dans sa responsabilité nous a fait un petit laïus, nous montre ce qu'il a à nous montrer, nous fait sa publicité. Excusez-moi, j'appelle cela de la publicité. Quand nous voyons toutes les enquêtes publiques qui se sont faites sur nos secteurs jusqu'à maintenant, les travaux ont commencé avant que l'enquête publique soit terminée, peut-être pas avec la SNCF, mais pour le reste, c'est comme cela que cela s'est passé.

Au moment où nous parlons des lignes de TER, nous voulons que quelqu'un nous précise qu'il y aura une gare à Saint-André, d'où la nécessité que la Métropole soit là, d'où la nécessité que la Région soit là pour nous dire qu'elle s'engage à une augmentation des TER. Vous, vous faites cela pour les voies. Votre travail porte sur les voies, mais tout ce qui se passe autour, cela a l'air de vous passer au-dessus.

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

Nous faisons les voies pour une infrastructure. Là où vous avez raison, c'est que la Région décide des arrêts et des temps de parcours. Nous faisons le projet avec elle. Notre travail est donc de vous entendre et de leur dire. Nous vous entendons sur ce point. Nous travaillons aussi avec la Métropole qui gère aussi la mobilité sur son territoire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Justement, quelqu'un de la Métropole est présent ici. Il va apporter des éléments d'éclairage suite à votre demande.

Yannick TONDUT, Directeur général adjoint en charge de la mobilité et des transports, Aix-Marseille Métropole

Je vais juste parler de ce qui concerne la compétence de la Métropole. Je suis Yannick Tondu, Directeur général adjoint de la Métropole en charge de la mobilité et des transports. Je peux vous indiquer que la Métropole est favorable à la réalisation de la gare de Saint-André. Elle est responsable à deux titres. La partie strictement ferroviaire relève de la SNCF et de la Région. Nous soutenons ce projet, mais ce n'est pas de notre compétence. Par contre, je peux vous indiquer que cette gare sera effectivement une gare multimodale, puisque le tramway qui doit la desservir est en projet, les études avancent bien. Nous sommes sur une perspective de mise en service de ce tramway à l'échéance de 2025.

Par ailleurs, le deuxième volet sur lequel nous sommes compétents est le Plan Local d'Urbanisme. Les réservations ont été faites pour permettre à cette halte ferroviaire de se réaliser conformément au plan que vous avez vu.

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

Clairement, même si vous avez fait un procès d'intention, la concertation peut ou va servir à cela. Ce n'était pas forcément enclenché.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame. Nous sommes toujours sur la première thématique.

Honorine DAUDET, habitante de l'impasse Trianon

Madame Daudet, j'habite l'impasse Trianon. J'ai une maison qui donne directement sur la voie ferrée. J'ai juste besoin d'un éclaircissement. Je n'ai assisté à aucune concertation ni réunion, par manque d'information. Je n'ai jamais eu de papier dans ma boîte aux lettres alors que mon jardin donne directement sur la voie ferrée.

L'Association Cap au Nord m'a informée de la réunion de ce soir. Pour bien comprendre le projet, s'il y a, à terme, 96 trains qui passent, est-ce que les voies vont être doublées, agrandies ? Est-ce qu'il va falloir plus de voies ? Il en est de même pour le tramway. Je ne sais pas où il passera, mais cela serait super. J'aimerais savoir si un élargissement des voies est envisagé juste après le passage à niveau. Merci.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Sur le premier sujet de l'information, nous avons été obligés de le dire dans d'autres réunions publiques à d'autres endroits, nous sommes désolés, mais tout a bien été prévu. Carole Teisseidre, responsable de la communication, pourrait vous en dire plus. Malheureusement, nous nous apercevons dans beaucoup d'endroits que ce qui devait être distribué ne l'a pas été. Nous sommes obligés de le constater. Le sachant ou l'ayant compris, je suis allé moi-même distribuer des tracts pour l'atelier numéro 1, mais effectivement je n'ai pas fait tout le quartier. J'ai fait la traverse du Chemin de Fer, le chemin du Passet et Grand Camp.

De la salle

Nous n'avons rien reçu.

Carole TEISSEIDRE, Directrice de la Communication (SNCF Réseau)

Je suis Directrice de la communication, en charge de cette information, et sous l'œil vigilant de Philippe Quévremont qui est là pour s'assurer qu'un maximum de gens soit dans ces réunions publiques pour s'exprimer.

C'est normal que vous n'ayez pas eu de flyer sur cette réunion, puisque nous n'en avons pas distribué. Pourquoi ? Comme Patrick l'expliquait, nous avons eu des déboires avec les sociétés qui ne sont pas très nombreuses et qui distribuent les flyers. Nous avons pris l'option de contacter les CIQ, les Mairies parce que nous savons que les CIQ et les services des Mairies sont beaucoup plus efficaces sur l'information des riverains que des sociétés qui distribuent des flyers. Nous remercions les CIQ du déploiement et du relais qu'ils ont pu être. Ce sont des relais précieux. Nous avons fait plusieurs choses, des affiches, des annonces presse, nous avons un site Internet. Nous avons aussi fait des publicités ciblées sur les quartiers concernés via Facebook. Nous essayons de faire un maximum de choses. C'est compliqué de toucher les gens. Nous sommes convaincus

que le plus efficace ce sont les CIQ et les Mairies qui sont toujours volontaires pour le faire et nous les en remercions.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y a une deuxième partie dans la question qui concerne le besoin ou non d'élargir les emprises ferroviaires.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Je vais être assez rapide pour ne pas être trop technique. La ligne de Saint-Charles à L'Estaque par Arenc est à voie unique entre Saint-Charles et Arenc. Il y a qu'une seule voie. Entre Arenc et l'Estaque, sur la partie où vous habitez, il y a déjà deux voies. C'est la partie à voie unique qui limite aujourd'hui le nombre de trains. Dans le projet LNPCA, nous doublons les voies entre Arenc et Saint-Charles, mais c'est une plateforme qui prévoyait déjà deux voies, donc il n'y a pas d'impact foncier pour doubler cette voie. Le nombre de trains pourra passer dans votre zone sans qu'il soit nécessaire d'adapter les voies. Il n'y aura pas trois voies. Il n'est pas nécessaire d'augmenter, nous savons faire passer ce nombre de trains sans conséquence d'élargissement, sans conséquence foncière.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Un point très précis pour Madame, la situation qu'elle connaît aujourd'hui va demeurer.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

En termes d'infrastructure, vous ne verrez rien changer, mais vous verrez passer plus de trains.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame, et puis Monsieur.

Nathalie BRIAND, habitante de Saint-André

Je suis Madame Briand. Je vais passer le micro à mon mari qui essaie de vous expliquer des choses depuis tout à l'heure, mais nous n'y arrivons pas.

Applaudissements.

Jean-Bernard BRIAND, habitant de Saint-André

Cela fait quand même trois quarts d'heure. Je voulais revenir sur les passages à niveau et les raisons de sécurité qui ont été évoquées. Pour répondre à Monsieur sur la partie statistique, il existe effectivement des statistiques d'accidentologie sur les passages à niveau. Il se trouve que sur le passage à niveau de Saint-André, il n'y en a pas. Nous sommes à zéro accident.

Il existe une classification des passages à niveau en fonction de leur niveau de danger. Pour information, il y a à peu près 15 000 passages à niveau en France, 158 passages à niveau sont référencés comme étant dangereux et n'ont conduit à aucun changement. Il y a des changements au fur et à mesure. Sur les précédentes années, il y en a eu 300. Ils ont été fermés ou adaptés. J'insiste sur le terme « adapté ». Il existe un rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires que vous pouvez trouver, mais il y a également des statistiques données

par le gouvernement sur l'ensemble de l'exploitation du réseau ferroviaire. Dans ces statistiques, nous voyons qu'il n'y a pas d'accident. Nous voyons que, malgré la fermeture des passages à niveau, il n'y a pas de baisse de l'accidentologie depuis 15 ans sur les passages à niveau. En réalité, il y a plus d'accidents liés aux intrus sur les voies - j'expliquerai après ce qu'est un intrus sur les voies – que d'accidents liés à une utilisation du passage à niveau. L'utilisation du passage à niveau, c'est vous qui franchissez le passage à niveau en voiture ou à pied pour traverser lorsque les barrières sont levées. L'intrus sur les voies, ce sont les gens qui traversent en dehors des passages à niveau.

Il se trouve que sur la voie littorale, les deux seuls cas référencés concernent des attaques de trains. C'est peut-être cela qu'il faudra gérer. Il y a 47 % des accidents qui sont liés aux intrus contre 25 % liés au franchissement du passage à niveau.

Il existe aussi d'autres solutions pour sécuriser.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Puis-je vous demander un peu de concision, parce que d'autres personnes demandent la parole et que vous l'avez déjà prise ?

Jean-Bernard BRIAND, habitant de Saint-André

Oui, je l'ai déjà prise. Pour être concis, il existe des solutions pour sécuriser le passage à niveau qui sont des radars de passage à niveau. Ils répondraient aux problèmes de la RTM, car ils permettraient de détecter un obstacle sur la voie et d'arrêter les trains. C'est la première solution. La deuxième solution est celle évoquée lors de la précédente réunion, à savoir l'aménagement de la voirie et pas simplement les quatre plots qui ont été mis en place dernièrement.

Nous parlons d'une région, mais nous faisons un focus sur les deux passages à niveau de Marseille. Sur les lignes empruntées par les TER dans d'autres zones, Aix, Marseille, Miramas, il y a à peu près 280 passages à niveau. Sur notre zone, il y a 28 passages à niveau. Arrêtez de faire un focus sur les passages à niveau de Marseille, de restreindre la zone. Si vous faites un focus sur Saint-André, il y a un passage à niveau, il faut le fermer.

Applaudissements.

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

Nous prenons note de vos remarques.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, qui attend depuis un moment.

Richard OBERTI, habitant de Saint-André

Monsieur Oberti, habitant de Saint-André. Je voulais vous demander pourquoi vous ouvrez une halte sur la nouvelle ligne de chemin de fer alors que sur la ligne l'Estaque, Saint-Charles, en passant par Saint-Louis, il y avait une gare à Saint-André et une gare à Saint-Henri dans la zone industrielle. Vous mettez les gens un peu

plus loin pour qu'ils marchent encore plus pour aller au travail. Je voudrais savoir pourquoi ces gares ne sont pas rouvertes.

Applaudissements.

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

Je vais être factuel. La décision de ne plus desservir Saint-Louis a été prise par le Conseil régional.

Richard OBERTI, habitant de Saint-André

La gare était dans la zone industrielle.

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

La halte de Saint-André peut être positionnée à la limite du quartier de Saint-André, au Nord.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous ne vous entendons pas. Demandez le micro.

Richard OBERTI, habitant de Saint-André

La halte que vous voulez faire, la faites-vous après le tunnel routier comme vous l'aviez prévu ?

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

L'endroit n'est pas décidé.

Richard OBERTI, habitant de Saint-André

J'ai assisté à la réunion et le monsieur qui est derrière vous avait dit que la halte serait bien située et que le parking pourrait être fait à la place de l'usine désaffectée.

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

C'est ce qui est prévu, mais rien n'est décidé. Que proposez-vous ? Où la mettriez-vous ?

Richard OBERTI, habitant de Saint-André

Je rouvrirai les deux gares qui ont été fermées.

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

Nous prenons note de votre proposition.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Je souhaite apporter une notion de cohérence. Ce sont les Autorités Organisatrices des Transports (AOT), donc la Région, qui décident. Il y a un double trajet entre L'Estaque et Saint-Charles. Sur la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM), il y avait les arrêts de Saint-Henri et de Saint-Louis, l'objectif est d'en faire une voie rapide pour que les gens qui viennent de Miramas et de l'Estaque n'aient plus d'arrêt entre l'Estaque et Saint-Charles. Par contre, la ligne qui passe par les voies littorales pourrait desservir les quartiers. L'objectif est plutôt de faire des haltes sur la ligne dont nous parlons aujourd'hui et de ne plus faire de halte sur la voie rapide PLM.

C'est cela la cohérence et la stratégie qui est donnée. Nous en pensons ce que nous voulons, mais c'est cela la cohérence.

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

Si nous la faisons sur la ligne rapide, les trains ne passent plus. Il y a bien une logique à la mettre sur la ligne TER qui est la ligne de Marseille à L'Estaque et non sur la ligne PLM. Si vous mettez une halte sur la ligne PLM, cela enclenche automatiquement le sujet dont nous allons parler tout à l'heure, à savoir celui du tunnel de Saint-Louis. L'intérêt de la halte est de la mettre sur les lignes qui sont de nature de desserte TER. Nous sommes donc bien sur la ligne de Marseille à L'Estaque qui passe à Saint-André. Les autres sont plutôt pour les trains rapides.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Saïd AHAMADA, Député des Bouches-du-Rhône

Bonsoir, Saïd Ahamada, député du secteur. Je n'avais pas prévu de prendre la parole, mais comme c'est retranscrit et enregistré, je pense que c'est important.

Nous nous étions rencontrés il y a plus d'un an, un an et demi. Je vous avais dit la chose suivante : puisque nous sommes capables de mettre trois milliards d'euros pour résorber ce nœud ferroviaire, à mon sens, il était hors de question de mettre autant d'argent sur Saint-Charles sans désenclaver le nord de la ligne. Je pense que nous avons trop longtemps subi des politiques publiques qui ont oublié ce territoire. Puisque nous avons de l'argent à mettre, autant le mettre sur ce territoire et faire en sorte que nous désenclavons, de manière forte, puissante, avec la puissance publique, le territoire Nord de Marseille qui le mérite et a beaucoup trop attendu. C'est mon premier point.

Le deuxième point a été dit, notamment par Madame Pelliccio et son mari, il y a des projets ferroviaires liés au port. Je pense, et je veux que vous l'entendiez, que la priorité doit être donnée au transport de passagers. Il faut, à un moment donné, faire des choix entre un développement du port et considérer que ce qui est en face du port, c'est l'arrière-cour du grand port de Marseille ou quelque chose qui est un peu plus harmonieux. Le port a ses activités, mais il doit aussi tenir compte des contraintes, du fait qu'il y a des habitants qui habitent là, qui ont envie de travailler et de vivre normalement. C'est le deuxième point que je souhaitais apporter à votre connaissance.

Ensuite, sur la pollution, vous avez dit que vous étiez prêt à aller au-delà de ce qui est aujourd'hui la norme en matière de pollution acoustique. Je pense que non seulement il faut y être prêt, mais il faut vous mettre une obligation de résultat en termes de pollution acoustique. Ce territoire est déjà un territoire extrêmement pollué. Nous avons un cocktail de pollution atmosphérique sur lequel je ne reviendrai pas dans le détail. Je pense que tout le monde ici est convaincu et sait quelle est la situation sur ce territoire. Il n'est pas possible de rajouter, en plus, de la pollution acoustique. Il va donc falloir être extrêmement vigilant et extrêmement efficace sur la manière dont vous allez traiter cette pollution.

Vous le savez, le sens de l'histoire sera sur des normes de plus en plus strictes. Je vous demande d'anticiper les choses et d'avoir dans le cadre de ce projet quelque chose d'exemplaire, qui soit en avance sur son temps pour que Marseille soit un exemple au niveau national de ce que nous sommes capables de faire en termes de traitement de la pollution acoustique.

Je termine sur la concertation que vous avez entamée. Nous voyons qu'il y a des problèmes de communication. Je remercie d'ailleurs les CIQ qui ont fait en sorte qu'une mobilisation puisse se faire, ainsi que les services de la Mairie. Nous avons quand même 100 000 habitants sur le 15^e et le 16^e arrondissement de Marseille. Nous sommes loin d'avoir la représentation des 100 000 habitants dans cette salle.

Il me semble qu'il faut penser le développement de ce territoire à l'aune de ce qui se passera en 2030, 2040. Il ne faut pas avoir une vision statique de ce que nous avons aujourd'hui sur le territoire, mais déjà penser à la manière dont les habitants ont envie de vivre, de travailler, de se loger, d'aller. Il faut se poser la question de savoir comment nous relient les centres économiques. Je pense notamment à Vitrolles, Aix, mais aussi à Plan de Campagne. Comment faisons-nous en sorte que nous puissions être bien dans ce territoire ?

Sur l'aspect de la concertation, je vous demande d'être plutôt agile. Il y a énormément de choses qui se font ailleurs. Les réseaux sociaux n'ont pas que des mauvais côtés. Je pense que nous pouvons aussi communiquer via les réseaux sociaux. Nous pouvons aussi nous déplacer dans les quartiers, les cités pour aller dire ce que nous avons envie de faire et demander aux habitants ce qu'ils ont envie de faire de ce territoire. Le temps où le projet était décidé, même pour le bien des habitants, sans eux est révolu. Nous n'arriverons pas à travailler sur ce projet aussi structurant si les habitants n'y croient pas et s'ils ne portent pas ce projet, quitte à revoir parfois les ambitions à la baisse.

Je m'arrête là. Merci à vous.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons prendre quelques dernières questions sur les passages à niveau. Il y a Monsieur, puis Madame. Ensuite, nous allons passer sur l'autre secteur géographique qui nous réunit ce soir.

Marc SANCHEZ, habitant du boulevard Thomas.

Bonsoir, je suis Marc Sanchez, j'habite boulevard Thomas. J'ai le même problème que la dame là-bas, sauf qu'elle a le jardin, et moi, c'est ma chambre qui est à trois mètres de la voie ferrée. Quand vous dites que vous allez faire des mesures sonores, est-ce que vous allez les faire à 5 heures du matin ? Je me prends les trains à 5 heures du matin. Si j'en ai quatre, ce n'est pas possible. Autre conséquence, j'ai refait ma façade, parce qu'elle avait des fissures de partout. Cela fait deux ans que nous avons acheté avec ma femme. Est-ce que cela veut dire que l'année prochaine, je dois refaire ma façade ?

Applaudissements.

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

Nous nous engageons à faire les études de bruit l'année prochaine. Nous ferons de nouveau des réunions de secteur sur l'augmentation de trafic et sur la ligne de Marseille à L'Estaque, directement dans le quartier de Saint-André. Nous vous donnerons les résultats des études et nous discuterons avec vous s'il y a des choses qui peuvent être améliorées de manière plus locale. Nous nous engageons, à la fin des études d'impact, à revenir vers vous en 2020 sur ces études acoustiques, si le projet a une suite avec la décision ministérielle. Nous ne pouvons pas le garantir aujourd'hui. S'il y a une suite, nous reviendrons vers vous là-dessus. J'ai bien entendu votre demande.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y a le bruit, mais la question portait aussi sur les vibrations.

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

C'est le même sujet. Cela fait partie de l'étude d'impact qui est obligatoire pour l'enquête publique.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame.

Jacqueline CAMACHO, CIQ Saint-André

Je suis Madame Camacho, je suis la secrétaire du Comité d'Intérêt de Quartier depuis 37 ans. Je vous ai entendu parler des TER, mais pas des frets. Quand allez-vous faire passer le fret, la nuit ? Ce sont des trains d'un kilomètre. Vous allez les faire passer dans le tunnel du Soulat qui est un danger public puisqu'il avait été fermé dans les années 1970. Je le sais, je suis une ancienne cheminote et c'est mon patron qui l'avait fait fermer parce qu'il y avait des vibrations au Lycée Nord.

Je sais que vous louez les rails. Vous ne vous occupez pas du fret, je le sais parce que j'ai encore des informateurs à la SNCF.

Applaudissements.

Quand allez-vous faire passer les trains de fret ? Vous n'allez pas supprimer le fret, ce n'est pas vrai. Même si vous ne gagnez pas beaucoup de sous dessus, vous y gagnez quand même. Il faut penser aussi que les trains passent à 1,50 mètre des habitations des gens. Il n'y a pas que le monsieur du boulevard Thomas, il y en a tout le long, même à L'Estaque. Les maisons sont fendues.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous avons compris.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

La question est posée et c'est normal que vous vous la posiez. Nous vous disons qu'il y aura plus de trains voyageurs pendant la journée.

Jacqueline CAMACHO, CIQ Saint-André

Nous ne pouvons pas les dissocier.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Non, c'est pour cela que nous revenons au même sujet. Il faut que nous travaillions avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage pour une information où chacun vous explicite les projets qu'ils ont. Nous avons des sillons qui sont au catalogue. L'entreprise ferroviaire qui veut en prendre a le droit d'en acheter et de circuler. Il y a déjà des trains qui circulent aujourd'hui. Il y en a qui passent le matin tôt. Il y en a qui passent en soirée. Notre projet n'est pas fait pour dire que nous reportons tous les trains de fret la nuit. La nuit, nous faisons des travaux, de la maintenance et nous avons besoin d'espace. De toute façon, nous ne pouvons pas faire passer les trains toute la nuit. C'est normal que vous vous posiez cette question. Je pense que dans les ateliers Charte Ville-Port vous allez largement évoquer ces sujets. Il y a eu le premier et nous attendons le deuxième et le troisième. Je pense que la cohérence va venir, mais encore une fois, nous n'avons pas la réponse aujourd'hui. Nous ne pouvons pas vous dire si demain, ils passeront à quatre heures du matin, s'il y en aura trois de plus, etc. Nous ne savons pas.

C'est normal que vous vous posiez cette question. Il va falloir vous apporter ces réponses dans les mois qui viennent.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Prenez le micro, Madame Pelliccio. Il serait bien de passer à l'autre secteur, car des gens sont intéressés.

Élisabeth PELLICCIO

Vous savez très bien, Monsieur Larminat, que nous ne pouvons pas faire passer le ferroutage avec des matières dangereuses dans les trains avec les voyageurs. C'est impossible. D'ailleurs, c'est la réglementation de la SNCF. C'est la loi. Il est impossible de les faire passer ensemble. Il faut trouver une solution ou mettre les trains de fret ailleurs. Nous ne pourrions pas accepter toutes les nuisances chez nous. C'est clair. Merci.

Applaudissements.

Par rapport aux passages à niveau, j'invite ceux qui sont contre la fermeture du passage à niveau à se lever.

De nombreux participants se lèvent et quittent la salle.

Élisabeth PELLICCIO

En avez-vous pris acte ? Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous passons au sujet suivant. Un monsieur a posé une question tout à l'heure, nous l'avons gardée. Je vais essayer de la retrouver. Elle concernait l'évacuation des déblais.

Gérard VANSTENNE, CIQ de Sainte-Marthe

Je vais la reposer. Quel est le volume estimé en termes de camions ? Vont-ils vraiment partir par l'autoroute A7, comme vous l'avez dit tout à l'heure. Y a-t-il d'autres prévisions ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Alain PRÉA, Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Je vais attendre que les gens partent et que cela se calme un peu.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît, nous attendons que vous soyez sortis. D'autres personnes attendent. Monsieur souhaite une réponse sur les conditions d'évacuation des déblais, les volumes à évacuer et les modes d'évacuation.

Alain PRÉA, Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Je vais donner quelques données quantitatives. Le tunnel Nord de Marseille fait à peu près 5 km de long, ce qui représente un volume de 500 000 m³ de creusement, de matériaux à évacuer, indépendamment de la quantité que nous pourrions réutiliser. Globalement, si nous considérons que nous évacuons tous les matériaux, nous sommes sur un ordre de grandeur de 500 000 m³.

Le chantier, les travaux sont clairement un enjeu. L'évacuation est un enjeu important dans la partie liée à la gestion du chantier. Il faut compter une centaine de rotations par jour de camions pour évacuer les matériaux. C'est la solution d'évacuation par route. Sur Saint-Charles où nous avons 800 000 m³, la solution de base est une évacuation par fer, puisque nous sommes sur une gare et qu'il est logique d'évacuer par fer.

Nous avons réfléchi au mode d'évacuation, et s'il se fait par camion, aux endroits où passeraient les camions. Notre intérêt est qu'ils rejoignent le plus rapidement possible une infrastructure majeure de transport, une autoroute. Une fois qu'ils sont sur l'autoroute, je dirais que nous n'avons plus le phénomène de nuisances liées à la rotation de camions dans un milieu urbain ou périurbain.

Vous avez raison, l'autoroute est saturée. Le principe dans ces cas-là est de faire circuler les camions en heures creuses. Il faut exiger de l'entreprise qu'elle ne fasse pas rouler les camions en heures de pointe, le matin et le soir. Notre intérêt n'est pas de sursaturer la voirie, mais d'évacuer les matériaux. Lorsque nous empruntons des infrastructures et que nous savons qu'elles sont saturées aux heures de pointe, nous disons à l'entreprise de passer en heures creuses, en journée.

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

Sur ce sujet de l'évacuation, vous voyez que l'avenue Boisbaudran est en zone industrielle, ce qui est assez facile, il n'y a pas d'habitat. Nous pouvons rejoindre l'A55 en ne traversant quasiment que des zones industrielles.

En ce qui concerne l'autre sortie, il y a le commissariat de police. Nous créons un accès au niveau de Castors des Servières, et nous avons tout de suite l'A7. Il y a forcément des sujets d'évacuation, mais nous avons un peu la chance d'avoir des autoroutes assez proches et des choses assez directes par les autoroutes.

Dans le livret, vous avez pu remarquer que nous n'avons pas exclu la solution ferroviaire, mais elle est un peu plus compliquée qu'à Saint-Charles, car il faudra avoir une synergie avec les collègues du centre de transfert. C'est pourquoi nous n'avons pas mis la solution ferroviaire en premier, bien que nous ne l'ayons pas exclue. Cela fera partie des études détaillées pour voir si une solution ferroviaire est faisable dans les emprises. Il y a des problèmes de longueur de voies, mais nous ne l'excluons pas.

Gérard VANSTENNE, CIQ de Sainte-Marthe

Il y a quand même un petit problème de communication. Vous dites que les déblais partiront par l'autoroute, mais sur la page 19 de la brochure, il est question d'une évacuation vers les carrières du secteur. En tant que représentant du CIQ de Sainte-Marthe, je m'inquiète beaucoup parce que nous avons déjà des rames de camions qui remontent en permanence vers les carrières. Si vous en rajoutez 100 par jour, je ne vois pas comment cela va se passer, ou alors il faudra les faire escorter par l'armée ou la gendarmerie.

Alain PRÉA, Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Nous sommes dans les secteurs du projet Marseille Nord, donc nous nous sommes intéressés à la manière dont les camions pourraient sortir de la zone urbaine et périurbaine.

Parmi les carrières à proximité, il n'y a pas que Sainte-Marthe. Il y a d'autres carrières autour de Marseille qui pourraient accueillir les matériaux. Nous pouvons aussi retrouver une carrière plus loin qui pourrait accueillir. Cette problématique sera abordée en étape 3, dans le dossier étude d'impact.

Pour répondre à votre question, nous ne disons pas que les déblais ne sont plus notre problème dès lors qu'ils sont sur l'autoroute. Ce n'est pas du tout cela. Nous avons l'obligation vis-à-vis de l'État lorsque nous montons le dossier étude d'impact de prévoir des zones de dépôt de l'endroit où nous les extrayons jusqu'à l'endroit où nous les mettons, et nous traitons le problème sur l'ensemble.

Les enjeux d'accès aux carrières par des voies saturées ou des voiries qui ne sont pas forcément dimensionnées pour seront pris en compte.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame.

De la salle

Je voudrais intervenir sur le même sujet. Nous sommes un peu sur la question du périmètre de la concertation, où elle commence et où elle s'arrête. Il semblerait que pour dégager les gravats, cela s'arrête à ce quartier, mais vous allez sur l'A7 et il n'y a pas de carrière en bout d'A7. Vous avez la solution des Pennes-Mirabeau, le rond-point à côté de Coca-Cola, et la carrière de déchets inertes de la Nerthe. Vous avez aussi à cet endroit un passage dans une autre partie habitée de Marseille. Cela veut dire que pour que la concertation soit complète,

elle doit aussi concerner ces habitants-là dès maintenant et non dans une phase ultérieure. Les habitants de ce quartier soulignent des difficultés, en particulier sur la circulation des camions. Je vous demande d'ouvrir la concertation beaucoup plus loin sur les autres quartiers situés plus au Nord. Sainte-Marthe, je ne sais pas. Nous savons très bien que cela va arriver dans le massif de la Nerthe.

Si le délai est suffisamment important pour permettre à Lafarge de construire son demi-échangeur au pont des Chasseurs Jas de Rhodes, vous aurez la traversée directe de l'A55.

Il faut savoir que tous les camions de la L2 sont partis au centre de déchets inertes de Lafarge. Vous imaginez le nombre de camions qui ont traversé les quartiers des Pennes-Mirabeau, de Notre-Dame-Limite, etc. Il faut donc vraiment se poser la question. Nous aimerions dans la présente concertation avoir le trajet réel des déchets. Vous ne pouvez pas dire qu'il y a des carrières. Il existe un plan départemental, Monsieur, sur la répartition des déchets inertes qui sont réglementés. Cela veut dire que nous pouvons déjà savoir a priori, ou alors il faut faire faire l'étude sur savoir où ces déchets iront être déposés.

Alain PRÉA, Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Vous avez entièrement raison. Nous n'avons pas aujourd'hui les éléments. C'est pour cela que nous n'avons pas concerter les territoires potentiellement impactés par l'évacuation des déchets. Avant l'étude d'impact et l'enquête publique, nous étudierons plus précisément les modes d'évacuation des matériaux, les endroits où nous pouvons les mettre en dépôt et ensuite nous reviendrons vers vous et vers les personnes concernées.

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

Le seul point que nous avons regardé un peu plus précisément est le cas d'une évacuation par fer. Nous avons identifié les carrières qui pourraient le faire. Il faut qu'elles soient embranchées. Il y en a dans les Monts du Forez, dans l'Hérault et les Pyrénées-Orientales. Il peut éventuellement y avoir une solution par le port, mais nous ne l'avons pas mise en priorité. C'est un peu plus facile pour le fer, mais nous n'avons pas l'évacuation détaillée par camion. Nous nous engageons donc à revenir vers vous avant l'enquête publique pour concerter sur ce sujet. La concertation n'est pas finie cette année. La décision ministérielle ne décidera pas de la carrière qui accueillera les déblais. Nous avons encore le temps d'étudier cela et de vous informer de ce que nous comptons faire. Les carrières feront l'objet d'appels d'offres et seront choisies dans le cadre d'une procédure d'achat. Nous ne pourrons pas forcément tout savoir à l'avance, mais nous entendons bien votre question, celle-ci fait partie des éléments à compléter en 2020.

Alain PRÉA, Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

C'est une exigence très forte de la part des gens qui vivent dans les secteurs concernés et cela est légitime. C'est aussi une exigence très forte de l'État vis-à-vis de l'environnement. Si nous sommes trop légers sur l'étude d'évacuation des matériaux, vous viendrez nous dire qu'il faut pousser l'étude, mais l'État viendra aussi nous voir en nous demandant d'approfondir l'étude et d'apporter des éléments supplémentaires pour étayer le dossier étude d'impact.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame et ensuite, Monsieur.

Lydia FRENTZEL, Conseillère municipale, ville de Marseille

J'aurai plusieurs questions. Je m'appelle Lydia Frentzel, je suis élue dans ce quartier. Je suis également habitante et fortement touchée, puisque ma maison devrait normalement être détruite. Je suis ce dossier depuis longtemps, même avant d'être élue, puisqu'il y avait la LGV PACA, maintenant c'est la LNPCA PACA. Elle a changé de nom, mais elle a toujours le même impact sur nos quartiers. Je dirai qu'il y a eu de petits réajustements.

Je trouve, cependant, dommage que lors la dernière réunion du mois de juin où nous devions avoir une pseudo concertation, j'étais la seule élue représentant les quartiers Nord. J'ai su que quelque chose se passait. Je pensais que les gens avaient été invités, mais absolument pas. Personne n'avait été invité. Il y avait un simulacre de concertation. J'ai été très choquée par cette méthode, et je l'ai dit. J'ai dit qu'il y avait énormément de gens impactés.

Je vois que Saint-André est très impacté, mais ce n'était pas le projet initial. Il y a aussi l'organisation du TER et du fret par la suite. Il y a toujours cette LN PACA qui finalement impacte énormément d'habitants du 15^e. Je ne vais pas penser qu'à moi, parce que si je suis élue, c'est justement pour être engagée auprès des gens. J'ai regardé ce qui se passait tout le long et tout le long, il va se passer beaucoup de choses pour les gens des quartiers Nord. Or une grande majorité ne sont pas là.

Si le projet se fait pour l'intérêt général, ce n'est pas très grave que ma maison soit détruite. Il est aussi important de réfléchir au passage sous Saint-Louis avec des maisons qui tiennent debout parce que c'est la mode. Ce n'est pas qu'en centre-ville qu'il y a des problématiques d'effondrement à Marseille. Les problématiques se posent aussi sur les zones de petits villages où les gens n'ont pas les moyens de rénover. Je suis très impactée par les fentes partout sur ma maison, et surtout par les murs de soutènement qu'il y a autour. Il faut vraiment faire très attention au village de Saint-Louis. Quand vous allez percer, ce sont des zones où...

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

Parlez-vous du tunnel ?

Lydia FRENTZEL, Conseillère municipale, ville de Marseille

Oui, je vous parle du tunnel. Je connais très bien le territoire. Il faut faire des études d'impact de terrain. Ce sont des zones où il y a des tuileries. S'il y a des tuileries, c'est de l'argile. Cela ne va pas être évident au-dessus de Saint-Louis. Il y a un risque d'effondrement. Il peut y avoir des dégâts très graves liés à cette idée d'agrandir les voies.

Vous avez parlé de Bassens, mais il n'y a pas que Bassens. Il y a aussi les Aygalades. Les Aygalades sont fortement touchés. Il y a des maisons tout autour du petit-pont dont vous nous avez parlé. Qu'avez-vous prévu pour le bruit ? Nous en parlions tout à l'heure pour Saint-André, mais c'est la même chose pour toute cette zone-là.

Il pense qu'il faut réfléchir avec les habitants autrement. En juin, j'ai hurlé, j'ai peut-être été un peu folle ce jour-là, mais il y avait de quoi être folle parce qu'il n'y avait personne dans la salle, à part des gens qui avaient prévu de venir pour cela. Je me suis rendu compte qu'à part une dame de La Penne-sur-Huveaune qui criait, il n'y avait que moi. Et cela est grave, Monsieur. Ce n'est plus possible de faire comme cela. Comprenez-vous ? Ce n'est plus possible de traiter les gens de la sorte, surtout les gens des quartiers Nord. Ce n'est pas possible.

Applaudissements.

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

Concernant le bruit, ce que nous avons dit sur Saint-André s'appliquera aussi sur la partie Paris-Lyon-Méditerranée. Juste une petite remarque, comme des trains vont plonger dans le tunnel, ceux qui seront après le tunnel auront moins de trains en surface. Par contre, ceux qui seront avant en auront un peu plus. Le sujet des nuisances acoustiques et des études acoustiques que nous devons faire seront traités de la même manière sur le parcours.

Sur les problèmes de stabilité du tunnel, nous ferons des diagnostics, des sondages. Si le tunnel se fait, nous ferons des sondages. Il y a également des méthodes pour stabiliser les maisons. Nous savons faire tout cela, mais évidemment, plus les terrains sont délicats, plus c'est compliqué.

Alain PRÉA, Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Pour le diagnostic bâtiment, j'ai parlé de Saint-Charles, mais c'est intégralement valable ici. Dès l'année prochaine, un bureau d'études spécialisé va faire du diagnostic bâtiment. Il va juger par rapport à la nature des travaux que nous allons réaliser, la nature du bâti. Les bureaux d'études ont une très bonne connaissance de Marseille. Ils sont capables de dire le niveau de sensibilité du bâti, de dire que tel bâti est sensible ou il ne l'est pas. À partir de là, nous définirons des mesures spécifiques quand nous passons en tunnel ou en proximité. Cela ne se fait pas trois mois avant les travaux, mais l'année prochaine, avant le dossier d'enquête

Je ferai une petite précision par rapport à l'acoustique. Une personne demandait si nous allions mesurer le bruit la nuit. Oui, quand nous faisons des mesures acoustiques, nous posons un micro 24/24 et nous avons deux périodes, une période de jour de 6 heures à 22 heures et une période de nuit de 22 heures à 6 heures.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Le Monsieur qui est là, puis celui de derrière.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Bonjour, je suis Rémi Quinton. Je représente l'association Départ (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train). J'ai bien entendu tout ce qui a été dit ici. Je pense quand même qu'il faut rappeler que ce projet est relativement nécessaire pour l'intérêt général, si nous voulons que les conditions de mobilité de tout le monde s'améliorent grandement, que ce soit localement ou que ce soit à l'échelle régionale, que ce soit pour les émissions de CO2 ou la régularité des trains. Ce projet de faire un tunnel sous Marseille avec une gare souterraine permettra d'avoir un RER traversant. Pour l'accessibilité de toutes les zones, je pense que c'est très important. C'est aussi ce qui permet une meilleure accessibilité de Marseille et de la région avec le

TGV, ce qui veut aussi dire moins d'avions et moins de voitures. Je pense que cela est bon pour l'environnement.

Pour ce qui concerne les variantes soumises à concertation pour l'entrée du tunnel, je pense que la solution qui me paraît la plus favorable est celle de l'entrée au Nord. Je pense que nous ne pouvons pas prendre le risque de déménager tous les habitants d'une cité pour faire un projet. Il faut cette solution-là qui, de plus, va diminuer les impacts, le bruit, les odeurs, etc. pour Bassens.

Il faut évidemment qu'avec ce projet il y ait une amélioration de la mobilité pour les habitants. Les gares de Saint-André doivent faire partir du projet. Cela ne doit pas être une promesse ultérieure, mais une promesse qui se réalisera en même temps que le reste du projet. Il ne peut pas y avoir que des choses négatives qui vont avec ce projet en termes d'impact. Il faut aussi que les gens puissent profiter du train et qu'ils ne se contentent pas de voir les trains passer.

Je vais donner notre opinion pour ce qui concerne le tunnel Saint-Louis. Il est probable qu'à terme, nous ne puissions pas garder à Marseille, qui est la première ou deuxième Métropole de province, un goulet d'étranglement ferroviaire à deux voies. De toute façon, à terme, le tunnel de Saint-Louis sera probablement doublé. Selon nous, il est préférable de ne pas multiplier les périodes de travaux, qu'il n'y en ait pas pour 40 ans, et de faire tous les travaux dans une même phase. C'est probablement celle qui perturbera le moins les habitants. Doubler le tunnel de Saint-Louis permet aussi de réaliser des projets d'augmentation de l'offre TER, d'ouvrir la ligne Aix-Rognac et de faire venir les trains à Marseille. C'est la possibilité d'avoir aussi plus de TER sur la Côte Bleue. Doubler le tunnel de Saint-Louis permettrait aussi de rouvrir les haltes qui existaient auparavant sur la ligne PLM. C'est obligatoire d'avoir des voies séparées, s'il y a à la fois des trains qui s'arrêtent et des trains qui ne s'arrêtent pas.

Élisabeth PELLICIO

Où habitez-vous ?

Rémi QUINTON, Association DEPART

Je ne suis pas des Bouches-du-Rhône.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

S'il vous plaît, je pense que tous les points de vue sont respectables. Monsieur s'est exprimé.

De la salle

Sa maison ne va pas être rasée.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il est peut-être usager du train.

Monsieur ?

Jean-Baptiste DAVID, élu CCI Marseille Provence

Bonjour à tous. J'habite à Marseille, mais pas dans les quartiers Nord. Je travaille à la Chambre de Commerce et d'Industrie. Je me dois de parler au nom de certaines entreprises. Certaines d'entre elles étaient là ce soir, mais elles sont malheureusement parties. La question de l'entrée en tunnel se pose aussi sur la zone de La Delorme. Je ne vais pas m'éterniser. Je suis aussi un être humain et je sais que les questions d'habitat et de lieu de travail n'ont pas les mêmes sensibilités.

Cela fait longtemps que nous suivons ce sujet sur le territoire. Cela fait une quinzaine d'années en ce qui me concerne. Cela fait longtemps que j'entends que le projet est dans les cartons, je ne vais pas revenir sur tout cela.

J'avais deux questions, ou remarques. Ma première question concerne l'impact économique de l'entrée Nord. À la question de savoir si nous passons sur la variante Nord ou sur la variante Sud, il est mentionné que l'impact au niveau des entreprises est le même. Selon moi et selon les entretiens que nous avons pu avoir avec les différentes entreprises du secteur, il n'y a quasiment aucune entreprise, à part des Restos du Cœur, qui sera directement concernée. Les impacts indirects nous semblent véritablement et radicalement différents. Je voudrais éventuellement un élément de réponse sur ce point-là.

Mon autre question est sur la coordination.

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

Pouvez-vous préciser la solution qui a le plus d'impacts indirects ?

Jean-Baptiste DAVID, élu CCI Marseille Provence

Selon moi, la solution Sud qui impliquera un relogement des habitants de Bassens a moins d'impacts sur les entreprises. Je ne suis pas là pour donner la leçon aux éventuels habitants de Bassens. La solution Sud a moins d'impacts sur le fonctionnement de la zone et globalement sur des zones de travaux qui seront à dix ou vingt mètres de certaines entreprises.

Mon autre question est sur la coordination. Je travaille sur ces sujets depuis un certain nombre d'années. Dans la comparaison des variantes page 19, la couleur orange désigne les points de vigilance. On nous dit qu'il y a peut-être un défaut de coordination. Tout un tas de projets ont malheureusement ou heureusement donné lieu à des projets de requalification et de relogement de certains habitats dégradés. Le projet est sur la table depuis 15 ans, nous sommes en 2019, vous nous disiez que nous aurons la garantie que le projet se fasse dans trois ou quatre ans, et les travaux commenceront dans 10 ans. Je ne comprends pas bien en quoi il y a un problème de coordination. Si vous pouviez nous expliquer un peu le sujet.

Une décision dès 2017 disait déjà qu'il fallait essayer de travailler intelligemment sur les secteurs, avec les entreprises, les habitants pour cette entrée en tunnel. Depuis 2017, nous n'avons pas vraiment avancé. Maintenant, on nous dit qu'il est possible de faire autrement, mais on nous reparle de problèmes de coordination. Je ne comprends donc pas bien ce point-là.

Je me permets juste de soulever un autre point. Sur la question de Bassens, nous voyons bien que la zone de travaux qui va durer cinq ou six ans est à 20 mètres des fenêtres des habitants de Bassens. Quand nous nous demandons ce que nous avons fait depuis 2017, le gouvernement suggérait déjà de travailler à cette solution. Il y a quand même des habitants qui vont être directement concernés par les zones de travaux.

Pour avoir suivi différents projets plus urbains ou dans d'autres quartiers de Marseille, un effort indispensable d'accompagnement, de travail sur le terrain, avec les habitants, est à réaliser pour un relogement digne et de qualité. La loi prévoit plein de choses, mais si cette option venait à être retenue, je tiens à dire aussi que nous pouvons travailler et optimiser ce projet avec eux. Je crois savoir que certains habitants ne seraient pas complètement mécontents qu'un programme de relogement ambitieux leur soit proposé.

J'ai donc deux questions sur l'impact et les problèmes de coordination.

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

Sur le sujet de la coordination, nous avons mis dans les inconvénients éventuels de la variante Sud, c'est-à-dire celle qui nécessite le relogement de Bassens, un problème de coordination du sujet de relogement tout simplement parce que SNCF Réseau est là pour gérer le réseau, entretenir l'infrastructure, ce n'est pas notre travail de faire de la rénovation urbaine et de reloger les gens. Nous ne savons pas faire. Cela veut dire que nous transférerions cette responsabilité à la Métropole, à l'ANRU. Si ces sujets ne sont pas coordonnés, si nous arrivons avec nos travaux et que les gens ne sont pas tous relogés, il y a objectivement un risque de planning, surtout si nous portons le sujet seuls. C'est quelque chose qui était un peu dans l'air, et quand nous avons fait le livret le sujet l'était encore. C'est pour cela que nous l'avons écrit.

Quelques éléments nouveaux sont apparus depuis. La Métropole s'est positionnée, ce qui change un peu la donne. Si vous regardez la comparaison entre ce qu'il y a dans le livret et ce qui est là, il y a quand même un écart. La Métropole s'est positionnée en disant que si Bassens était choisie, si nous décidions de reloger les habitants de Bassens, si le Ministre décidait cette variante-là, à ce moment-là, elle serait le maître d'ouvrage de la rénovation urbaine, ce qui est une évidence, mais ce n'était pas tout à fait clair. Si la Métropole est maître d'ouvrage de la rénovation urbaine et finance le projet, ce n'est plus SNCF Réseau qui s'occupe du relogement des habitants. Cela paraît un peu plus sécurisé en termes de planning.

Jusqu'à présent, il y avait un flou artistique sur le sujet, mais les nouveaux éléments dont je dispose montrent qu'il y aurait un accord si l'issue de la concertation orientait le projet vers la variante Nord, c'est-à-dire le relogement de Bassens. Le planning serait alors sécurisé par la maîtrise d'ouvrage qui passerait par la Métropole. C'est à confirmer, mais c'est un élément nouveau qui sécuriserait. Le sujet de coordination serait donc moins délicat. Si par contre, ce n'est pas le cas, le planning reste délicat. Cette évolution rend les solutions beaucoup plus équilibrées et le choix est vraiment ouvert entre les deux solutions.

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

Je voudrais interrompre pour poser une question à la salle. Nous évoquons la rénovation en termes de maîtrise d'ouvrage, de pilotage. Nous parlons des institutions. Je voudrais savoir s'il y a dans la salle des habitants de

Bassens et s'ils sont prêts à dire quelque chose, soit pour, soit contre. C'est important et la concertation est aussi faite pour cela.

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

Je ne pense pas qu'il y en ait. Nous sommes allés les voir.

Lydia FRENTZEL, Conseillère municipale, ville de Marseille

Il faut aller sur place.

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

Nous sommes allés sur place le 4 juillet, directement dans la cité avec l'Association des femmes de Bassens. Nous sommes allés présenter les plans. Certains nous ont dit être intéressés par la rénovation urbaine. Je ne vais pas dire les noms, mais il y avait deux ou trois personnes. D'autres personnes disaient qu'elles préféreraient rester sur place et que les bâtiments actuels soient réhabilités. Il y a donc eu une expression partagée des sujets. C'est pour cela que les deux sujets restent. Il n'y a pas ni oui ni non de manière très claire.

Lydia FRENTZEL, Conseillère municipale, ville de Marseille

Ce n'est pas une concertation officielle. Il faut qu'elle soit officielle. Je les ai alertés de ce qui se passait.

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

Nous y sommes allés.

Lydia FRENTZEL, Conseillère municipale, ville de Marseille

Je sais très bien parce qu'il y a eu des alertes, mais ce n'est pas une concertation officielle. Ils doivent être officiellement concertés.

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

Nous ne pouvons pas les obliger à venir à des réunions publiques. Nous sommes spécialement allés les voir.

Lydia FRENTZEL, Conseillère municipale, ville de Marseille

Vous avez deux dossiers, il est 21 heures 30. Nous l'avons abordé à 21 heures 05. Ce sont deux dossiers totalement différents.

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

Concernant l'impact sur les entreprises, la variante Sud frôle et nécessite de petites acquisitions foncières de l'entreprise Beuchat.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, s'il vous plaît, nous allons répondre à Monsieur.

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

L'impact n'est pas sur un bâtiment. Il y a une légère différence, la variante Sud touche un peu moins les entreprises, et notamment l'entreprise Beuchat qui sera concernée par l'acquisition d'une partie de l'emprise foncière sans toucher le bâti. Il y a une légère différence, pas très discriminante, mais il y en a une.

Je réponds aussi sur l'installation de chantier, il faut aussi être clair. Cela va peut-être aller dans le sens de ce que dit la dame. Nous sommes tout à fait clairs, nous sommes transparents. Si nous pouvons avoir le plan qui montre les installations de chantier de la variante Nord.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Pour préciser, de quelle variante s'agit-il ?

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

C'est la variante qui est au Nord, qui n'impacte pas Bassens. La zone des installations est assez proche de Bassens, mais le vrai chantier est un peu plus loin. L'impact des travaux sur Bassens n'est donc pas direct. Nous pouvons positionner le chantier. En revanche, il y aura une zone de chantier à côté de la cité Cap Horizon. Cette zone servira à l'évacuation des matériaux ou aux pousoirs. Nous n'en sommes pas encore à déterminer cela précisément.

Lydia FRENTZEL, Conseillère municipale, ville de Marseille

La zone sera-t-elle sur le stade ?

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

Nous prenons le stade, mais cette cité ne sera pas impactée en fin de chantier puisque nous rendrons l'installation. Elle sera impactée pendant tous les travaux. Cela est une différence claire entre les deux variantes.

De la salle

Quel est le phasage de cette opération ?

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

Nous sommes en phase 2. La loi LOM prévoit les travaux de la phase 1 en 2023. Cela va déjà être très juste. C'est vraiment extrêmement compliqué. L'opération dont je parlais à l'instant concerne la phase 2. Le COI avait positionné le début des travaux de la phase 2, donc de tous les tunnels, en 2028. Nous pouvons penser que cette phase peut être anticipée en 2025. Si nous devons délocaliser une cité et reloger les habitants, il faut s'y prendre bien avant, en 2023, 2024 et peut-être même avant si nous décidons aujourd'hui, et ce afin que les gens n'attendent pas des lustres avant d'être relogés.

En termes de libération des emprises travaux, le scénario est que les terrains soient libérés en 2027 ou 2028. Pour que les terrains soient libérés, cela dure jusqu'en 2033, 2034.

De la salle

Un PRU, c'est presque 10 ans.

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

Effectivement. Si nous choisissons cette solution, il faudrait commencer à faire des choses rapidement. Vous avez tout à fait raison.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur ?

Christophe CORTAMBERT, Président de CAP au Nord Entreprendre

Je voudrais apporter une précision par rapport à mon intervention précédente. Je dois me faire la porte-parole du patron de Beuchat qui était présent tout à l'heure, mais qui a dû partir. C'est un chef d'entreprise, il sait ce que c'est, il est conscient qu'il y aura du bruit, de la poussière pendant les travaux. Il va vivre avec, s'adapter.

Par contre, il est inquiet sur l'après-travail. Sur le plan, il apparaît une sorte de délaissé. Il ne veut pas que cela soit une zone de non-droit. Il est très inquiet sur l'après-travaux, autant que sur la zone travaux. Pour autant, pendant les travaux, il fera en sorte que la chose se déroule pour le mieux.

Tout à l'heure, vous avez parlé de coordination, les chefs d'entreprise sont conscients que les transports vont jouer un rôle important. À ce titre, j'aimerais que nous soyons sûrs de nous être rapprochés d'Euroméditerranée qui est un acteur important aujourd'hui, qui va jusqu'au bord de ce territoire et qui va démonter la passerelle d'Arenc. Il ne faudrait pas que les travaux soient concomitants. Cela serait bien qu'ils soient calés. Nous n'imaginons pas de faire partir les camions alors qu'il n'y a plus de passerelle, mais des travaux à la place. Il faut donc y réfléchir sérieusement.

Un autre acteur important pour le territoire est le Marché d'Intérêt National. Il est en pleine rénovation, a de gros projets. Il a aussi des motivations pour faire travailler des gens de Bassens sur ces zones en réorganisant les besoins de main-d'œuvre. Il serait dommage de dire aux gens de Bassens que nous leur donnons du travail et que dans le même temps ils soient obligés de déménager. Attention, prudence.

Je suis plutôt favorable à ce que nous profitons de ce projet pour réorganiser Bassens, aménager. Il y a une agence de renouvellement urbain, c'est le moment ou jamais de renouveler. C'est inespéré, il y a un chantier à côté, ils vont être dans le désordre, le bruit, autant en profiter pour faire une pierre deux coups. En tant qu'entreprise, je ne vois pas négativement le projet. Les résidents ont leur mot à dire. Il faut s'assurer de leur relogement et des conditions de leur déménagement. Profitons de l'occasion des travaux pour rénover aussi l'urbain.

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

J'ai bien pris note de votre position.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Y a-t-il d'autres questions ou interventions que vous souhaiteriez faire ? Monsieur ?

Éric MERCADIER, habitant de Saint-André

Bonjour. Je voudrais revenir sur le passage à niveau. Quand vous avez fait votre présentation, vous avez mis de côté une solution qui est le passage en souterrain de la route. Vous ne l'avez pas présentée ni étudiée. Vous avez dit que cela n'était pas possible. Je souhaite savoir pourquoi.

Ma deuxième question concerne les solutions proposées. Nous ne les voyons pas apparaître sur la présentation concernant le passage à niveau.

La troisième question est de savoir quand nous aurons un rapport sur cette réunion, si nous devons en avoir un.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous avez donc plusieurs questions, une sur la solution de passage souterrain et la raison pour laquelle elle a été mise de côté, une autre sur le descriptif des autres solutions proposées et une troisième sur un retour sur la présente réunion de concertation.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Merci de la question. Je n'ai pas eu le temps de le dire, mais j'en avais parlé lors de l'atelier. Avant d'aboutir sur les deux propositions, nous en avons regardé beaucoup d'autres. La fermeture pure et simple du passage à niveau a vite été écartée. L'idée de faire un souterrain pour les modes doux, les piétons et les vélos, à l'endroit du PN2 n'a pas été retenue.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur demandait pourquoi cette solution n'a pas été retenue.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Les passages souterrains pour des modes doux n'ont pas été retenus pour des raisons de sécurité, pour éviter les squats et que ces passages deviennent complexes ou dangereux.

De la salle

Je crois que c'était la position de Mme Pelletier.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Pas uniquement. Dans l'atelier de travail, quasiment tout le monde était d'accord avec cela.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

La question de Monsieur est de savoir pourquoi cette solution n'apparaissait pas intéressante.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Le sujet dans la solution Barnier est qu'il n'y a plus d'accès au bus pour une partie du quartier. Le passage souterrain que nous avons prévu permettait justement aux gens de pouvoir prendre le bus à l'endroit du PN2. La passerelle est aussi une difficulté. Les passerelles urbaines qui doivent passer au-dessus de la voie vont à 6 mètres de haut. Cela fait de belles marches. Les ascenseurs posent problème, ils sont hors service au bout de

trois jours, voire dégradés très rapidement. Pour l'accès des personnes à mobilité réduite, construire des rampes de 6 mètres de haut avec une pente reviendrait à construire des cathédrales.

Sur la ligne Aix-Marseille, nous faisons actuellement des travaux et nous venons de supprimer le dernier passage à niveau, car nous augmentons le nombre de trains sur cette ligne. Nous avons également été obligés de supprimer les passages à niveau. Le 110 qui était à Luynes vient d'être supprimé cet été. Nous avons construit un ouvrage souterrain à la place. À Saint-André, nous avons fait quelques plans et esquisses, mais cela engendre des conséquences foncières énormes pour les personnes du boulevard Condorcet. Les gens de la traverse du Chemin de Fer ne pouvaient plus sortir, cela bouchait la fin de la traverse du Chemin de Fer. Ce sont des conséquences urbaines énormes et de l'autre côté, le raccord sur la route départementale est quasiment impossible à faire.

Nous avons ensuite étudié le pont-rail. Si nous n'arrivons pas à passer en dessous, l'idée était de surélever la voie ferrée, mais cela amène à modifier la voie ferrée de 500 mètres de chaque côté. Ce sont des travaux ferroviaires sur un kilomètre et la surélévation de la voie n'est sans doute pas pertinente d'un point de vue urbain, esthétique, etc. Cette solution a été très vite écartée dans les premières concertations.

Tout cela a été regardé. Nous pourrions revenir sur ces solutions. Si une solution est bonne et peut convenir, nous prenons. Du point de vue urbanistique, toutes les autres solutions sont très compliquées.

Éric MERCADIER, habitant de Saint-André

Il y a une solution à trois voies route avec un carrefour et des feux rouges. Vous n'avez pas évoqué celle-ci.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

À quel endroit ?

Éric MERCADIER, habitant de Saint-André

Au passage à niveau n° 2, projet Cauvet.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Au niveau du PN2, vous évoquez ce qu'évoquait Monsieur à l'atelier. Aujourd'hui, quand le passage à niveau est fermé, la remontée de file fait que la route départementale est bloquée. Beaucoup de personnes ne veulent pas tourner, mais aller tout droit, ils sont quand même bloqués dans la file. Nous le voyons sur le film que nous avons fait, ils doublent parfois en passant de l'autre côté, sachant qu'il y a un terre-plein. C'est très dangereux du point de vue routier.

Monsieur proposait de dédier une troisième voie pour les gens qui tournent, ce qui permettrait de faire la circulation.

Élisabeth PELLICCIO

Il y a une autre possibilité, celle de prendre l'espace qu'il y a le long de l'autoroute pour élargir la départementale. Je crois que cela était déjà prévu. L'autoroute est en hauteur, vous avez donc tout un espace

pour dégager et faire en sorte que le passage à niveau soit plus libre, que les bus ne restent pas coincés. Il y a cette possibilité, car il y a de l'espace de l'autre côté.

Éric MERCADIER, habitant de Saint-André

Il y a une place dans ce périmètre pour faire une voie supplémentaire. Il y aurait une voie qui arriverait de la ZAC avec l'obligation de tourner à droite au passage à niveau, une voie qui permettrait d'aller tout droit avec un feu rouge et idem de l'autre côté pour le croisement. Si nous voulons aller encore plus loin, nous pouvons mettre une caméra de feux rouges pour que les gens le respectent. Les gens qui ne sont pas intéressés pour aller dans Saint-André, mais qui ne font que le traverser, iraient tout droit et cela diminuerait le nombre de véhicules qui passeraient par le passage à niveau.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Parlez-vous de mettre des feux rouges à ce croisement ?

Éric MERCADIER, habitant de Saint-André

Oui. Vous l'avez étudié sur le côté du stade dans la rue Barnier, mais pas de ce côté.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Comme nous l'avons dit tout à l'heure, il y a un projet de tramway. Je sais qu'il y a plusieurs tracés existants. Suite aux alertes dont parlait Monsieur tout à l'heure, il y aura un nouveau diagnostic de ce passage à niveau dans les mois qui viennent, ne serait-ce que pour améliorer la sécurité actuelle. Dans ce cadre, ce genre de proposition sera étudiée. Je m'engage à vous tenir au courant de ce diagnostic. La route est une départementale, il faut que nous travaillions avec les autorités compétentes.

Élisabeth PELLICCIO

S'agissant du tramway, une autre demande a été faite. Il va arriver jusqu'au Lycée Nord, descendre l'avenue de Saint-Louis au Rove. Pour descendre chez nous, il n'y a personne. Il vaut mieux qu'il descende le ruisseau Mirabeau, car il y a un tas de cités, qu'il passe sur le Chemin du Littoral et qu'il remonte l'avenue André Roussin. Cela serait bien parce que cela ferait une expression débutante pour aller vers L'Estaque. Cela serait bien plus intelligent et plus logique. C'est ce que nous allons défendre.

Lydia FRENTZEL, Conseillère municipale, ville de Marseille

Le Chemin de Saint-Louis au Rove est l'un des plus accidentogènes du secteur. C'est la zone où il y a le plus d'accidents. Il y en a eu un ce matin, à 7 heures. Il y en a tous les jours pratiquement sur cette zone de Saint-Louis au Rove. C'est l'occasion de le dire puisque vous allez travailler avec le Département. Vous pouvez vérifier auprès des pompiers, du SAMU. C'est la zone la plus dangereuse de tout le secteur et cela est vérifiable. Vous n'avez qu'à appeler les services, vous verrez que ce matin à 7 heures, il y avait déjà un accident très grave.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Y a-t-il d'autres personnes qui souhaitent s'exprimer ? Je vous repasse le micro.

Éric MERCADIER, habitant de Saint-André

Je souhaiterais avoir une réponse à ma troisième question sur le compte rendu.

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

Je confirme que le compte rendu et la présentation seront disponibles sur le site avant la réunion de clôture.

De la salle

Pouvez-vous préciser le type de compte rendu ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Le compte rendu qui sera fait de cette réunion comprendra une retranscription littérale de l'ensemble de vos propos et une note de synthèse des échanges, plus concise et évitant de lire une quarantaine de pages. Tout est retranscrit littéralement, une note de synthèse et le support de présentation utilisé ce soir seront mis en ligne dans les jours qui viennent.

De la salle

C'est sur la synthèse des travaux. Nous avons fait une première réunion ici et nous étions très peu nombreux. C'est déjà un premier constat. Nous aurions pu être un peu plus nombreux à cette réunion. Nous avons parlé d'un sujet qui n'est pas dans le compte rendu que j'ai vu. Il peut paraître marginal, mais dans la mesure où il a été notifié pendant la réunion, il devrait apparaître. Il s'agit de la gare de L'Estaque. L'aménagement de la voie va jusqu'à L'Estaque. Nous pensons que dans ce projet ambitieux, la gare de L'Estaque et son réaménagement devraient figurer, ne serait-ce parce qu'il faut des financements et que c'est complémentaire. L'augmentation des TER est quelque chose qui a été demandé sur L'Estaque et nous avons fait état de cette question à la première réunion. La question du réaménagement, non pas d'une halte ferroviaire, mais d'une gare doit être intégrée dans le projet. C'est une gare qui est classée. Il y a un réaménagement que j'ai fait parvenir et qui a été travaillé par des associations du quartier, avec des implications de parking. Ce n'est pas à négliger parce que le quartier sera aussi impacté par l'aménagement global de la Ligne Nouvelle.

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

Parlez-vous de tout ce qui concerne les aménagements d'intermodalité, d'accessibilité ?

De la salle

Oui. Si vous voulez plus de TER, il faut les faire fonctionner, qu'il y ait plus de passagers. Il faudrait un système à ticket et un parking relais autour de cette gare pour diminuer le nombre de véhicules et favoriser le train. Nous sommes associés à un projet fait par l'association Ancrages et qui prend en compte tous ces éléments. Vous augmentez les TER, mais il faut aussi avoir l'infrastructure qui va avec.

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

C'est vrai sur tout le projet. Cela doit être fait avec la Métropole, parce que nous ne sommes pas maître d'ouvrage matériel. Le travail d'intermodalité avec la Métropole doit être complété dans l'étude d'impact.

Chaque fois que nous augmentons le trafic des gares, il faut qu'il y ait des parkings, des transports en commun. Il faut que nous amenions les gens sur place, nous sommes bien d'accord.

De la salle

Je voudrais aborder un dernier point par rapport à la fermeture du PN2 et au forage sous les voies en continuité du boulevard Cauvet. Cela signifie-t-il qu'il y aura une interruption du trafic sur les voies ferrées ?

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Dans la solution Cauvet proposée, la rue est déjà en contrebas. Nous pouvons creuser et il y a directement un rétablissement. Les travaux se dérouleraient dans une partie, il y aurait peut-être un peu d'interruption routière à un endroit.

De la salle

Je parle de l'interruption des circulations ferroviaires.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

L'objectif est de faire un pont-cadre et de le pousser au dernier moment. Il y aura une opération de coupure, nous interrompons la circulation 48 heures.

Nous en sommes à trouver la bonne solution ensemble et non à établir le mode de réalisation. Nous savons faire un ouvrage, il y a plusieurs solutions techniques.

Éric MERCADIER, habitant de Saint-André

Je profite de la vue qui est présentée. Je ne comprends pas comment les bus et les voitures vont pouvoir tourner sur la partie haute de la traverse du Chemin de Fer.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Les passages des grands bus Mercedes nécessitent d'acquiescer sur 50 cm à un mètre le coin où se trouve le poteau qui a été remplacé dernièrement suite à un accident et le jardin qui se trouve derrière.

Jean-Bernard BRIAND, habitant de Saint-André

J'ai étudié en détail votre scénario, puisque j'étais directement concerné. Ce qui est bien dans votre scénario, c'est que nous voyons apparaître le fait que les bus sortant de la traverse du Chemin de Fer et prenant la rue Condorcet sont obligés d'empiéter sur la voie d'en face. C'est le premier point.

Le deuxième point est que dans votre scénario, vous ne tenez pas compte des porte-à-faux des bus Mercedes, ce qui fait que nous passons au ras du mur de soutènement. Il va vraiment falloir mordre sur la voie pour pouvoir passer les deux bus qui ne pourront pas se croiser à cet endroit.

Ensuite, dans ce scénario, vous avez fait une étude sur la largeur des voies, mais vous n'avez pas fait d'étude altimétrique. Si vous l'aviez faite, vous vous seriez rendu compte que le bus en haut ne peut pas tourner parce qu'il va se poser sur le châssis. Par conséquent, pour adapter la chaussée aux contraintes de déplacement des personnes à mobilité réduite, il faut un maximum de 4 % de pente sur ce secteur ou 5 % avec des paliers. Dans

tous les cas, cela revient à faire descendre Condorcet de deux mètres ou à monter le niveau de Cauvet de deux mètres. Votre étude n'est pas correctement faite parce que ce n'est pas 50 cm que vous allez prendre sur la propriété du haut, mais quasiment la propriété. L'impact de la modification de la voirie sur les propriétés en dessous fait qu'elles seront inaccessibles.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Nous n'allons pas rentrer dans la technique. Je ne vais pas non plus faire de la publicité. Une ingénierie qui a pignon sur rue a fait l'étude, Setec pour ne pas la nommer. Ils ont des compétences routières de tracé. Nous sommes à un niveau d'études préliminaires. Aucun topo n'a été fait à ce jour. La Métropole et la RTM suivent également cette étude, ils n'ont pas donné tous les tracés. Nous pouvons partager le résultat de cette étude si vous avez des compétences.

Nathalie BRIAND, habitante de Saint-André

Nous ne dormons pas la nuit, nous travaillons.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous proposez de partager les résultats de cette étude pour que ce que Monsieur évoque puisse être clarifié et pour que les éléments manquants ou non pris en compte puissent être considérés sur pièces.

Jean-Bernard BRIAND, habitant de Saint-André

Contrairement aux autres fois où nous avons été prévenus 48 heures avant, ceux qui ont participé à la première réunion ont eu la chance de recevoir par e-mail une convocation. Cela m'a permis de travailler sur ces projets. Je ne suis pas spécialiste du domaine, mais cela représente pas mal de travail pour arriver à trouver des informations et des statistiques.

Si je communique à travers le site Web de la LNPCA ce document qui est le résultat à la fois d'une analyse altimétrique, d'empiètement et de niveau sécurité et une étude sur la partie du ferroutage, est-ce que cette étude sera reprise dans les informations ?

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

Oui, bien sûr.

Jean-Bernard BRIAND, habitant de Saint-André

Dans ce cas-là, je le mettrai à disposition.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Vous avez vu que le plan routier que vous nous aviez fait est annexé au compte rendu sur le site. Tout ce que vous produisez sera regardé et utilisé. Si cela fait avancer les choses, et je n'en doute pas, c'est gagnant pour tout le monde.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Proposez-vous de partager l'étude d'ingénierie qui a été faite ?

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Nous proposons un rendez-vous commun avec notre ingénierie pour des échanges techniques.

Élisabeth PELLICCIO

Nous souhaitons également qu'une étude soit menée sur notre proposition qui concerne le côté de l'autoroute. Qu'en pensez-vous, Monsieur Larminat ?

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Ce travail est à mener à l'avenir, pour creuser des solutions et trouver la meilleure. Je rappelle aussi que pendant la concertation sont apparues des solutions. Il a été proposé par exemple de faire arriver par la zone artisanale, ce qui permettrait peut-être d'avoir des conséquences moindres. Tout cela doit être regardé.

De la salle

En plus, ils auront moins de bruit.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Cela a été formulé.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Nous étudierons donc ces choses-là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous avons pris toutes les questions. Ah non, dernière question.

Marie PROST-COLETTA, habitante de l'Estaque

Merci, Marie Prost-Coletta, j'habite L'Estaque. Ce n'est pas vraiment une question par rapport à votre dossier, mais j'ai cru comprendre qu'il allait y avoir des travaux après la gare de L'Estaque. Que cela va-t-il donner au niveau des circulations ? Comment serons-nous desservis entre Marseille et L'Estaque et comment cela va-t-il tourner ? Qu'allez-vous faire du fret ? Je n'ai pas encore trouvé de réponses à ces questions, je profite donc de cette fin de réunion pour savoir ce qu'il va se passer sur nos lignes.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

Parlez-vous des travaux sur L'Estaque fin 2019 ? Après, il y aura des travaux en 2020-2021.

Marie PROST-COLETTA, habitante de l'Estaque

Oui, c'est cela.

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

En 2020-2021, nous faisons du renouvellement de voies sur la ligne de la Côte Bleue entre L'Estaque et Carry principalement. Pour ces travaux, la ligne sera fermée pendant quatre à six mois.

Marie PROST-COLETTA, habitante de l'Estaque

Nous allons nous fermer la ligne pendant quatre à six mois, d'accord. Aurons-nous toujours des trains entre Marseille et L'Estaque qui desserviront la ville ou allez-vous arrêter le fonctionnement ?

Patrick LARMINAT, Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)

La ligne pour desservir Rognac, Miramas continuera à fonctionner. Si nous ne faisons pas les fermetures de ligne, il faudrait faire tous ces travaux de nuit. Les renouvellements de ballasts dans ces zones vous empêcheraient vraiment de dormir. C'est une des raisons pour lesquelles nous les faisons de jour. Nous faisons de moins en moins de travaux la nuit.

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

Si cela est fini, je vous remercie. Merci pour votre contribution qui était très riche, très précise, très documentée. Nous tiendrons évidemment compte de tout cela pour remonter au Copil. Merci à tous d'être venus nombreux.

S'il vous plaît, faites passer les informations pour les prochaines réunions, le 17 octobre pour la réunion de clôture, afin qu'un maximum de monde y assiste.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

C'est une réunion publique qui est organisée dans les locaux de la Préfecture, mais c'est comme ce soir.

C'est la réunion de clôture pour les Bouches-du-Rhône.

Merci beaucoup, et bonne soirée.

La réunion se termine à 22 heures 10.