

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

# REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE MARSEILLE, 12 JUIN 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 18/06/2019

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



**DATE ET LIEU**

12 juin 2019, à 19 heures	Marseille, World Trade Center
---------------------------	-------------------------------

**PARTICIPANTS**

<b>ANIMATION</b>	
Stéphane SAINT-PIERRE	Cabinet Nicaya Conseil – AMO Concertation
<b>SNCF Réseau</b>	
Jean-Marc ILLES	Chef de Mission LNPCA
Nicolas GUYOT	Directeur des études LNPCA
Roland LEGRAND	Directeur des gares nouvelles
<b>INTERVENANTS</b>	
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)
Philippe TABAROT	Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur – Vice-président en charge des transports
Hélène JOUVE	Métropole Aix-Marseille Provence - Directrice projet Quartiers Libres

# SOMMAIRE

<b>PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS</b>	<b>4</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
<b>PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR</b>	<b>10</b>
<b>PRESENTATION DES AMENAGEMENTS</b>	<b>13</b>
<b>ECHANGES</b>	<b>19</b>

*La réunion s'ouvre à 19 heures 20.*

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

## PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

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

Nous allons commencer cette réunion. Bonsoir à toutes et à tous, merci de votre présence. Nous sommes désolés pour ces quelques minutes de retard par rapport au démarrage de la réunion. Bienvenue pour l'ouverture de la concertation sur le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Cette concertation s'engage aujourd'hui puisque c'est l'ouverture ; nous aurons trois réunions, deux dans les Alpes-Maritimes et dans le Var après celle de Marseille aujourd'hui.

Je me présente : je suis Stéphane SAINT-PIERRE, cabinet Nicaya, et nous assistons SNCF Réseau pour la concertation sur ce projet. J'aurai la charge d'animer cette réunion, et de tenir le temps pour que vous puissiez intervenir et poser vos questions, après un petit moment de présentation.

Très rapidement, je vais vous fournir quelques éléments sur le déroulement de la réunion. Je vais introduire la réunion avec la présentation des intervenants. Vous aurez ensuite quelques mots d'introduction de Monsieur TABAROT, et du garant de la concertation. Puis nous demanderons à Jean-Marc ILLES et à son équipe de vous présenter les principales évolutions du projet depuis la dernière concertation, et les éléments relatifs aux aménagements plus spécifiquement prévus sur le nœud ferroviaire marseillais puisque nous sommes ce soir sur Marseille.

À l'issue de cette présentation, nous vous proposerons de pouvoir échanger avec l'équipe du maître d'ouvrage sur les questions ou interrogations. Vous pourrez aussi formuler vos contributions.

S'agissant de la présentation des intervenants, Philippe TABAROT, vice-président de la Région, fera un mot d'accueil. Le garant de la concertation, indépendant et mandaté par la Commission nationale du débat public (CNDP), formulera également quelques mots d'introduction pour cette ouverture de la concertation.

Interviendront ensuite pour SNCF Réseau :

- Jean-Marc ILLES, directeur territorial adjoint et chef de la mission Ligne Nouvelle ;
- Nicolas GUYOT, qui est à sa droite, et qui assure la direction des études de la Ligne Nouvelle ;
- Roland LEGRAND qui est en charge de la mission des Gares Nouvelles.

Ensuite, Hélène JOUVE de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, interviendra plus spécifiquement sur l'opération « Quartiers libres » qui environne la gare Saint-Charles avec de fortes interactions entre le projet urbain et le projet d'aménagement de la gare Saint-Charles qui vous sera présenté.

Sans plus tarder, je propose à Monsieur TABAROT, « à chaud », au pied levé, d'intervenir pour l'introduction de cette réunion.

# INTRODUCTION

## **Philippe TABAROT, Vice-président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Mesdames et Messieurs, bonjour. Merci de me laisser la parole « à chaud » parce que je suis venu rapidement de la Région où nous avons une réunion d'arbitrage budgétaire. Tout au long de l'année, nous faisons des arbitrages budgétaires. N'est-ce pas, Jacques FROSSARD ? J'ai donc eu une longue journée puisque, ce matin, j'étais avec mon président, le Président Renaud MUSELIER, en compagnie de la ministre des Transports. Vous savez que c'est un moment particulièrement important pour les transports dans notre pays puisque, depuis pratiquement deux semaines maintenant, nous avons en discussion une loi qu'a souhaitée le Gouvernement, une loi sur les transports : la loi d'orientation des mobilités (LOM). C'est un beau sujet qui nous a réunis avec la ministre ce matin pour discuter des derniers amendements. Elle nous a expliqué qu'elle en était à 3 200 amendements. Elle était donc particulièrement fatiguée, mais combative, et plutôt favorable aux avancées législatives que le texte qu'elle avait présenté a pu connaître.

Dans ce texte, il y a un volet consacré aux infrastructures, et ce volet est ce qui nous réunit ce soir puisqu'il a été décidé de retenir quelques préconisations du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) sur ce texte, et notamment le projet de Ligne Nouvelle en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Ligne Nouvelle PCA. Nous n'avons pas le droit de dire PCA, nous dirons donc Provence-Côte d'Azur tout court.

Ce projet est le fruit d'une décision ministérielle de la ministre BORNE du 4 mars dernier. Il vise à sélectionner un certain nombre de grands projets ferroviaires ou routiers sur l'ensemble de notre territoire, notamment pour améliorer notre train du quotidien. Ce soir, il s'agit plus particulièrement des Bouches-du-Rhône aux alentours de Marseille, mais ce projet concerne également deux autres grandes métropoles que sont Toulon et Nice. Vous savez combien Marseille est, non seulement la capitale administrative de cette région – et c'est un azuréen qui vous le dit –, mais également, une ville centrale en matière ferroviaire. Même si je ne suis pas un grand spécialiste – comme l'est Monsieur COPPEY, ici présent, que je salue -, on m'a toujours dit que tout partait de la gare Saint-Charles, et que tout ce qui se passait de positif ou de négatif sur l'ensemble de notre réseau venait de la gare Saint-Charles, gare Saint-Charles dont vous connaissez la configuration : elle est notamment en cul-de-sac, ce qui pose un certain nombre de problèmes pour irriguer ensuite les trains sur l'ensemble de notre région.

Je ne suis pas venu seul. Je suis venu avec le Président de la Commission des transports de notre région, l'excellent Maxime TOMMASINI qui suit tous ces sujets, qui les connaît bien depuis un certain nombre d'années, et qui a eu d'autres responsabilités en matière de transports – comme vous le savez – sur ce département, sur cette commune de Marseille et sur cette métropole. Il a toujours eu à cœur de faire avancer la cause du transport dans votre métropole et sur la commune de Marseille.

Je suis également accompagné de notre Directeur général adjoint des services, en la personne de Julien LANGLET qui a longtemps travaillé pour les services de l'État, et que nous avons débauché lors d'un *mercato* des services de l'État pour le faire venir à la Région. Nous sommes ravis de pouvoir le compter

parmi nous. Je profite bien sûr de l'occasion – puisque j'ai salué Jacques FROSSARD, le grand chef – pour saluer également toute l'équipe de SNCF Réseau avec laquelle nous travaillons en parfaite harmonie. Je salue également Stéphane SAINT-PIERRE qui nous accompagne dans cette difficile mission qui n'est pas la mission première de la Région. En effet, il s'agit d'un projet émanant de l'État et de SNCF Réseau, dans lequel les collectivités se doivent de vous accompagner. En parlant des collectivités, je dirais que la première, celle qui a la compétence en matière ferroviaire, et qui est une autorité organisatrice de mobilité à travers les différentes lois que vous connaissez (NOTRe, MAPTAM, loi d'orientation des mobilités, etc.) c'est la Région qui a un rôle essentiel de chef de file sur toutes ces questions.

Pourquoi la ministre a-t-elle décidé, le 4 mars dernier, de signer cette décision ministérielle concernant cette Ligne Nouvelle ? Nous en avons encore parlé ce matin. Je crois que, très clairement – et c'était le cas du Conseil d'orientation des infrastructures –, elle a été quelque peu impressionnée par l'unité politique qui régnait sur ce projet dans notre région. Je ne vais pas vous faire l'histoire politique de notre région, ni vous énumérer les antagonismes multiples et variés entre les Niçois, les Marseillais, et les Toulonnais de l'époque lointaine où Jacques MÉDECIN demandait l'indépendance de Nice par rapport aux Marseillais qui engrangeaient l'argent de la Région, et qui ne voulaient pas le redistribuer. Bref ! Toutes ces questions ne sont bien sûr plus d'actualité. Pourtant, je crois – et je le dis très clairement, très directement et très franchement devant vous aujourd'hui – que si nous n'avons pas pu avancer sur d'autres grands projets d'infrastructure et d'aménagement, c'est parce que les élus n'ont pas su s'entendre, à une certaine époque. Et là, nous ne parlons pas de politique politicienne. Nous parlons des maires d'un certain nombre de territoires qui, paradoxalement, étaient tous du même bord politique, mais qui n'arrivaient pas à s'entendre. Il est vrai que nous sommes passés à côté d'investissements conséquents en matière de ferroviaire ou en matière de transport tout court dans notre région.

Ce qui a impressionné la ministre – et notamment le Conseil d'orientation des infrastructures – était de constater que, pour la première fois, les trois départements concernés étaient d'accord. Ils sont prêts à être des cofinanceurs, et ils le montrent en cofinçant les études. Les trois métropoles se sont constituées dans cette région : la métropole Aix-Marseille, la métropole toulonnaise, la métropole niçoise, et toutes trois soutiennent ce projet. Il y a également, bien sûr, la Région qui a montré l'exemple et qui, à chaque fois, qu'il pouvait y avoir des difficultés sur le financement de ces études, a souhaité montrer l'exemple en proposant d'augmenter sa participation s'il en était besoin.

Un deuxième point doit également être souligné : ce projet n'est plus uniquement un projet régional, ni même national – bien que nous ayons eu cette décision ministérielle –, mais il s'agit d'un projet européen. Il est devenu un projet européen le jour où le Président MUSELIER a réussi à convaincre l'Europe de nous permettre de prolonger le corridor européen. Pour ceux qui connaissent un peu ces questions de corridor, c'est l'occasion de pouvoir compter, dans ces corridors, sur des financements particulièrement conséquents de l'Europe à hauteur de plus de 30 % sur tous les projets d'infrastructure, qu'ils soient routiers ou ferroviaires. C'est une bataille que nous avons menée. Elle a occasionné de nombreux voyages à

Bruxelles pour y arriver, et nous avons eu la grande joie de pouvoir être retenus, et de voir que le corridor qui s'arrêtait à Marseille et qui prenait la direction de l'Espagne puisse faire une boucle pour aller vers le Var, les Alpes-Maritimes, et jusqu'à Gênes en Italie. Grâce à cela, pour le projet de Ligne Nouvelle, mais aussi pour tous nos autres projets, nous pourrions compter sur le soutien de l'Europe.

J'ouvre une parenthèse encore pour dire à quel point il a été dommage, pendant cette campagne électorale des Européennes – nous avons tous le choix, et certains n'ont pas souhaité s'exprimer –, que nous ayons peu entendu parler de l'Europe pendant cette campagne. Nous avons eu un débat sur la politique nationale. C'est bien, la politique nationale, c'est intéressant, et nous aurons d'autres échéances à l'occasion desquelles nous pourrions en parler, mais nous avons si peu parlé de ce que l'Europe a pu faire de bien pour nos territoires, ou de ce que l'Europe n'a pas fait pour nos territoires. Il est vrai que ce débat européen, tel que nous l'aurions souhaité, nous n'avons peut-être pas pu l'entendre suffisamment. Concrètement, ce que je peux vous dire, à travers l'action du Président MUSELIER, c'est que nous avons eu besoin de l'Europe sur certains dossiers transports, et que les choses ont plutôt très bien avancé. Nous avons des interlocuteurs de qualité en Europe pour tous ces dossiers.

Je voudrais vous dire également que ce projet nous paraît indispensable. Cela a déjà été présenté lors d'une précédente concertation. Vous avez les documents, je ne vais donc pas développer cela puisque ces messieurs le feront beaucoup mieux que moi. Cependant, il est évident – et vous le vivez au quotidien parce que je sais que la plupart d'entre vous utilisent les transports en commun, et notamment le train – que nous avons des infrastructures ferroviaires vieillissantes et peu nombreuses par rapport au nombre d'habitants de cette région. Je parlais de l'aménagement et de la configuration de la gare Saint-Charles à l'instant. Nous avons pour le TER – je n'en suis pas fier, même si les choses s'améliorent – les plus mauvais chiffres de la région au niveau de la SNCF. Il y a des améliorations notables, mais nous sommes encore très loin de certaines régions comme la Bretagne ou le Grand Est qui, à chaque fois, lors des réunions que nous avons, nous montrent leurs chiffres, et nous rendent un peu jaloux de la qualité et de la robustesse de leurs trains.

Se pose aussi la question environnementale. Là aussi, nous en parlons beaucoup. Un certain nombre d'entre vous n'a pas attendu les élections européennes pour parler de ces questions environnementales. Quand on sait que, dans notre région, au niveau européen, nous avons pratiquement quatre zones détectées comme étant des zones à forte pollution, quand nous savons que nous perdons, par exemple, 40 jours dans les embouteillages entre Aix-en-Provence en Marseille, sans parler de ce qui se passe entre Nice et Sophia-Antipolis et tout autour de la métropole de Toulon, nous comprenons mieux pourquoi notre projet a été choisi pour être un des projets prioritaires en France par la ministre des Transports et par le Gouvernement.

Pour conclure – puisque je sais que Monsieur le garant ne souhaite pas que je parle trop longtemps, qu'il va m'en faire la remarque, et que nous allons très mal commencer ces concertations –, Monsieur le garant, je pense que c'est la dernière chance pour ce projet et pour notre région d'avoir des financements importants

pour nos infrastructures ferroviaires. Il faut savoir saisir cette chance. Excusez-moi cette phrase, mais « le train va passer », et je pense sincèrement pour la dernière fois. Par conséquent, essayons de monter dans ce train, et d'améliorer au maximum ce qui n'est aujourd'hui qu'une ébauche, qu'un projet. L'intérêt de cette concertation qui a déjà eu lieu en partie avec les élus, et que nous poursuivons, à travers des réunions de travail que vous allez présenter, et que vous allez proposer, à travers ces concertations avec le public, est de vous permettre, de manière interactive, d'améliorer ce projet.

Pour certains, vous avez des inquiétudes. Nous avons parlé avec les élus qui ont des inquiétudes politiques. Je ne vous cache pas que, là aussi, nous allons entrer en période électorale, et que certains maires s'inquiètent de certains aménagements au niveau de leurs communes. En tant qu'habitants, vous pouvez aussi vous inquiéter quelquefois du tracé. En tant que propriétaires fonciers, vous pouvez également vous inquiéter par rapport à certains points. Vous avez donc besoin d'information. Vous avez besoin de concertation. Vous avez besoin d'exprimer vos problèmes, et c'est vraiment le but de cette concertation. Ces messieurs vont essayer de répondre au mieux à vos questions et, dans la mesure du possible, bien sûr, de vous rassurer le cas échéant.

Ce projet ne va pas détruire notre paysage. Dans notre collectivité, nous faisons suffisamment d'efforts en matière d'environnement pour avoir un projet qui ne soit pas respectueux des paysages et de l'environnement. Il n'a plus rien à voir avec le précédent projet qui, à l'époque, avait fait couler beaucoup d'encre. Il y a quelquefois encore confusion, notamment par rapport à l'appellation qui est restée un peu identique. Tout simplement, ce que je peux vous dire, c'est qu'il s'agit d'un projet réalisable à court terme – comme vous le verrez au niveau des échanciers –, à moyen et à long terme, et qui va faire de notre région, je l'espère, la région qui ne soit enfin plus la région oubliée au niveau européen en matière de transport, parce que c'est ce que nous sommes aujourd'hui, ce qui est totalement inacceptable. J'espère donc qu'avec cette concertation, avec la mobilisation de tous les partenaires publics, avec la mobilisation de SNCF Réseau, et bien sûr en premier lieu de l'État qui porte ce projet, nous allons pouvoir nous remettre à niveau, et de nouveau avoir une région Provence-Alpes-Côte d'Azur Sud qui fasse rêver dans le monde entier pour ses transports, pour sa politique environnementale, et pour son rayonnement touristique. Merci.

*Applaudissements.*

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

Je vous remercie. Je cède la parole à Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation, mandaté par la Commission nationale du débat public.

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

Bonsoir à tous. Comme Monsieur TABAROT vient de le dire, je vais essayer de m'appliquer mes propres recommandations en étant très bref. L'objectif que j'ai demandé à SNCF Réseau est que nous passions à

une phase de dialogue environ une demi-heure après le début effectif de la réunion. Par conséquent, il faut je fasse court. Le garant ne fait pas partie des équipes de SNCF Réseau. Je suis indépendant, comme cela a été dit tout à l'heure. J'ai été nommé par la Commission nationale du débat public en 2015 et mon rôle, dans son principe, se définit assez simplement : il s'agit de veiller à l'information et à la participation du public. Pour y arriver, il faut non seulement être indépendant, mais neutre, c'est-à-dire que je n'ai pas le droit de prendre position sur le fond des projets. Cela complète le rôle du maître d'ouvrage qui est à la fois responsable de faire avancer le projet, et responsable d'organiser la concertation.

Il y a eu un travail préparatoire entre le maître d'ouvrage et le garant pour l'organisation de la concertation. Je dois dire publiquement que j'ai soutenu l'essentiel du dispositif mis en place par SNCF Réseau à cette occasion. Je voudrais également rappeler, puisqu'il y a déjà eu une phase de concertation précédente, que mon rôle pendant les réunions est normalement un rôle discret, c'est-à-dire que je n'interviens pas, ou peu, sauf si j'estimais que les droits à l'information et à la participation du public ne sont pas pleinement respectés.

En fin de concertation, je rendrai un avis sur la façon dont la concertation s'est passée. Je le dirai dans les trois réunions publiques de clôture, oralement, et cet avis prendra la forme d'un rapport écrit qui sera remis à la Commission nationale des débats publics. Il sera rendu public, et il accompagnera le projet s'il va jusqu'à la phase d'enquête publique puisqu'il s'agit d'un dossier qui permet au commissaire enquêteur de savoir comment s'est faite la concertation en amont de l'enquête publique.

J'en arrive à deux petites remarques.

La première remarque est une recommandation inscrite sur les transparents que vous avez sous les yeux : votre objectif est de chercher à convaincre les autres personnes présentes dans la salle, et à convaincre les décideurs publics qui vous accompagnent et qui sont également présents dans la salle. Tout ceci doit bien évidemment se passer dans la courtoisie et en argumentant. C'est le point essentiel.

Ma dernière remarque est que je vais commencer mon rôle de garant en faisant ici une petite remarque au maître d'ouvrage, que je lui ai faite en aparté, et que je vais devoir respecter : le film que vous avez vu et qui présente le projet est extrêmement pédagogique, je dois le souligner. Il fait une petite confusion que nous trouvons maintenant dans le français, et qui consiste à mélanger le conditionnel et le futur. Je suis un ancien – vous le voyez à la couleur de mes cheveux –, et je suis un peu attaché à la langue française. Je voudrais simplement rappeler qu'un projet, tant qu'il n'est pas décidé par un décret du Conseil d'État après l'enquête publique, n'est pas certain. C'est pour cela qu'il est soumis à la concertation. Par conséquent, je recommande plutôt l'usage du conditionnel. Merci beaucoup.

*Applaudissements.*

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

Merci. Maintenant, Jean-Marc ILLES, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur va vous présenter les éléments principaux du projet. Cette présentation sera également complétée par Roland LEGRAND et par Hélène JOUVE.

# PROJET DE LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

## **Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Merci, Philippe TABAROT, pour cette présentation qui a couvert pratiquement les trois quarts de ce que j'allais dire. Et merci, Monsieur le garant, pour ces recommandations que je vais m'efforcer de suivre.

Je voudrais juste rappeler quelques éléments qui ont déjà été donnés par Philippe TABAROT : le projet est ancien. Quelques éléments sont importants pour recalculer dans le planning le moment où nous nous situons. Le projet a déjà fait l'objet d'une concertation en 2016/2017, et quand nous disons que le Gouvernement s'est réorienté sur les transports de proximité, c'était déjà la conclusion de la concertation antérieure. Nous pouvons dire que la concertation 2016/2017, que vous voyez ici dans le graphique, s'orientait déjà dans ce sens-là. Ce n'est donc pas qu'une décision. Il y a déjà, quelque part, une prise en compte de la concertation. Bien sûr, il y a eu la pause. Dans les grands projets, cette pause a aussi permis de réorienter le projet, et de le découper en quatre phases. C'est le Conseil d'orientation des infrastructures qui l'a fait. Puis nous en arrivons à cette décision ministérielle récente du 4 mars dernier qui nous demande – puisqu'il s'agit d'une décision prise par le Gouvernement, mais en accord avec les élus qui ont beaucoup agi en ce sens – de concerter dans l'été. Tout cela n'a pas pour but de décider du projet, mais il s'agit – comme l'a dit le garant – de concerter avec le public pour prendre vos contributions au projet, et pas seulement vos avis.

Je cite les jalons que vous voyez ultérieurement :

- Une décision ministérielle.
- Un dossier d'enquête publique.
- Une étude d'impact qui fera des zooms sur l'environnement, le bruit, l'hydraulique, tout ce qui est essentiel, mais qui se situe autour du projet ferroviaire, et qui n'a pas encore été étudié à ce jour. Il y a donc encore des phases d'approfondissement.

Les deux éléments essentiels pour lesquels nous sommes dans le futur – ou plutôt dans le conditionnel – sont les suivants :

- L'enquête publique par le projet de loi LOM qui est en cours de débat à l'Assemblée, et qui évoque d'une date avant 2022. Nous la situons donc à mi-2021.
- Une déclaration d'utilité publique (DUP) aux alentours de fin 2022/début 2023 – ce qui est également inscrit dans le projet de loi – pour pouvoir commencer éventuellement les travaux de la phase 1 dès 2023.

Nous nous situons encore dans une phase de discussion, de concertation, mais avec des objectifs de planning que nous essayons de tenir, d'où cette décision ministérielle qui nous aide à tenir le planning, et à concerter avec vous.

Il y a deux étapes dans la concertation, mais en réalité, il y a principalement la réunion d'aujourd'hui qui va rester très générale. Nous n'allons pas rentrer dans le détail des variantes. Vous aurez ensuite des permanences et des ateliers pour zoomer. Dans ce cadre, vous aurez des plans, des variantes. Individuellement et collectivement, vous pourrez rentrer dans le détail. Les réunions publiques de la rentrée se feront vectrices de concertation et, là aussi, nous présenterons les choix de variantes qui seront enrichies par les permanences et les ateliers. Aujourd'hui, la réunion reste donc très générale puisqu'il s'agit de la remise à niveau sur le projet. Ultérieurement, c'est dans les réunions locales et ateliers que nous allons discuter dans le détail avec vous, avec les riverains, ainsi que dans les réunions publiques de la rentrée, de manière plus détaillée. Ne vous étonnez donc pas parfois du manque de précision des plans. C'est normal. Nous avons quatre mois de concertation, nous avons le temps de rentrer dans le détail par la suite. Nous allons faire cela progressivement.

Je ne reviens pas sur les raisons du projet. Tout le monde connaît la congestion routière. Elle est très grave sur Marseille. Nous avons également parlé de la pollution, du contentieux européen et, pour répondre à la pollution, nous savons que le train est l'un des modes de transport les moins polluants en gramme de CO<sub>2</sub> dégagé par voyageur et par kilomètre. Si nous voulons répondre à cette pollution, le train est une solution. Tout le monde le sait, nous allons passer là-dessus.

Comme Philippe TABAROT l'a dit également, malheureusement, notre région n'a pas de bons résultats en termes de régularité. C'est une des dernières. C'est même la dernière sur ce graphique, pour être plus précis. Quand nous regardons plus précisément les nœuds ferroviaires, c'est ce qui est le plus absorbeur d'irrégularités. Marseille–Saint-Charles est presque aussi fort que Lyon si on ramène cela par train. C'est même plus devant Lyon. Nous avons donc bien un constat d'irrégularité sur la région. C'est ce que dit cette diapositive.

La diapositive suivante est un peu plus précise, et elle est déjà dans la solution, ce qu'il faut faire pour l'améliorer. Le premier établit un constat. Sur le deuxième, nous voyons que l'irrégularité est véritablement absorbée par des sortes de trous noirs. Tout se concentre dans les nœuds qui amplifient les incidents, qui amplifient les minutes perdues. Nous voyons bien, dans ce graphique, que les minutes perdues se concentrent dans les nœuds marseillais azuréens, et que c'est là qu'il faut agir pour résoudre la régularité. Cela signifie qu'un incident lié aux intempéries ou un incident d'infrastructure initial ne va pas être décuplé uniquement de son fait même, mais par l'effet boule de neige. Il y a donc bien un effet, une action, sur l'infrastructure pour améliorer la fiabilité de notre axe unique régional.

Comme nous l'avons dit, la DM (Décision Ministérielle) préconise de prioriser sur la désaturation des nœuds, sur la fiabilisation des transports du quotidien en deux phases (phase 1 et phase 2). Nous devons finaliser nos études techniques commencées il y a environ un an, et la DM nous demande de concerter au sujet des aménagements de phases 1 et 2. Le COI l'a découpé en quatre phases, et l'objet de notre concertation, qui pourrait déboucher sur une décision, ne porte que sur les phases 1 et 2. Sur Marseille, c'est assez équivalent, mais selon les départements, ces écarts devront être expliqués. Le but est de rendre

un dossier ministériel, et d'avoir une décision ministérielle qui dira quel est le périmètre à présenter à la DUP.

Qu'est-ce que cela apporte ? Cela apporte de la régularité. En fait, nous allons, dès la phase 1, faire des gares séparées à Saint-Charles en séparant les flux pour les destinations qui viennent de Nice, d'Aubagne, d'Aix-en-Provence, etc. Nous allons donc procéder à une séparation des flux et, grâce à cela, nous supprimerons les conflits en gare de surface. Nous mettrons également des garages TER sur les axes pour éviter que les trains haut-le-pied, de circulation technique, entrent en conflit avec des circulations commerciales. Cette gare souterraine sera un alternatif en cas de gros incidents, comme celui de Montparnasse, alors que cet incident est tout de même lié au fait qu'il n'y a pas d'itinéraire alternatif. Quand on a un itinéraire alternatif, dissocié techniquement, on peut jouer sur une gare ou sur une autre, sans être obligé de tout bloquer. Ce sont des avantages de régularité extrêmement puissants.

Au niveau de la capacité de service, ces gares souterraines, où passeront les trains rapides qui traversent Marseille, libéreront bien sûr les RER en surface, et nous pourrons ainsi les faire circuler avec plus de capacité et plus de fiabilité. L'ordre de grandeur de ce qui serait permis serait de passer de 16 à 23 TER par heure et par sens. C'est ce que permet l'infrastructure et, si nous faisons cela dans la journée, cela représente quasiment la possibilité d'un doublement. Grâce à cette infrastructure, nous pourrions passer à une logique de RER métropolitain, c'est-à-dire qui permette à la fois d'avoir ces trafics en heures pleines, mais d'avoir également la même chose en heures creuses. C'est donc un véritable changement de système que de passer d'un TER à un RER.

Nous aurons bien sûr les services d'un métro, c'est-à-dire que les gens d'Aubagne, par exemple, pourront aller à Vitrolles d'un seul trait, sans changer de train à Marseille. En parlant juste du système nominal, sans parler des retards qu'il pourrait y avoir en surface, c'est brutalement 15 ou 20 minutes de moins pour 20 000 trains par an, nonobstant les retards qu'il pourrait y avoir en surface, et qui feraient que ce chiffre serait encore plus fort. Le minimum est donc 15 minutes de gagnées pour les trains qui traversent vers Nice et qui, de Nice, vont vers Paris.

La *slide* suivante dit à peu près la même chose. Je suis plutôt sur le graphique de droite. Une gare souterraine est une infrastructure qui n'est pas comme les autres. Quand on monte un aiguillage ou une voie, il faut que cela corresponde à un service particulier parce qu'il s'agit d'une petite infrastructure. Quand on fait une gare souterraine, évidemment, cela ne peut pas correspondre à un service en 2030, 2032 ou 2033. Cela doit correspondre à plein de services nouveaux qui peuvent se développer. Par exemple, ici, sur les branches de l'étoile, il y a six TER entre Marseille et Aix-en-Provence, mais ce n'est pas possible aujourd'hui. Si le projet de gare souterraine se fait – et il peut évidemment se faire – cela deviendra possible. La boucle en passant par Rognac est un projet impossible, rendu possible grâce à la puissance de l'infrastructure de la gare souterraine. Une gare souterraine n'est pas un service abandonné, c'est une foultitude de services possibles sur toutes les branches de l'axe. Ce n'est donc pas une infrastructure prévue pour 2030, mais une infrastructure pour 2050, pour les années à venir. C'est cela qu'il faut retenir.

Aujourd'hui, en 2017, nous avons 51 millions de voyageurs. Les chiffres que vous avez là pour les voyageurs reprennent à la fois l'augmentation de la croissance naturelle, et le fait que l'infrastructure génère du trafic et du report modal sur les trains. Il y a donc les deux effets : la croissance naturelle, et le trafic amené par l'infrastructure. Nous avons donc cette progression due à l'infrastructure. Il s'agit d'une simulation socio-économique qui peut toujours être contestée, mais voilà ce que rendent les études socio-économiques que nous avons faites aujourd'hui.

## PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS

### **Jean-Marc ILLES, Chef de mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Nous passons maintenant aux aménagements. Vous avez en vert clair les aménagements de surface que je ne vais pas détailler puisqu'ils le seront après. En gros, tous les aménagements de surface visent à améliorer la régularité en séparant les flux de circulation, et en mettant des remisages. En bleu foncé, vous avez la gare souterraine, et la quatrième voie de l'Huveaune est un investissement permettant d'augmenter, et de passer de trois à quatre TER jusqu'à la Penne-sur-Huveaune. Quand on parle de la quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune, il faut dire qu'elle ira jusqu'à la Penne-sur-Huveaune et pas au-delà. Il faut être précis parce que c'est un point important, et cela va être concerté pour, éventuellement, augmenter une capacité de ligne. La régularité et les aménagements de surface auront donc lieu en phase 1, et la gare souterraine et la quatrième voie auront lieu en phase 2 (capacité + régularité).

Nous rentrons dans le détail. Sans la quatrième voie de l'Huveaune, qui va être concertée, nous avons l'assurance d'avoir trois TER fiables dans la vallée de l'Huveaune – ce qui n'est pas le cas aujourd'hui – justement parce que nous allons transformer la gare de surface. Par conséquent, les trois TER seront garantis en fiabilité. Pour en mettre quatre, il est certain qu'il faut une quatrième voie. Nous allons donc regarder, avec la population, les impacts, le coût, et l'intérêt d'avoir un train tous les quarts d'heure sur cet axe omnibus entre Marseille et Aubagne.

Au niveau du lieu-dit de la Parette, comme cela avait déjà été vu dans l'ancienne concertation, il y aura la sortie Est du tunnel puisque nous aurons un tunnel qui traversera Marseille du nord au sud. La sortie avait été évacuée à cet endroit, mais elle sera soumise à une concertation au niveau du lieu-dit la Parette dans les locaux bleus. Il y a bien sûr le franchissement de la L2 puisque nous passerons par-dessus, ainsi que le franchissement de la Coulée verte qui se trouve au-dessus. Ce sont les enjeux dont il sera certainement important de discuter et de concerter avec le public.

Sur la gauche, vous voyez les remisages. Nous avons des infrastructures à réaliser à La Blancarde. Il faut que nous créions ces voies de garage pour les TER, en phase 1, puis il faut que nous étendions le technicentre de Blancarde, c'est-à-dire l'endroit où les trains TER sont entretenus, en phase 2. Là, il y aura un impact

foncier sur le lieu-dit « les Pharmacies militaires ». Toujours pour des raisons de régularité, dès la phase 1, nous devons créer une cinquième voie au sud de Blancarde, justement pour permettre d'éviter les conflits entre les mouvements techniques et les mouvements commerciaux. Il s'agit d'une installation technique, et je ne vais pas rentrer dans le détail.

Au sujet de la gare souterraine, j'ai parlé de la séparation des flux. Le terme technique – qui ne veut rien dire – est « bloc ouest/bloc est », c'est-à-dire que l'on découpe la gare Saint-Charles par destination en cinq sous-gares, et que les trains ne se mélangent pas à quai. Tous les trains vont toujours sur les mêmes quais selon leur axe, mais ne se mélangent pas avec les autres. C'est l'installation du bloc est en phase 1, et du bloc ouest en phase 2 (bleu foncé). En phase 2, nous aurons aussi bien sûr la création de la gare souterraine sur le lieu-dit « les Abeilles ». Nous allons rentrer un peu dans le détail avec quatre voies à quai, ce qui constituera un grand pôle d'échanges multimodal au centre de Marseille.

Nous allons entrer dans le détail de la gare de Marseille avec Roland LEGRAND qui a largement contribué à sa conception.

### **Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)**

Bonsoir. J'ai effectivement souhaité que nous restions sur ce plan, parce que vous voyez dans le rectangle vert l'implantation du futur ouvrage principal de la gare qui sera souterrain. À ce stade, je crois qu'il faut dire que nous avons mené une réflexion globale avec la Métropole et la Région, bien sûr. En effet, autant le service ferroviaire est saturé, autant la gare en elle-même l'est aussi, tout particulièrement au niveau du fond de gare puisque la gare existante que vous connaissez concentre tous les flux en fond de gare. C'est ce que nous appelons le quai transversal, près du métro, et l'un des premiers constats que nous avons faits est qu'il est extrêmement difficile de perforer – si je puis m'exprimer ainsi – le faisceau. De ce fait, les quartiers comme Belle de Mai, Chapitre, ou 5 Avenues, sont complètement séparés.

Le dernier point, peut-être, sur ce constat, c'est que nous avons une gare relativement inaccessible à moins de vouloir gravir l'escalier monumental qui vient de la Canebière. Une fois arrivé là-haut, vous voyez qu'on a très chaud, surtout en plein soleil. C'est très difficile.

Qu'avons-nous voulu faire en réalité ? Nous avons déjà voulu rendre la gare plus accessible en remettant à niveau les accès au niveau des voiries périphériques. Nous avons constaté que le promontoire était à une cote assez élevée et que, tout autour en périphérie, vous avez des voies d'accès, des voies de desserte qui sont globalement situées six mètres en dessous. La Gare Nouvelle disposerait d'un accès et d'un parvis à niveau. Vous voyez là, par exemple, une coupe au ras du Boulevard Voltaire (au sud du faisceau actuel) pour donner accès au plus profond, et vous avez ici une « boîte », tracée en noir. Cette boîte fait 50 mètres de large par 25 mètres de profondeur sachant qu'elle fait 400 mètres de long puisque ce sont des quais qui reçoivent des TGV. Voilà donc le grand principe.

La gare souterraine de 400 mètres que vous voyez sur le plan se développe de part et d'autre du boulevard National. Le boulevard National est le grand axe nord/sud que vous voyez en orange. La gare

souterraine se situe donc à peu près de part et d'autre, et le pôle principal de cette gare se situe à l'angle du boulevard Voltaire et du boulevard National. Ce dispositif permet d'élargir, d'étendre considérablement la zone publique de la gare. Comme je vous le disais, nous avons fait le constat de la concentration dans le fond de gare de la gare existante. L'idée est donc de construire la gare nouvelle plus à l'Est pour pouvoir étendre les flux, et surtout permettre d'offrir des correspondances plus adaptées, plus riches. C'est encore dans les dossiers, mais avec la Métropole, nous parlons effectivement d'un équipement soit de bus à haut niveau de service, soit de tramway sur le boulevard National. Par conséquent, cela constituerait des flux très importants qu'il faudrait évidemment mettre en correspondance avec l'ensemble du plateau ferroviaire. Il s'agit donc d'un point très important.

En réalité, nous avons voulu constituer cette gare pour rééquilibrer les flux, mais aussi pour constituer ce que nous appelons un quadrilatère de fonctionnalités puisque vous allez donc trouver cette gare nouvelle au sud-est, pendant qu'au nord-ouest vous trouverez la gare routière qui restera en l'état. Plus au sud, vous trouverez le métro, et au nord-est, un espace d'intermodalité et de débouché vers le quartier Belle de Mai dont Hélène JOUVE vous parlera dans le cadre de *Quartiers libres*. Nous allons pouvoir considérer ce quadrilatère pour mieux organiser les flux de voyageurs, et mieux organiser les correspondances.

Par ailleurs, vous voyez sur ce schéma des pointillés en partie centrale qui illustrent des galeries de correspondances qui vont également nous permettre s'assurer une meilleure porosité du faisceau de voies. Cela permettra, lorsque vous serez rue de Crimée, de gagner directement, par un passage souterrain, l'avenue Honorat, et de gagner le centre-ville via l'espace de la future gare. Nous allons également organiser une correspondance, TER/TER, c'est-à-dire que, depuis des TER grande vitesse ou des TGV, vous pourrez directement correspondre avec les TER qui, eux, seront toujours organisés sur les voies de surface. Enfin, nous avons prévu une galerie de correspondances souterraines, à partir de la gare souterraine, qui gagnerait directement la station de métro. La station de métro est complètement à gauche sur cette image, sous le grand escalier monumental. C'est l'occasion aussi de déboucher sur la ville. Cela fait partie des projets qui sont devant nous. Nous n'avons pas encore terminé nos réflexions, mais nous pourrions très bien, à niveau, sortir sur la place des Marseillais. C'est donc l'organisation fonctionnelle.

Par ailleurs, vous voyez en grisé des opérations de valorisation foncière qui viendront après la construction de la gare. Il n'est évidemment pas question, après avoir démolit toute cette partie dite des « Abeilles », de la laisser en terrain vague. Par conséquent, cette zone fera l'objet d'une opération d'aménagement. Cette opération d'aménagement devra intégrer un certain nombre d'autres programmes d'intermodalité, notamment des dépose-minutes pour les taxis, et l'organisation des stationnements que nous pensons plutôt souterrains, évidemment. Actuellement, il y a une offre d'environ 1 000 places que nous pourrions doubler à une échéance un peu lointaine (2040) en fonction des nouveaux comportements que nous noterons sur la mobilité des voyageurs.

Je voulais également vous dire que dans la partie « Honorat », c'est-à-dire au nord du faisceau (passage souterrain et traversée urbaine), il y a également un projet qui reste à définir avec la Métropole sur la

requalification de l'avenue Honorat, ainsi qu'un projet d'accompagnement de cheminements doux. Voilà ce que je pouvais vous dire là-dessus.

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

Nous allons demander à Hélène JOUVE de poursuivre la présentation notamment concernant l'interface avec le projet « Quartiers libres », le projet de gare et le projet urbain qui l'entoure.

**Hélène JOUVE, Directrice du projet « Quartiers Libres », Métropole Aix-Marseille Provence**

Bonjour à tous. La Métropole travaille effectivement sur l'insertion de la gare dans ses différents quartiers : le Chapitre, la Belle de Mai. La gare Saint-Charles est une gare qui est effectivement au cœur de Marseille. Comme vous le savez, c'est une gare qui est dans des quartiers en difficulté. L'objectif de la Métropole est aussi de repositionner ce quartier, et de profiter de l'arrivée et du doublement de la gare Saint-Charles comme un moteur de développement.

Mon travail se situe plutôt au niveau de l'urbanisme, de la fabrication de la ville. Je ne travaille pas seulement sur la mobilité. En réalité, nous travaillons avec la SNCF sur ce que j'appelle « l'intégration urbaine », c'est-à-dire la manière dont la gare et la ville se parlent et se répondent, et la manière dont nous pourrions traverser cette gare beaucoup plus facilement demain qu'aujourd'hui. Roland LEGRAND a employé de terme de « quadrilatère des fonctionnalités ». Nous, nous nous amusons à parler d'une « gare à 360° », c'est-à-dire qu'aujourd'hui, nous ne pénétrons à l'intérieur quasiment que par l'escalier monumental, et que nous voudrions que, demain, nous puissions pénétrer dans la gare sur ses quatre côtés. Par exemple, sur le boulevard National, vous avez, sur cette image, des escaliers qui simuleraient un parvis. Nous travaillons sur tout ce qui concerne les espaces publics des pourtours de gare qui sont en bordeaux sur l'image, mais également en orange puisque cela communique avec les quartiers de la Belle de Mai et du Chapitre, en interface avec Euroméditerranée.

En gros, il s'agit de savoir comment faire de la gare de demain quelque chose qui serait complètement intégré à la ville. C'est cela, le projet urbain « Quartiers libres ». Il s'agit d'un projet sur 140 hectares puisqu'il intègre complètement tous les quartiers. Nous travaillons sur la mobilité à l'échelle du quartier. Nous réfléchissons à la manière d'améliorer les transports en commun, le stationnement, la desserte piétonne, sur comment venir à la gare à pied depuis tous les côtés. Il s'agit donc de travailler sur les espaces publics – comme je l'ai dit –, mais aussi sur les espaces de proximité. Nous allons en effet réaliser de grands parvis pour la gare, mais il faut également nous demander comment faire des espaces de proximité qui feront que ces quartiers deviendront finalement plus agréables et profiteront de cette dynamique de développement. Nous travaillons également sur les équipements publics. La gare Saint-Charles sera un gros équipement public, mais nous voudrions aussi que cela corresponde à un développement de quartier sur des équipements publics de proximité.

Voilà. J'ai été très rapide parce que je crois que je n'avais pas beaucoup de temps. Ceci dit, il s'agit d'un projet que nous concertons au fur et à mesure sur une démarche de concertation continue. Le projet s'appelle « Quartiers libres ». Si vous allez sur Internet et que vous tapez « Quartiers libres », vous aurez immédiatement la possibilité de voir à quel moment se tiendront les prochaines réunions publiques, ou même de nous écrire puisque nous avons une adresse mail qui est : [quartierslibres@marseille.fr](mailto:quartierslibres@marseille.fr). Vous pouvez donc nous écrire, nous poser des questions, et nous vous informerons sur les dates de concertation ou d'information.

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

Merci. Jean-Marc ILLES va poursuivre la présentation sur les aménagements qui restent à présenter dans le secteur de Marseille.

### **Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Si nous passons côté ouest, nous avons une nouvelle desserte qui va être cadencée sur les voies du port avec quatre TER par heure. C'est l'objectif de ce que nous appelons le « corridor Ouest » dans notre jargon. Cela nécessite de doubler la ligne existante qui est en voie unique entre la gare Saint-Charles et Arenc, mais c'est sans impact foncier parce que c'est sur la plateforme existante où se trouve déjà l'emprise de la deuxième voie. Comme l'a dit Hélène JOUVE, c'est aussi en relation avec un passage double. Sur cette plateforme, il faudra donc combiner les deux fonctionnalités ferroviaires et urbaines.

Ce doublement de voie nécessitera en outre de mettre deux voies dans la halte d'Arenc et, par conséquent, de reconfigurer cette halte pour la faire à deux voies. Comme nous l'avons également dit tout à l'heure, il faudra aussi créer un centre de maintenance et de garage des TER puisque les TER de cet axe ne se gareront pas de l'autre côté en traversant Saint-Charles, mais resteront à Arenc. Il faudra donc à la fois maintenir le trafic fret en allongeant les voies, développer le trafic TER sur cet axe, et le cadencer.

Nous arrivons maintenant dans la zone du secteur nord parce que la présentation se fait un peu par secteur et par mairie d'arrondissements. Dans la partie nord, nous avons la rentrée du tunnel dans une zone – il existe plusieurs variantes – se situant au niveau du centre de tri de traitement des déchets, qui nécessitera une reconstitution de ces voies. Il y en a une autre plus au sud en liaison avec de l'habitat urbain, dans le quartier de la Delorme, du côté de Bassens. Ces deux variantes principales sont associées à une autre variante « fonctionnelle » qui est le maintien à quatre voies de la sortie du tunnel TGV jusqu'à l'entrée du tunnel en doublant le tunnel de Saint-Louis. C'est un investissement qu'il faut regarder en fonction de son intérêt et de son impact. Par conséquent, il sera soumis à concertation comme une variante aux deux autres variantes d'entrée en tunnel. Au total, il y aura donc quatre variantes.

Tout en restant là, l'augmentation des TER sur les voies du port nécessite, pour des raisons de sécurité, de traiter le problème des passages à niveau en sécurisant les lignes. Il y a là un sujet de concertation important pour voir, avec le public, la meilleure façon de sécuriser et de traiter la sécurité à ces passages à niveau, liée à l'augmentation du trafic des TER.

Je vais vous donner quelques éléments de coût. Ce n'est pas le plus négligeable. Je ne vais pas les commenter un par un. Je vais juste dire qu'à périmètre équivalent, ces coûts sont inférieurs à ceux qui avaient été évalués, grâce à des éléments d'optimisation technique et fonctionnelle que nous avons réalisés en accord avec les partenaires, par rapport aux études de 2015 et 2016. Ils sont également inférieurs à l'enveloppe budgétaire proposée par le COI en 2018. Cela signifie que nous sommes « dans les clous », et qu'il n'y a pas de dépassement d'enveloppe à ce stade. Au contraire, une optimisation a été faite grâce aux efforts de nos bureaux d'études que je remercie puisque je crois que certains sont dans la salle. C'est également grâce aux accords d'optimisation de fonctionnalités que nous avons avec les partenaires. Vous voyez que le total se situe entre 3 et 3,4 milliards d'euros suivant les options choisies dont nous avons parlé : les deux options principales.

Concernant le cadre de la concertation, nous en avons présenté les grandes dates. Je ne rentre pas dans le détail des dates, mais vous voyez qu'une réunion d'ouverture se déroule aujourd'hui, les ateliers auxquels vous pouvez vous inscrire pour faire des petits collectifs de travail, de même pour les permanences en mairie. Là aussi, nous rentrerons dans le détail des variantes du projet. Cela se déroulera jusqu'en juillet 2019. Les réunions publiques locales auront lieu à la rentrée. Pour le moment, ce sont des réunions publiques comme celle d'aujourd'hui. Il n'y a pas besoin de s'inscrire. Nous ferons également trois ateliers thématiques issus de la concertation : un atelier sur l'environnement au cours duquel nous rentrerons dans le détail, même si, comme je l'ai dit, l'étape suivante sera celle du détail des sujets environnementaux. Cependant, nous mettrons les grands principes en place lors de cet atelier. Le deuxième atelier sera un atelier socio-économique. Il se déroulera à Marseille. Pour ceux qui sont intéressés par la partie technique, nous avons des films sur la saturation ferroviaire, et sur la manière dont les objets ferroviaires résolvent, ou pas, la saturation ferroviaire. Ce sont des sujets un peu théorico-pratiques. Nous finirons avec une réunion de clôture le 17 octobre 2019, à Marseille.

Vous avez le site [lignenouvelle-provencecotedazur.fr](http://lignenouvelle-provencecotedazur.fr). Vous avez le dossier de concertation. Vous pouvez évidemment vous exprimer là-dessus. Il y aura des films de présentation du projet. Il y aura des expositions dans les communes, et des registres où vous pouvez noter vos remarques, en plus des réunions dont j'ai parlé.

Voilà, en gros. Je pense que nous allons maintenant passer au débat, à l'échange.

# ECHANGES

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

Merci pour cette présentation. Je vais vous proposer quelques éléments d'organisation des prises de parole. Vous pouvez avoir des points de vue différents, voire divergents, contrastés, mais ce qui reste important, c'est que chacun puisse respecter le point de vue des autres, que vous puissiez écouter ceux qui vont formuler des questions, des avis ou des contributions. Éventuellement, lorsque le maître d'ouvrage sera sollicité, il faudra écouter les réponses qu'il aura à apporter. Je vous demande donc d'être bienveillants les uns vis-à-vis des autres.

Nous enregistrons les échanges. Par conséquent, nous vous demanderons de bien vouloir solliciter la parole. Nous vous passerons un micro. Attendez d'avoir le micro. Présentez-vous, puis formulez vos questions ou vos contributions de manière à ce que nous puissions vous identifier, et bien relater l'ensemble des expressions dans les comptes rendus et les *verbatim* qui seront réalisés dans la perspective de tirer un bilan de cette concertation.

Nous avons également proposé de mettre les téléphones sur vibreur pour éviter trop de bruit pendant les échanges, si cela vous est possible.

Sans plus tarder, je propose que celles et ceux qui souhaitent intervenir ou poser des questions lèvent la main. Monsieur, vous allez poser une question, nous allons vous proposer des éléments de réponse si cela en appelle. Vous pouvez vous lever. Présentez-vous.

## **Olivier DESCAMPS, usager**

Bonjour. Je m'appelle Olivier DESCAMPS, je suis usager du train. J'ai deux petites remarques très pratiques. Aurons-nous les diapos sur le site pour pouvoir récupérer les images ?

## **Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Oui,

## **Olivier DESCAMPS, usager**

D'accord. Merci.

Deuxième petite remarque : les dates de concertation sur le site Ligne Nouvelle qui ne sont pas vraiment très frappantes. Je proposerai que vous les mettiez sur la page de garde. De cette manière, ce sera plus simple. En effet, il y en a qui vont arriver prochainement, comme le 24 juin prochain avec des débats thématiques.

## **Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Si c'est possible techniquement, cela ne posera pas de problème.

**Olivier DESCAMPS, usager**

Pour l'instant, je pense qu'il est vrai que le projet a un poids financier et un poids environnemental. Par conséquent, j'espère que toutes les remarques seront prises en compte. J'espère aussi que toutes les études sur l'impact environnemental seront faites. Là, nous ne pouvons pas vraiment en parler puisque rien n'a été fait. Je m'étonne tout de même de cette précipitation juste avant l'adoption de la loi LOM. Pourquoi précipitez-vous les choses comme cela ?

J'avais une dernière question. Vous parlez de la modification du garage d'Arenc. J'ai donc deux questions à ce sujet. *Quid* du fret sur Arenc parce qu'il s'agit tout de même d'un chantier qui est encore un chantier de fret ferroviaire ? *Quid* de la subsistance de la ligne de la Côte bleue ?

Merci de m'avoir écouté, et merci de me répondre.

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

Cela fait donc plusieurs questions, du coup. Il y a deux remarques sur les modalités d'accès à l'information, la question de la prise en compte des aspects financiers et environnementaux du projet, la question du timing par rapport à la loi LOM, et la question spécifique sur Arenc et le fret.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Concernant les modalités, je vous confirme que la présentation sera sur le site. Je suis d'accord sur le fait qu'il faut aller dans « actualités » pour voir les dates. Elles ne sont pas immédiates. Nous allons regarder s'il est possible de les mettre sur la première page, et je pense que, si c'est possible, nous le ferons. C'est une bonne remarque.

Sur la partie environnementale, comme je vous l'ai dit, nous avons fait des études de recalage qui ont commencé il y a environ 6 ou 8 mois. L'idée était tout de même de se recalcr par rapport au Conseil d'orientation des infrastructures qui a phasé le projet en termes d'infrastructures. En face de cela, il fallait mettre des services, des études d'exploitation, et regarder si cela fonctionnait au niveau ferroviaire. Par conséquent, nous avons tout de même travaillé ensemble un peu là-dessus, mais la partie impact environnemental est évidemment centrale, et fera l'objet, de manière détaillée, de l'étape à venir puisque l'enquête publique n'aura lieu qu'en 2021. Nous avons donc un an et demi pour faire l'étude d'impact et rentrer dans le détail. La concertation étant continue, il y aura aussi des éléments sur cette partie-là qui pourront continuer à être mis à disposition du public pendant ces études-là. Ceci dit, il y a à Toulon – de mémoire – un atelier environnemental qui est justement prévu pour regarder les grands principes qui vont être appliqués en termes d'environnement, par zone. Ce sera un atelier qui, je crois, est prévu à la rentrée, dont nous pourrions donner la date pour que ceux que cela intéresse puissent regarder les grands enjeux environnementaux du projet (bruit, inondations, et beaucoup d'autres sujets). Même si nous ne sommes pas sur un projet de ligne à grande vitesse, il y a tout de même des impacts locaux qu'il faut regarder. Si ce sujet vous intéresse, il y aura donc une réunion en septembre prochain qui sera spécifiquement consacrée

à ce thème, et nous exposerons la manière dont nous traitons le sujet. Ce sera le 27 septembre 2019, à Toulon.

S'agissant de la précipitation, cela peut en effet paraître surprenant, mais ce que je n'ai pas présenté – parce que nous étions un peu pris par le temps –, c'est le fait que nous avons parlé du COI et de la décision ministérielle sans parler d'un autre document important qui est le projet de Loi d'Orientation des Mobilités. Or ce projet de loi donne des dates. Il donne des jalons et, dans son exposé des motifs, il prévoit le début des travaux en 2022 pour la phase 1, et la réalisation de l'enquête publique des phases 1 et 2 avant 2022 également. Si nous faisons le rétroplanning en comptant 18 mois de décret en Conseil d'État, la DUP, etc., si nous ne concertons pas aujourd'hui avec les élections, il sera vraiment extrêmement compliqué de mettre un premier coup de pioche en 2022. C'est la raison pour laquelle il y a eu une mobilisation des cofinanceurs, pour demander à la ministre, si elle veut tenir sa propre loi, de pouvoir faire la concertation cet été malgré, comme l'a dit le vice-président, la période des élections municipales qui ne facilite pas la tâche. Ainsi, cette précipitation était tout simplement la conséquence de ce qui est écrit dans la loi. En fait, c'est l'un des rares projets qui soit dans ce cas parce que les autres projets ne sont pas soumis à ces dates-là qui engagent un peu le planning. Nous avons donc mis en relation les deux faits, et cela a généré cette précipitation.

Concernant Arenc, le projet est effectivement un projet d'augmentation du TER, mais il prévoit aussi le positionnement des remisages fret au sud, c'est-à-dire côté port, ce qui évitera les cisaillements. Ils seront repositionnés, et les voies seront rallongées pour les trains plus longs. Toute la difficulté du projet – ou toute la performance du projet – est de combiner un trafic TER, et le maintien des trains fret avec des trains longs également rendus possibles. Le projet est avant tout TER, mais il est évidemment hors de question de limiter les sujets fret, et le projet prévoit notamment de repositionner les garages fret à l'ouest, et de les séparer des trafics TER dans la halte d'Arenc. Philippe NAUD doit être dans la salle ; s'il veut apporter des éléments complémentaires à ce que j'ai dit, il peut le faire. Si cela vous intéresse, je vous invite à aller à l'atelier riverains ou à la permanence d'Arenc pour avoir des détails sur ce sujet.

S'agissant de la Côte bleue, vous avez vu que le projet permet le développement de la Côte bleue à 4 TER par heure. Avant d'en arriver là, il faut continuer à régénérer la ligne. Il y a des sujets plus classiques et peut-être moins à long terme. Entre temps, il faut continuer à régénérer la ligne, et à investir dessus et cela, c'est un sujet plus terre à terre, plus immédiat, mais qui est aussi important. Il faut régénérer les ouvrages d'art et la voie. Jacques FROSSARD, le grand chef, peut peut-être en dire un mot.

### **Jacques FROSSARD, Directeur SNCF PACA**

Puisque l'on me sollicite, je vais dire que je suis Jacques FROSSARD, et que je suis le Directeur territorial de SNCF Réseau pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le projet Côte bleue que vous évoquez est indépendant de cela, même si Jean-Marc ILLES vient de vous faire remarquer qu'avec les dispositions que nous allons prendre, cela remettra plus de trains venant de l'ouest de Marseille vers la gare de Marseille. Il

Il y a déjà un projet qui est lancé pour faire une première phase de travaux fin 2020/début 2021. C'est un investissement d'un peu plus de 35 millions d'euros auxquels la SNCF Réseau rajoute 7 millions d'euros sur les ouvrages d'art. C'est un premier acte fort pour la pérennisation de cette ligne. Il y aura d'autres actes forts à décider puisque, comme vous le savez, la ligne a un peu plus de 100 ans. Il y a beaucoup de travaux à faire sur les parois rocheuses et sur les ouvrages d'art (tunnel et viaduc, principalement). Le projet qui vous est présenté aujourd'hui permet d'amener plus de trains sur Marseille, et de maintenir un niveau de trafic suffisant pour maintenir l'attractivité de cette ligne.

**Philippe TABAROT, Vice-président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Je voudrais apporter un petit complément par rapport à ce qu'a dit Jacques FROSSARD sur la Côte bleue. C'est un sujet qui nous a inquiétés très fortement l'année dernière. Vous savez en effet que nous avons trois lignes qui sont considérées, sur l'ensemble de la région, comme des « petites » lignes – comme on le disait au début –, ou comme des lignes de desserte fine du territoire. Il y en avait quatre à l'origine. Il y avait Avignon-Carpentras qui n'a rien à faire dans cette dénomination, et trois autres lignes où nous avons des soucis du point de vue des investissements. Il y a deux lignes que je citerai. Elles ne sont pas dans le département des Bouches-du-Rhône, mais elles font la liaison entre la France et l'Italie du côté de Nice : Breil/Tende, et plusieurs autres lignes que vous connaissez qui sont celles de l'Étoile de Veynes. L'Étoile de Veynes possède trois branches : la branche qui va à Valence, la branche qui va à Briançon, et la branche qui va à Grenoble. Et puis, nous avons la Côte bleue.

Nous avons rencontré – et nous en avons d'ailleurs de nouveau parlé avec elle ce matin – la ministre à plusieurs reprises sur ces sujets. Un préfet a été nommé. Il s'agit du préfet PHILIZOT qui vient de rendre un rapport au Gouvernement concernant les investissements nécessaires à faire sur cette ligne, et la manière dont l'État allait participer pour le maintien de cette ligne. Clairement, au niveau de la Région, nous avons pris l'engagement de ne fermer aucune ligne pendant notre mandat. Par conséquent, aucune de ces lignes ne sera fermée. Nous avons un souci – je vous le dis clairement, et nous avons encore essayé de négocier des financements ce matin, et de revoir le calendrier – sur la portion Veynes-Grenoble-Gap de l'Étoile de Veynes. Ce n'est un secret pour personne, et c'est ce qui nous pose le plus de difficultés aujourd'hui.

Concernant la Côte bleue, la difficulté était surtout l'année dernière par rapport au 35 ou 36 millions d'euros qui devaient être réalisés en urgence. Après avoir sollicité toutes les collectivités et le Gouvernement à l'époque, voyant que nous n'obtenions pas grand-chose en termes de réponse, notre collectivité a décidé d'aller à hauteur de 50 %, ce que nous ne faisons jamais à ce niveau. Sans vouloir dire d'erreur, ce sont 19 millions d'euros qui vont être financés par la Région dans le cadre des travaux que Jacques FROSSARD vous a annoncés pour la Côte bleue qui est, pour nous, en dehors de la desserte touristique et historique, une vraie desserte pour les actifs aujourd'hui par rapport au développement d'Arenc et de tout le coin dont nous avons parlé.

Je ne vous dis pas que ces lignes sont définitivement sauvées parce que l'on nous demande à chaque fois des investissements supplémentaires, mais nous avons évité ces fermetures de lignes. Deux branches de l'Étoile de Veynes sont pratiquement sauvées pour un certain temps. Il reste encore un problème sur une branche de l'Étoile de Veynes, et sur la Côte bleue en partie par rapport aux travaux, mais il faudra continuer à pouvoir faire des investissements sur cette Côte bleue.

Enfin, nous espérons que l'État italien et la France se mettent d'accord pour financer tous les deux la liaison entre Nice-Breil et Tende, qui est quelque part aussi une liaison entre Nice et Cuneo-Turin, c'est-à-dire une vraie liaison internationale qu'il faut développer, pas exclusivement pour les habitants de ces vallées qui en ont bien besoin, mais également pour ces deux pôles importants que sont le Piémont et le pays « nissart ».

**Claude BONOMO, Association « enterrons la LGV »**

Bonsoir. Je suis Claude BONOMO. Je fais partie de l'association « Enterrons la LGV ». J'habite Aubagne, et j'avais une question. J'ai vu, – et j'ai entendu ce soir – qu'il y aurait une quatrième voie qui serait créée jusqu'à la Penne-sur-Huveaune. Je n'arrive pas à lire – ou je n'ai pas entendu – ce qui se passerait après la Penne-sur-Huveaune. Cette quatrième voie existerait-elle toujours ? Je voudrais avoir des précisions sur cette option, et sur ce qui se passerait au-delà d'Aubagne, en sortie d'Aubagne. Je voudrais avoir des précisions sur le trajet. Merci.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

La quatrième voie est très clairement – elle est proposée, mais pas encore décidée en termes d'investissement – une quatrième voie entre la gare de La Blacarde et La Penne-sur-Huveaune, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de quatrième voie ni d'infrastructure nouvelle entre La Penne-sur-Huveaune et Aubagne. La raison tient à un élément nouveau. En effet, vous me direz : « *Comment cela se fait-il puisqu'il y en avait une avant ?* » Ce nouvel élément est un nouveau système de signalisation qui va être progressivement mis en place sur les voies propres au réseau. Cela ne fait pas partie du projet. Ce dispositif va commencer à Menton et, progressivement, toute la signalisation de la ligne va changer. Nous allons supprimer les panneaux et les signaux que vous voyiez, ce qui va permettre, en fait, de rapprocher les trains entre eux par un système radio, et non plus par un système d'infrastructure.

Ce système s'appelle ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) dans le jargon. Peut-être peut-on de nouveau projeter la slide qui en parle ? Ce système permet de rapprocher les trains, et permet d'envisager de mettre 4 TER tous les quarts d'heure puisque c'était l'objet de la quatrième voie. Actuellement, il y a une voie unique omnibus entre Marseille et Aubagne, et nous pourrions mettre 4 TER entre Marseille et Aubagne sans faire la quatrième voie entre la Penne-sur-Huveaune et Aubagne grâce à ce système. C'est un peu complexe, mais cela permet de faire une assise technique. Au-dessus, vous avez l'ancien système, c'est-à-dire le système actuel de signalisation qui est basé sur des signaux. Les trains commencent à ralentir quand ils ont un feu jaune. Quand ils voient un feu jaune, ils sont obligés de ralentir leur vitesse. Grâce au système ERTMS que vous voyez en dessous, vous voyez qu'il n'y a plus de signal. C'est

une communication radio qui indique au conducteur le moment où il doit freiner en fonction de sa capacité de freinage. Grâce à cela, il est possible de mettre plus de trains dans un tronçon, et on arrive ainsi à faire passer les 4 TER dans la voie unique entre la Penne-sur-Huveaune et Aubagne, ce qui n'était pas possible auparavant. C'est un élément technologique qui permet cela.

Cependant, le coût de la quatrième voie reste un coût élevé. Il est soumis à concertation parce que, comme nous l'avons dit, rien n'est encore décidé. C'est la raison pour laquelle il est soumis à concertation. Il a un coût de 316 millions d'euros. Cela permet un train tous les quarts d'heure. Nous allons donc mettre cela sur la table avec les élus et le public, et nous allons regarder si c'est une variante que nous retenons en fin de concertation. C'est vraiment une variante qui est sur la table. Il faut en examiner les avantages et les inconvénients. Nous verrons cela à la fin.

**Claude BONOMO, Association « enterrons la LGV »**

S'il y a une quatrième voie, sera-t-elle au nord ?

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Elle serait au nord, plutôt. Cela dépend des endroits parce que nous la mettrons là où il y aura le moins d'impacts.

**Claude BONOMO, Association « enterrons la LGV »**

Merci.

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

Il y avait une question là-bas. Nous allons voir toutes les questions. Allez-y.

**Pierre-Frédéric ZUBARD, usager**

Bonjour. Je m'appelle Pierre-Frédéric ZUBARD. Je ferais juste remarquer une chose, c'est que je suis bénéficiaire de la carte « Zou solidaire », et j'ai été assez surpris par le fait qu'il soit impossible d'aller en train directement de Marseille à Digne-les-Bains. Ce n'est peut-être pas le sujet de la soirée, mais je vous le fais remarquer.

En revanche, je voulais vous poser une question à propos du mot « saturation ». Je me souviens d'une fois où je suis allé à Toulon, et où j'ai raté le train à quelques secondes près. J'ai dû attendre celui de l'heure d'après pour aller à Toulon. L'autre fois, j'ai fait le même trajet, et j'ai vu qu'il y avait un train, non plus toutes les heures, mais toutes les demi-heures. Pour moi, le mot « saturation » signifie que l'on ne peut plus mettre de nouveaux trains sur la même voie. Dans une situation optimale, jusqu'à combien pourrez-vous descendre la fréquence. S'agira-t-il de trains tous les quarts d'heure ou toutes les dix minutes ?

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Sur la première question, je vais être un peu court, je l'avoue. Nous allons la noter pour voir qui va vous répondre. Je n'ai pas la réponse, ce n'est pas dans les attributions de SNCF Réseau de répondre à des questions commerciales, mais nous allons la noter, et voir qui peut vous répondre.

Sur la deuxième question, comme vous l'avez bien dit, et comme je l'ai expliqué tout à l'heure avec le petit schéma, vous voyez que le système actuel est extrêmement rigide, et que les trains ne peuvent pas se rapprocher. Cela dépend de la vitesse des trains entre eux. C'est comme sur l'autoroute. Si vous avez des véhicules lents et des véhicules rapides, le trafic sature beaucoup plus vite que si vous avez des véhicules qui roulent à la même vitesse. Il y a un deuxième effet qui joue sur la saturation, c'est la question de savoir s'il y a des lignes qui rentrent dans la ligne principale. Nous en avons sur la Côte d'Azur. Nous en avons également dans le Var que vous citez. Nous avons la ligne de la Pauline/Hyères qui est un vrai verrou très contraignant pour faire des horaires différents, et pour mettre les trains les uns derrière les autres, parce que nous avons une voie unique qui s'insère dans cette double voie. Par conséquent, dès qu'il y a un retard sur la voie unique, cela modifie les horaires de train. Nous ne pouvons pas faire ce que nous voulons parce que nous avons des trains qui vont à des vitesses différentes et qui se rattrapent. Il y en a beaucoup qui se rattrapent à Toulon. C'est un pur hasard de la géographie, et cela concerne les TGV qui viennent de Paris. En outre, nous n'avons que deux lignes et, finalement, ces lignes perturbent franchement la ligne principale.

C'est la raison pour laquelle la saturation n'est pas la même sur le métro où vous avez des trains les uns derrière les autres à la même vitesse que sur un chemin de fer où vous avez des frets, des TGV, des TER qui s'arrêtent ou qui ne s'arrêtent pas, et des lignes qui arrivent sur la ligne principale. Par conséquent, un des intérêts du projet est de déverrouiller ces nœuds. À Toulon, il s'agit de faire un saut-de-mouton au niveau de la Pauline, justement pour améliorer ce niveau de saturation. Nous convenons de dire qu'une ligne, au-delà de 75 % de trains dans un graphique espace/temps, est saturée. Cependant, c'est assez théorique, car cela dépend vraiment des configurations locales. Dans l'analyse de la saturation, c'est cela qui nous guide pour faire ces infrastructures.

Si vous le souhaitez, il y aura également un atelier « Saturation » qui se déroulera à Nice – c'est plus loin – qui rentrera dans ces détails, et qui expliquera, surtout avec le nouveau système de signalisation, comment ces sujets de saturation évoluent parce que la technologie évolue. Ce n'est plus la même chose.

**Nicolas GUYOT, Directeur des études LNPCA (SNCF Réseau)**

En complément au sujet de votre dernière question qui est de savoir quelle fréquence nous visons dans les services apportés par le projet, en termes de TER – Monsieur TABAROT pourra éventuellement développer –, la Région s'est donné pour ambition d'avoir globalement le développement d'un RER métropolitain et, de ce fait, d'avoir en effet des trains tous les quarts d'heure *a minima* sur les différentes branches. Il y a aussi l'ambition d'avoir un service régulier dans la journée, c'est-à-dire de ne pas avoir de creux de

fréquence trop importants dans les heures de milieu de journée. Plus concrètement, sur Marseille par exemple, l'ambition est d'avoir quatre TER sur l'est qui vont jusqu'à Toulon (Marseille-Toulon) à raison d'un tous les quarts d'heure plus, dans la vallée de l'Huveaune, des trains un peu moins rapides qui s'arrêtent à toutes les gares, et qui seront au rythme de trois ou quatre par heure également entre Marseille et Aubagne.

L'ambition est d'avoir quatre trains par heure sur Marseille-Aix, et d'en avoir quatre sur Marseille-Miramas également, c'est-à-dire tous les quarts d'heure sur les branches principales. À terme, si des projets complémentaires se font sur la ligne de la Côte bleue – nous avons déjà évoqué le sujet –, nous espérons avoir également ce quart d'heure jusqu'à Port-de-Bouc. Le quart d'heure est donc vraiment un peu le phare, et plus encore en heure de pointe sur les axes vraiment forts comme Marseille-Toulon ou Marseille-Aix. Nous voulons entre quatre et six, trains par heure, quatre pour la base, et six sur quelques axes. C'est ce que nous ciblons.

### **Axel LAMBERT**

Je serai court. Bonjour à tous. Je m'appelle Axel LAMBERT. J'aurais simplement deux questions : la première sur les aménagements du secteur marseillais nord, et plus spécifiquement sur le quartier la Delorme. Dans le dossier, vous parlez de plusieurs variantes avec des implications contrastées sur la cité Bassens. Pouvez-vous développer cette question-là ? Notamment, j'aimerais savoir si vous allez procéder à l'acquisition foncière sur ce terrain ?

Ma deuxième question est la suivante : nous sommes sur un projet long, notamment pour la gare Saint-Charles. J'aimerais savoir quels sont les aménagements transitoires sur cette gare Saint-Charles à plus ou moins long terme. Merci à vous.

### **Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

OK. Sur Marseille-Nord, effectivement, il y a plusieurs variantes. Nous sommes en concertation, et il était hors de question que nous arrivions sur un endroit aussi important que l'entrée du tunnel nord avec une seule variante. Il y a donc des variantes qui ne concernent pas Bassens – je le dis –, mais qui sont plutôt dans le centre de tri de traitement des déchets. Il y a également une variante qui avait été la variante préférentielle de l'ancienne concertation, et qui pouvait combiner un projet de rénovation urbaine à Bassens, encore faut-il qu'il y ait un accord de toutes les parties. Ce projet et cette variante existent aussi, mais l'autre variante a le même ordre de grandeur de coût. Cela fait partie des choses qui vont être examinées. Il n'y a aucune variante préférentielle à ce niveau-là. Il y en a une qui nécessite un accord des parties, un accord de la population, et une volonté commune de mener un projet de rénovation urbaine et un projet ferroviaire, alors que l'autre est plus classique et impacte moins l'habitant. Les deux sont possibles, et les deux sont soumises à concertation, l'idée étant qu'il n'y en ait qu'une seule qui soit proposée à la fin de la concertation.

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

Il y avait une autre question sur les aménagements à court terme.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Allons-nous acquérir le foncier ? Nous sommes loin d'acquérir le foncier parce que, pour acquérir le foncier, il faut une DUP. Or vous avez compris que pour obtenir une DUP, il faut d'abord une enquête publique. Ce n'est qu'à ce moment-là que nous ferons éventuellement des acquisitions foncières. C'est vraiment très prématuré aujourd'hui, mais il y a bien sûr des endroits où nous aurons besoin d'acquisitions foncières. Suivant les variantes choisies, ce ne sont pas du tout les mêmes. C'est la raison pour laquelle nous n'en avons pas parlé ici. Il y a en effet des endroits où il y a deux ou trois variantes, et les acquisitions foncières ne sont pas du tout les mêmes. Nous regarderons cela dans le détail par zone. Il ne servait à rien d'expliquer toutes les acquisitions foncières possibles puisqu'à la fin il n'y aura qu'une variante concernée. Cependant, ce sont des éléments que nous avons, et qui pourront être précisés dans les permanences, dans les ateliers. Quoiqu'il en soit, il n'y aura pas d'acquisition foncière immédiate dans ces zones.

**Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (CNDP)**

Petite intervention du garant : connaissez-vous les dates des réunions où ces points seront détaillés ? En effet, cela peut avoir beaucoup d'importance pour Marseille-Nord et Bassens. Peut-être suffit-il de le lire, mais le dire compléterait vos propos.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Il y aura un atelier le 1er juillet 2019 à Marseille-Nord. Vous l'avez là. Et vous aurez une permanence le 4 juillet 2019.

**Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (CNDP)**

Sous contrôle du maître d'ouvrage, je pense que vous aurez à ce moment-là les explications des impacts précis des variantes qui sont en débat, et qui seront accessibles y compris aux habitants les plus proches.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Les ateliers commencent vers 18 heures 30-19 heures. Les permanences, elles, ont lieu en journée.

**Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)**

Je voulais peut-être répondre sur la partie « gare » puisque nous envisageons effectivement des travaux en 2022 qui seront livrés en 2026, et encore ne vont-ils pas vraiment affecter la gare existante. En réalité, c'est l'autre partie de la SNCF (Gares et Connexions, donc plutôt Mobilité) qui pourrait répondre, mais en leur absence, je vais m'y essayer. Un travail est fait avec le réseau des transports marseillais sur la rénovation complète du métro, et notamment de la station de métro Saint-Charles. Vous savez qu'il y a un problème d'automatisation. La ligne 14 de Paris est une ligne automatique sans chauffeur avec un élargissement des

quais latéraux. Il faut également améliorer l'accessibilité, bien sûr. Ce sont donc des travaux qui sont prévus à échéance variable, mais nous allons dire pour 2024.

Par ailleurs, le service Gares et Connexions envisage aussi la modernisation des services, et notamment ce que nous appelons les « centres opérationnels escale ». C'est le centre névralgique de l'organisation de l'exploitation de la gare. Il s'agit d'un nouveau concept, et il se trouve que le site de Marseille est celui qui pilote le déploiement de ce concept. Il s'agit d'améliorer la performance, et ces travaux vont s'organiser très prochainement pour une livraison – je crois – en 2020.

Il y a également un certain nombre de nouveaux services qui vont être mis en œuvre, notamment liés aux nouvelles mobilités (trottinettes, voitures électriques, etc.) qui viennent vraiment s'agréger au projet de la gare actuelle, étant entendu qu'en attendant le projet éventuel de gare souterraine à plus long terme – je vous parlais tout à l'heure du concept de saturation du fond de gare –, l'idée est aussi de renforcer l'accueil et la capacité, notamment avec les « Ouigo » et les trains qui nécessitent une rétention de voyageurs avant l'embarquement. Il y aura donc, de la même façon, une redistribution du fond de gare. Ce sont des projets qui ne sont pas portés par SNCF Réseau, mais que nous devons effectivement intégrer pendant que nous faisons les études parce que ce sont des projets qui vont modifier légèrement l'aspect de la gare.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Éventuellement, peut-être pouvons-nous passer un petit film sur la gare. Y a-t-il d'autres questions sur la gare ?

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Oui, j'ai encore des questions.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Oui. Attendez, avons-nous répondu à toutes les questions ?

**Axel LAMBERT**

J'avais vraiment une question pratique sur l'organisation de la gare.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Nous allons regarder le film. C'est le mieux.

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Oui, mais avant de présenter le film, il y a tout de même des anomalies sur le document. Sur la zone nord, nous n'avons aucune date qui corresponde à ce que vous nous avez donné tout à l'heure. Il est tout de même important d'y remédier. En effet, les dates sont déjà compliquées entre le 1er et le 4 juillet 2019. Cela va très vite, mais c'est vraiment le petit bout de la lorgnette sur les quatre voies puisqu'il n'y a pas que Bassens qui sera touché. Il y aura aussi les Castors de Servières, les Ayalades, Saint-Louis, le chemin Saint-

Louis au Rove, le tunnel à deux voies qui va devenir un tunnel à quatre voies. Le chemin de Saint-Louis au Rove, dans sa totalité, va être très impacté. Or il y a des écoles dessus.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Pas forcément.

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Monsieur, je connais vraiment très bien ce territoire. Je suis sur la zone nord, et je suis élue également sur la zone nord.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Cela dépend des variantes.

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Nous avons regardé l'ancien projet que nous avons concerté parce qu'il était obligatoire de concerter la population, mais il n'y avait pas eu de vraie concertation. Cela va encore être le cas ici puisque le 1er et le 4 juillet prochain n'étaient pas notés sur le document officiel. Nous sommes donc tout de même dans une situation qui fait que, le 5 ou le 6 juin dernier, vous avez mis des documents officiels, et que nous sommes aujourd'hui déjà en pseudo-concertation pour un nouveau projet. Je dis « pourquoi pas ? », mais lorsque vous voulez avancer sur des projets, il faut aussi que les gens soient consultés au minimum.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Ce sera le cas.

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Cela s'appelle aussi le respect, et c'est la raison pour laquelle, souvent, les projets échouent. Justement, quand on ne respecte pas les gens, vous avez forcément la guerre. C'est le grand risque.

**Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (CNDP)**

Vous ne vous êtes pas présentée, Madame, et le respect consiste aussi à se présenter, et de dire si l'on a un engagement particulier.

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Oui, je suis élue à la ville de Marseille, dans les quartiers nord, je m'appelle Lydia FRENTZEL, mais je suis aussi une habitante du 15e arrondissement.

Je suis tout à fait légitime, oui, Monsieur, puisque j'ai déjà été impactée par le TGV en 1992. Bien évidemment, j'ai mené bataille. Vous savez qu'avant d'être élue, j'étais une batailleuse. Nous ne nous laisserons pas faire. Nous ne voulons plus de cette manière de faire. Il faut donc vraiment que vous preniez en compte les gens des quartiers nord qui seront impactés et qui, en plus, n'auront aucune desserte de

quoi que ce soit dans ce projet. C'est cela qui est fou. L'intérêt général, oui, mais pas pour tout le monde ! Ce sont toujours les mêmes qui prennent.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Nous comptons bien concerter, et dans ce que vous dites, je suis désolé, mais il y a des variantes qui n'impactent pas les zones que vous avez citées. À l'issue de la concertation, peut-être qu'aucune des zones dites ne sera impactée. C'est tout à fait possible, suivant ce qui sera retenu. Rien n'est prédestiné. C'est la concertation qui orientera le projet, je vous le garantis. Nous verrons ce qui en ressortira, mais ce n'est pas forcément ce que vous dites qui en ressortira puisqu'il y a plusieurs variantes qui touchent, ou pas, le tunnel – ce n'est pas obligé – qui touchent, ou pas, Bassens, etc. Pour tout ce que vous dites, il y a plusieurs possibilités. Tout est sur la table. Nous sommes vraiment dans une analyse où tout est sur la table, et où tout peut être retenu. Il n'y a rien de prédestiné. Rien. Je vous le garantis, et nous avons fait en sorte qu'il y ait des variantes nouvelles. Nous avons mené des études sur ces cinq derniers mois pour qu'il y ait ces variantes qui permettent d'avoir le choix. Sinon, effectivement, il n'y aura pas eu de choix. Nous avons étudié différentes possibilités qui permettent d'ouvrir le sujet, et de faire des choix. Vous les verrez dans ces réunions-là qui auront lieu. Monsieur COPPEY ?

**Stéphane COPPEY, Secrétaire Général de l'association NOSTERPACA**

Vous vouliez présenter autre chose avant.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Nous présenterons le film après votre intervention.

**Stéphane COPPEY, Secrétaire Général de l'association NOSTERPACA**

Bien. J'ai plusieurs questions. Tout d'abord, je vous remercie de relancer cette phase de concertation, et pour les propos introductifs du vice-président. Vous nous avez rencontrés avant le lancement de cette phase de concertation en nous promettant que des études seraient réalisées sur des alternatives que nous vous proposons. Au niveau de l'association des usagers et du transport NOSTERPACA, nous vous avons donc adressé un certain nombre de questions et de propositions. Je voudrais avoir l'assurance de votre part que ces propositions soient examinées, que nous pourrions bien les trouver dans le dossier de concertation, et que nous aurons l'occasion d'en débattre dans les différents ateliers qui sont indiqués. C'était le premier point, et je reviendrai dessus par la suite.

Le deuxième point concernait la lecture de l'ensemble des documents. Par rapport aux phases de la précédente concertation, je trouve que nous lisons beaucoup moins bien les différentes étapes. Qu'est-ce qui sera réalisé avant 2030, après 2030 ? Et surtout, quelles sont les données qui permettent de se positionner sur les variantes ? Vous venez de citer l'exemple de l'entrée nord, la question est de savoir ce qui permettra aux citoyens de dire : « *Effectivement, cette solution-là nous paraît meilleure que cette solution-là* » ? Avons-nous bien tous les éléments qui permettent de nous positionner auquel cas vous

pourrez effectivement ensuite affirmer que vous nous avez écoutés, encore faut-il que nous puissions savoir de quoi nous parlons.

Ensuite, je voudrais en venir au fond des questions et des propositions que nous vous avons faites. Ce projet permettra sans doute d'augmenter le nombre de voyageurs grand distance sur Marseille, mais je crois que l'intérêt principal qui a été réaffirmé à de nombreuses reprises, c'est bien d'améliorer les transports du quotidien.

Dans ces transports du quotidien, je voudrais rappeler que si, à Paris et dans d'autres grandes métropoles, il y a énormément de monde dans les transports collectifs, c'est aussi parce que nous avons un système dit de « RER » qui permet aux gens des quartiers nord d'aller travailler au début du quartier est, voire à l'est de Marseille, et inversement quand on habite les quartiers est, d'aller travailler au nord, voire beaucoup plus au nord de Marseille, sans avoir à transiter par une gare centrale avec tous les inconvénients que cela représente de correspondances, etc.

Vous nous faites des propositions – et nous les comprenons – sur la question des trains rapides. Vous nous faites des propositions – et nous croyons les comprendre – sur la question des trains semi-rapides. Reste fondamentalement la question de la desserte urbaine. Je sais que c'est beaucoup moins dans la culture de la SNCF en général – que ce soit SNCF Réseau, SNCF Mobilité, SNCF Gares et Connexions, etc. –, mais c'est fondamental au niveau de l'impact que cela peut avoir sur les déplacements de la population. Nous savons que nous sommes dans une ville où il faudra encore attendre énormément d'années avant de voir se prolonger les lignes de tramway et les lignes de métro. Nous avons même réalisé, il y a quelques années, des travaux sur la ligne de chemin de fer Marseille-Aix dits « métro des quartiers nord » avec un terminus intermédiaire à Saint-Antoine que nous nous apprêtons à supprimer dans le cadre des travaux dits « MGA2 », à notre grand désespoir. J'espère encore que les collectivités sauront arrêter ce chantier avant qu'il ne soit trop tard.

Je veux en venir à l'utilité et l'utilisation de cette Ligne Nouvelle en tant que RER, c'est-à-dire avec au moins un arrêt dans les quartiers nord, et un arrêt dans les quartiers est. Nous avons parlé de Bassens, nous avons parlé des deux questions qui viennent d'être posées sur ce sujet. Il est bien sûr intéressant de voir quel est l'impact sur le bâti, sur les populations, sur le bruit, et sur l'environnement, et il est surtout intéressant de voir en quoi les travaux peuvent apporter quelque chose à la population, ou ne rien lui apporter du tout parce que nous allons tout simplement faire un trou, un impact souterrain ou aérien.

Il y a aussi les zones d'activité, bien évidemment. Sur ces premiers plans, nous voyons que la Ligne Nouvelle, à l'est également, croisera – si j'ai bien compris – la ligne ancienne au niveau de la Blancarde, approximativement. Peut-on effectivement également imaginer un échange à La Blancarde ? Je sais que nous sommes toujours dans cette culture consistant à dire : « *Attention, nous avons des gares qui sont proches les unes des autres. Nous n'imaginons pas, dans un schéma classique, arrêter des trains tous les deux kilomètres* ». Eh bien, si, un RER s'arrête tous les deux kilomètres. Et c'est comme cela que cela fonctionne.

J'en viens d'ailleurs à la question de « Quartiers libres ». Nous avons une belle concertation menée par la ville de Marseille, etc., au cours de laquelle un certain nombre de propositions ont été émises dont une qui est la desserte de la Belle de Mai. La Belle de Mai est un quartier dont nous parlons beaucoup. C'est un quartier difficile, dense. Il y a sept lignes de bus saturées du matin au soir, et une ligne de chemin de fer qui traverse le cœur du quartier, mais sans s'y arrêter. Nous parlons de doublement de la voie actuelle, et je m'en réjouis par avance, mais ne sommes-nous pas capables de revoir également cette philosophie, cette utilisation des chemins de fer que nous imaginons, pour être en mesure de dire que, sur un quartier aussi dense, il y a bien évidemment matière à mettre en place une halte ferroviaire à la Belle de Mai ? Vous imaginez l'utilisation des voies portuaires (Belle de Mai et Arenc) pour une desserte complémentaire à celle de la Ligne Nouvelle.

C'est très bien, mais je voudrais juste rappeler qu'en parallèle, vous imaginez aussi le développement de la plateforme multimodale terminale de transports combinés de Mourepiane, avec une voie qui vient se greffer sur cette voie portuaire. Si vous continuez à imaginer que des trains puissent descendre et monter cette voie, vous pouvez déjà « replier bagages » par rapport à la densification du TER. Nous en discuterons. Nous en avons déjà discuté ensemble : il n'est pas possible ni imaginable aujourd'hui, dans le cadre des infrastructures actuelles – et même avec l'ERTMS, je serais étonné que nous arrivions à quelque chose – de faire circuler des trains à contresens entre la voie de Mourepiane et l'Estaque tout en imaginant cadencer correctement des TER. Oui, il y a sans doute une utilisation intelligente à faire – peut-être à sens unique – de cette voie, donc une utilisation d'Arenc. Vous m'avez rassuré sur le fait que nous allions utiliser le faisceau d'Arenc également pour les marchandises avec des voies rallongées, et pour du stockage. Il y a sans doute tout un travail à mener sur la conjonction, en tout cas, de ces différents projets entre eux.

Concernant l'Huveaune, là aussi j'espère que nous trouverons dans le dossier tout ce qu'il faut pour évaluer les impacts, ou pas, et l'intérêt que peut avoir une quatrième voie dans l'Huveaune. Encore une fois, en survolant le dossier, je n'ai vu que très peu de choses sur l'engagement de services qu'il allait y avoir. Je voudrais rappeler que les collectivités ont financé pour 250 millions d'euros une troisième voie dans la vallée de l'Huveaune il y a quelques années, pour avoir des trains toutes les 20 minutes. Aujourd'hui, nous avons des trains toutes les heures, parfois toutes les 30 minutes en heure de pointe quand ils ne sont pas encore supprimés de manière assez régulière comme cela a encore pu arriver ces jours derniers. Nous vend-on du vent ? Est-ce qu'on nous vend réellement du projet de service auquel cas cela vaut effectivement sans doute la peine d'y travailler ? Néanmoins, nous avons besoin d'un certain nombre de garanties. Quand vous nous dites que l'ERTMS permettra de faire quatre trains par heure entre La Penne-sur-Huveaune et Aubagne...

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

Il faut l'ERTMS et la quatrième voie. Il faut les deux.

**Stéphane COPPEY**

Tout cela est-il bien précisé dans le dossier ?

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Oui, et ce sera reprécisé pendant les réunions plus précises des riverains et pendant les réunions de secteur.

**Stéphane COPPEY**

J'arrête là mes questions.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Effectivement, il y en a quelques-unes. Concernant la méthode de choix des variantes, nous allons effectivement rentrer dans le choix des variantes. Il est prévu de faire des analyses de grilles multicritères qui vont alimenter le choix, et qui vont être présentées, pour comparer ces variantes, c'est-à-dire que ce ne seront pas juste des plans. Il y aura aussi des critères qui permettront d'éclairer la population pour faire son choix. Il y aura des critères comme les services, les impacts et tous les autres sujets : les coûts, la socio-économie, si elle existe. Là, ce sera un peu juste, mais nous aurons une grille multicritères pour éclairer la population sur les choses. Ce ne sera pas uniquement un choix d'impact environnemental. C'est ce qui est prévu.

Concernant le principe du RER, nous parlons bien de RER, et il est vrai que nous sommes peut-être en désaccord, mais cela fait partie de la réponse que nous allons vous faire sur l'étude. Nous la ferons. Effectivement, c'est assez dense, et il y a plusieurs points. Cependant, la conception du projet est de faire la gare souterraine pour les trains qui traversent et qui sont rapides, alors que le RER dont nous parlons est en surface. Nous allons revenir sur Arenc, parce que là, la gare est en surface, mais quand on est dans le tunnel, on ne peut pas faire des arrêts...

**Stéphane COPPEY**

Ce n'est pas du RER, cela.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Oui, mais quand on est en tunnel, on ne peut pas faire un trou pour faire un arrêt. Par conséquent, les trains rapides passent dans le souterrain et le RER est en surface. Quand nous parlons de six TER par heure sur Marseille-Aix, c'est une logique RER.

**Stéphane COPPEY**

Avec un terminus à la gare Saint-Charles, mais cela ne s'appelle pas du RER.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Le RER correspond à la notion de fréquence de trains, et au fait d'aller au-delà...

**Stéphane COPPEY**

C'est une question de transversalité.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Pas toujours. Nous ne pouvons pas faire de gare au milieu d'un tunnel. La conception du projet est une conception de trains rapides. Les trains qui emprunteront le tunnel sont liés à des attaches nationales de TGV qui sont des attaches entrantes, et nous devons caler les attaches TER qui passent par le tunnel – parce qu'il y en aura – qui, eux, ne pourront pas s'arrêter avant la sortie du tunnel. C'est une évidence. Ils pourront s'arrêter après. C'est la raison pour laquelle nous séparons les flux rapides des flux lents. Techniquement, il n'est pas possible de faire autrement. Si vous voulez, les voies de surface seront les voies cadencées. C'est le principe de la conception. Mécaniquement, nous ne pouvons pas faire arrêter les trains au milieu du tunnel. C'est une évidence, et comme ce sont des trains rapides, si nous les arrêtons à la sortie des tunnels, nous n'aurions pas la même capacité. Nous devrions modifier les horaires, et nous retomberions dans un problème d'alternance trains rapides/trains lents. L'ERTMS pourra partiellement résoudre ce type de sujets, mais – comme vous le savez – il y a des TGV qui partent de Paris pour aller à Nice. Il y en a plusieurs dans la journée. Il y en a qui passent à l'heure de pointe et ce sont ceux-là qui formatent le tracé. Nous devons effectivement jouer aussi avec ces attaches. Nous ne pouvons pas faire sans. La logique de RER est donc plutôt en surface. Il faut la comprendre par le cadencement très fréquent, et par l'extension au-delà de l'heure de pointe. Il est vrai que ce n'est pas traversant et que le mot est peut-être un peu excessif, mais structurellement, il n'est pas possible de faire autrement. Les trains rapides sont forcément en souterrain, et traversants, et nous ne pouvons pas faire d'arrêt avant Marseille-Nord, et avant Blancarde, par définition.

**Stéphane COPPEY**

Comment pouvez-vous dire que ce n'est pas possible alors que nous sommes en train de concevoir un projet ?

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Ce n'est pas possible avec les horaires d'aujourd'hui.

**Stéphane COPPEY**

Nous sommes en train de concevoir un projet !

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Oui, mais les trains rapides sont des trains grande vitesse qui arrivent de Paris. Avec un autre service, nous pouvons imaginer faire autrement, mais nous sommes tout de même obligés de présenter un service réaliste par rapport à la situation qui est projetée dans 15 ou 20 ans.

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Nous avons déjà 15 ou 20 ans de retard, de toute façon !

**Stéphane COPPEY**

Vous réalisez donc une Ligne Grande Vitesse, point.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Non, ce n'est pas une ligne grande vitesse. C'est une ligne rapide qui permet de libérer la surface, et de faire du RER en surface.

**Stéphane COPPEY**

J'essaie de vous expliquer que cela ne s'appelle pas du RER. Quand vous avez aujourd'hui 1,4 million de voyageurs dans la ligne A du RER à Paris, c'est bien parce que c'est du RER, et pas parce que c'est du terminus gare de Lyon ou du terminus gare Saint-Lazare. C'est pour cela que vous avez 1,4 million de voyageurs.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Nous espérons aussi avoir autant de voyageurs en surface.

**Stéphane COPPEY**

Mais vous n'aurez jamais – et heureusement – autant de monde à Saint-Charles. Ce serait la foire d'empoigne !

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Mais il y aura moins de trains en surface. Vous en êtes d'accord, Monsieur COPPEY. Il y aura moins de trains en surface. Par conséquent, nous aurons une meilleure régularité. Nous pourrions augmenter les fréquences en surface par les trains rapides.

**Stéphane COPPEY**

C'est assez étonnant. Vous êtes un cheminot bien « en jus ». Vous connaissez bien le réseau. Vous connaissez le réseau français, vous connaissez les réseaux étrangers. Vous connaissez par cœur ce dont je parle. Vous savez comment cela fonctionne. Vous savez pourquoi il y a du monde sur ces lignes, et les raisons du succès des lignes A, B, C, D, etc., du RER parisien. Si nous allons à Zürich ou ailleurs, c'est la même chose. On les a parce que l'on a cette transversalité. Marseille est une ville littorale. La ville est organisée du nord au sud ou à l'est. Nous avons cette transversalité naturelle qu'aujourd'hui nous pénalisons. Vous avez des milliers de personnes qui refusent un emploi dans les quartiers est parce qu'ils habitent au nord ou dans les quartiers nord, parce qu'ils habitent à l'est. Est-ce vrai ou pas ? La L2 n'a réglé que très partiellement le problème, et ce, avec des conséquences environnementales catastrophiques.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Écoutez, je ne vais pas conclure là. Vous nous avez fait une proposition précise. Nous allons la regarder. Je vous propose de poursuivre le débat qui n'est pas clos. J'entends ce que vous dites. Je ne ferme pas la question. Nous approfondirons peut-être plus dans le détail vos demandes si vous voulez voir les arrêts. Nous nous reverrons peut-être en tête-à-tête pour approfondir le sujet. J'entends ce que vous dites, mais le projet doit partir dans une forme de conception. Nous pouvons peut-être la faire évoluer. Discutons-en. Je ne ferme pas la porte.

Il y avait d'autres questions. S'agissant des haltes d'Arenc, rien n'est fermé quant à la possibilité de regarder des haltes dans les quartiers nord. Cela fait partie des éléments qui peuvent être examinés lors de la concertation. La porte est ouverte là-dessus, elle n'est pas fermée. Je parle sous le contrôle de Yannick TONDUT, de la Métropole, qui est là. Stéphane COPPEY parle des haltes dans les quartiers nord, et je pense que rien n'est fermé quant aux possibilités de création de haltes dans les quartiers nord. Dans le cadre de la concertation, ce sont des sujets qui sont sur la table, et qui peuvent être examinés de manière tout à fait ouverte. Nous ne sommes pas bloqués sur le sujet des haltes dans les quartiers nord, ce qui répond également à la dame qui dit qu'il n'y a pas d'intérêt pour les quartiers nord.

**Yannick TONDUT, Directeur général adjoint à la Métropole Aix-Marseille-Provence**

Bonsoir. Je pense que la première des questions consiste à mieux utiliser les haltes qui existent déjà, puisqu'il y en a déjà un certain nombre, notamment sur la ligne Aix-Marseille. La question est celle du niveau de desserte qui est offert dans ces gares. C'est la même chose pour la vallée de l'Huveaune. Je ne sais pas s'il y a vraiment lieu – mais la question peut se poser – de créer encore des haltes supplémentaires, mais au moins faudrait-il avoir une desserte de qualité des haltes qui existent déjà. Je pense que cette notion de RER métropolitain est bien liée à cela. Je ne partage pas tout à fait votre point de vue, Monsieur COPPEY. La gare Saint-Lazare, à Paris, est une gare terminus. Il y a tout de même beaucoup de gens qui descendent à la gare Saint-Lazare. Par conséquent, la notion de qualité de service type RER n'est pas totalement liée au caractère traversant de la ligne. Il est aussi intéressant d'avoir des lignes à haute fréquence qui vont de banlieue à centre sans traverser le centre.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

S'agissant des haltes, les sujets sont donc ouverts, et cela fera partie des choses qui pourront être concertées. Nous avons débattu de cela avec la Métropole, et aussi avec la Région.

**Hélène DOS SANTOS**

Bonjour, je m'appelle Hélène DOS SANTOS. Je rebondis sur l'intervention de Monsieur. Quand vous l'avez présenté en préambule, j'avais compris que votre projet n'était plus du tout le même que le projet initial (que ce n'était plus la ligne grande vitesse telle qu'elle avait été présentée). Je suis déjà un peu plus loin. Je suis désolée parce que je suis ici alors que je suis plutôt du côté du Var actuellement, mais je m'interroge

sur la liaison entre Aubagne et Toulon. Dans votre présentation, j'avais cru comprendre que c'était un système ressemblant au RER que vous vouliez un peu accélérer. Je me disais que nous allions desservir La Ciotat, Saint-Cyr-sur-Mer, Bandol, etc., jusqu'à Toulon. Je m'interrogeais sur votre étape n° 4 qui est une priorité pour après 2030, bien entendu, mais j'aimerais savoir à quoi va servir cette liaison directe Aubagne-Toulon.

Quand vous avez répondu à Monsieur, j'ai bien compris qu'il y avait une ligne rapide en sous-sol, certainement pour faire partir les TGV venus de Paris, Marseille, et qui vont aller directement sur Toulon sans desservir les petites villes, mais ma deuxième question est la suivante : si cette étape est maintenue, et même s'il s'agit d'une priorité pour après 2030, n'avons-nous pas intérêt à participer aux débats à Toulon ? En effet, la plateforme – je ne sais pas comment vous appelez cela – est une gare à l'ouest de Toulon, et c'est maintenant qu'elle est en concertation.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Non.

**Hélène DOS SANTOS**

Eh bien si, puisque vous parlez de la concertation sur Toulon, actuellement.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Oui, mais cela concerne la ligne classique, pas la ligne à grande vitesse. La concertation ne porte pas du tout là-dessus. Il y a la traversée souterraine de Marseille, mais il n'y a aucune concertation sur les lignes à grande vitesse de phases 3 et 4. Ce n'est pas du tout l'objet de la concertation. Aucune étude n'a été faite depuis trois ans là-dessus, et il n'y en aura pas dans les mois qui viennent sur la ligne à grande vitesse.

**Hélène DOS SANTOS**

S'agissant de l'implantation à l'ouest de Toulon, ne va-t-elle pas définir ensuite – s'il y en a une – le schéma et le tracé de l'étape 4 ?

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Non, pas du tout. Absolument pas.

**Hélène DOS SANTOS**

Je pensais que la place à l'ouest allait influencer le schéma.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Non, cela n'a aucun rapport. Il n'y a vraiment aucun rapport. Nous sommes là vraiment dans une logique de navettes, mais je vous propose de venir à Toulon où nous débattons de cela.

**Hélène DOS SANTOS**

Je ne pourrai pas y aller. C'est pour cela que je suis venue à Marseille.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

En réalité, nous sommes vraiment dans une logique de RER, Monsieur COPPEY. Là, ce sera vraiment traversant, pour le coup. Nous mettrons la gare dans l'Ouest toulonnais, mais il faut voir où, parce qu'il faut nous arrivions à mettre la gare là où ce sera bien, et nous ne sommes pas encore tout à fait sûrs de l'endroit où il faut la mettre. Ce sera donc soumis à concertation. Et la ligne ira jusqu'à Carnoules. Nous aurons donc vraiment une liaison avec 6 TER par heure à l'ouest, 4 TER par heure à l'est, 2 sur la ligne classique, et traversant. Je pense que Monsieur COPPEY sera d'accord pour l'appeler RER. Mais cela n'a rien à faire avec la Ligne Nouvelle. Rien ! Cet investissement est indépendant de la Ligne Nouvelle. Au contraire, il s'agit d'investissement de ligne classique pour faire du transport de proximité. Il n'y a aucun sujet LGV, et la phase 4 dont vous parlez n'est pas évoquée dans la décision ministérielle. Par conséquent, nous ne concerterons pas dessus puisqu'il n'y a aucune étude ni rien de fait depuis trois ans à ce sujet.

**Hélène DOS SANTOS**

Cela n'apporte rien aux riverains. Si nous ne desservons pas les villes côtières entre Marseille et Toulon, tous les gens qui viennent travailler à Marseille ne prendront pas la Ligne Nouvelle entre Toulon et Marseille.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Je ne veux rien vous dire parce que ce n'est pas du tout l'objet du projet qui est présenté aujourd'hui. C'est un autre projet qui pourra être soumis à concertation plus tard, mais ce n'est pas ce que nous demande la ministre, et ce n'est pas ce qui sera examiné dans l'enquête publique à venir.

**Hélène DOS SANTOS**

Pour l'instant, cette étape-là concerne donc la ligne à grande vitesse, et elle n'est pas...

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Elle n'est pas du tout dans le spectre d'analyse. Il n'y a pas eu d'étude, et il n'y en aura pas pour l'instant avant que l'on ne nous demande d'en refaire. Pour le moment, il n'y a absolument aucune étude de faite à ce sujet. Absolument rien. Nous ne parlons vraiment que de la ligne classique.

**Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (CNDP)**

Je voudrais apporter une petite précision, en tant que garant, pour ce débat. On ne peut pas reprocher à SNCF Réseau de ne pas amener d'information sur les phases 3 ou 4 puisqu'il n'y a pas eu d'étude nouvelle. Par conséquent, ils ne peuvent pas amener d'information nouvelle. En revanche, la concertation actuelle est une concertation qui est toujours dans le cadre du débat post-débat public d'origine. Le public peut donc poser des questions sur les étapes 3 et 4 et, dans la mesure du possible, il est important que SNCF

Réseau y réponde s'il le peut. C'est un peu subtil, mais c'est important parce que cela fait partie des droits du public.

**Nicolas GUYOT, Directeur des études LNPCA (SNCF Réseau)**

Je voulais juste ajouter que pour le projet, même dans les aménagements ne concernant que les réseaux classiques qui sont ceux qui sont présentés dans le cadre de cette concertation (phases 1 et 2), nous avons beaucoup insisté sur la priorité qui est de regagner du terrain sur l'irrégularité pour rendre les services réguliers. Je pense que beaucoup de gens s'accordent à dire qu'aujourd'hui, si peu de gens prennent le train par rapport au potentiel existant dans la région, c'est aussi parce qu'il y a une sorte de crise de confiance. Nous ne pouvons donc pas dire que les gens qui sont entre deux métropoles ne profiteront pas de cela. Nous avons vu tout à l'heure que l'irrégularité se concentre dans les métropoles (Toulon, Marseille, Nice).

Si nous résolvons ces problèmes-là – ou si nous les améliorons grandement –, cela profitera à tout le monde, y compris aux gens qui sont intermédiaires puisque leurs trains seront plus réguliers. De ce fait, nous en espérons en tout cas des résultats. Nous avons le sentiment, avec les différents partenaires avec lesquels nous partageons sur le projet, que c'est le premier pas à franchir pour améliorer le service ferroviaire. Ce n'est pas neutre.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Il est vrai que la phase 1 du projet consiste à améliorer la régularité. Il n'y a pas vraiment de trafic en plus, il n'y a pas vraiment de fréquence en plus ni pour les uns ni pour les autres. Il s'agit de transformer le système pour que les trains soient plus fiables. Je pense que tout le monde peut être d'accord là-dessus, où que les gens habitent. Qu'ils habitent dans les quartiers nord ou dans les quartiers sud, c'est forcément une bonne chose. C'est la phase 1 du projet.

Dans la phase 2, il y a effectivement la traversée souterraine de Marseille qui permet de libérer de la capacité en surface et de faire des fréquences supérieures de TER. À Toulon, c'est la navette toulonnaise. Nous sommes sur la ligne classique. Nous avons donc premièrement de la régularité, et deuxièmement de la fréquence TER. Avec cette fréquence, nous espérons ramener des voyageurs également puisque nous pourrons aller sur les quais sans regarder l'horaire, comme à Paris, en nous disant qu'il y a un train toutes les 10 minutes ou toutes les 15 minutes. C'est cela, l'intérêt du RER. C'est ce que nous visons plutôt pour la phase 2.

Cependant, nous espérons gagner des voyageurs dès la phase 1 en transformant le réseau pour en améliorer la régularité. Vous avez vu les 243 000 minutes. Si nous tombons à un tiers de ces minutes, nous pouvons penser que certaines personnes qui n'y sont pas aujourd'hui vont revenir vers le train. Le projet est un projet d'amélioration de la fiabilité du réseau. Il n'est pas très fréquent de mettre de l'argent important pour améliorer la fiabilité seule du réseau classique, du réseau existant. Nous ne parlons pas de Ligne Nouvelle, mais il y a aussi la traversée souterraine.

**De la salle**

*Intervention hors micro. C'est tout de même mentionné sur vos cartes.*

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Parce qu'il y a l'historique. Dans l'historique, nous en parlons puisque ça y était. Nous sommes donc obligés de faire l'historique, et de dire qu'avant, il y avait cela. Mais lorsque vous passez dans la phase du projet actuel, vous voyez que nous parlons de la phase 1 et de la phase 2, mais que nous ne parlons pas de la phase 3 et de la phase 4. Nous sommes toutefois obligés d'en parler dans l'historique, si vous voulez.

Y a-t-il d'autres questions ? Oui, Madame.

**Laure GARGAUD, usagère, et résidente de Marseille**

Bonjour, je suis Laure GARGAUD, j'habite Marseille, et je me déplace énormément, que ce soit à titre professionnel ou à titre personnel. Ma question concernait votre projet de renforcement des lignes TER. Avez-vous également prévu de nouveaux arrêts dans les zones d'activité que sont les zones de l'Anjoly à Vitrolles, et la zone des Milles sur Aix ? Pour moi, pour limiter les déplacements en voiture, il faut que les zones d'activité soient desservies régulièrement, et que des arrêts soient prévus dans les zones d'activité. Sinon, cela ne sert à rien.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Ce que j'ai expliqué tout à l'heure, c'est que nous sommes dans une notion de grand projet. Vous savez qu'il y a aussi ce que nous appelons les « contrats de plan Etat-Régions » (CPER) qui vont continuer à faire des projets ferroviaires. Ces projets sont plutôt axés sur la création de haltes. Par exemple, actuellement, à Toulon, il y a une création de halte à Sainte-Musse qui est en cours, et que nous intégrons bien sûr dans nos horaires. Quand je vous ai dit, tout à l'heure, qu'il y avait des projets CPER connexes, notre projet doit intégrer des projets qui vont continuer à se faire à droite et à gauche (des haltes supplémentaires), et notre projet les rend possibles. Par contre, dans notre projet, il n'y a pas forcément la halte à tel ou tel endroit. Ce que nous pouvons dire, c'est que le projet le permet. C'est la raison pour laquelle le débat que nous avons avec Monsieur COPPEY reste ouvert. Effectivement, il y a encore des marges de manœuvre là-dessus, mais ce sur quoi il faut que nous soyons d'accord tous ensemble, c'est si la gare souterraine est un outil puissant pour envisager autre chose que ce rebroussement que nous avons aujourd'hui à Saint-Charles et qui bloque tout développement du trafic, et éventuellement des haltes nouvelles. Les haltes nouvelles, ce sont plutôt partie des choses à orienter dans le cadre de la Région, comme c'est le cas de Sainte-Musse et comme c'était le cas d'Arenc lorsqu'elle a été créée. Les haltes sont plutôt dans ce cadre-là, mais notre projet les rend possibles.

Quant aux horaires – je vais être très clair – s'agissant par exemple des quartiers nord, le système d'exploitation horaire sur lequel nous avons conçu la gare, en phase 2, prévoit des haltes dans le quartier

nord. C'est-à-dire que nous l'avons intégré dans nos horaires. Nous savons qu'il est possible de faire une halte dans les quartiers nord.

**Laure GARGAUD, usagère, et résidente de Marseille**

Pour moi, il s'agit vraiment d'un projet global.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Il faut qu'il y ait un projet qui se développe pour le faire.

**Laure GARGAUD, usagère, et résidente de Marseille**

En plus, nous avons vraiment 20 ans de retard.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Le projet ne couvre pas tous les existants ferroviaires. Il y aura d'autres investissements à côté qui vont se faire, et qui peuvent parfois se faire plus vite que notre projet. En effet, pour notre projet, il y a une DUP, il y a beaucoup de choses à faire. Peut-être y a-t-il parfois intérêt à aller plus vite avec des projets CPER plus petits qui ne nécessitent pas toute notre procédure administrative. Vous voyez qu'aujourd'hui, les concertations sont longues. Elles sont importantes, mais il faut du temps pour les projets. Ne faut-il pas que les petits projets continuent à vivre à côté pour être faits plus vite ? Ce que je dis, c'est que lorsque mon projet existera, il permettra ces projets. Ils seront aussi compatibles. Il est à une échéance plus lointaine, mais il ne les exclut pas. C'est un peu le discours. Il ne faut pas forcément tout lier aux grands projets parce que, sinon, vous attendrez aussi parfois pendant des délais alors qu'il y a peut-être des urgences plus courtes pour les projets dont vous parlez. Mais notre projet prévoit ces arrêts possibles, y compris pour les quartiers nord, et cela fait partie du débat que nous allons avoir. Nous allons l'avoir sur ce sujet.

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Si vous mettez quatre voies, vous allez avoir un nombre de foncier impressionnant ! Je ne sais pas si vous imaginez.

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

Pouvez-vous reprendre le micro, ou le solliciter ? Comme je vous l'ai indiqué, nous enregistrons.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Nous allons examiner l'impact foncier. Parlez-vous bien du doublement de Saint-Louis ?

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Oui. L'impact foncier est énorme. Vous avez des plans, et pour l'impact foncier, vous avez toute la zone des Aygalades qui va être impactée. Vous avez la Delorme, etc. Toutes ces zones-là vont être très fortement

impactées. En outre, il y a des constructions en plus, des permis de construire qui sont en train de se faire actuellement et qui ont été accordés ! Vous voyez bien qu'il y a un problème de coordination.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Concertons, concertons.

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Au-delà de la concertation, quand vous pensez au 1er et au 4 juillet prochain, et que je ne vois personne de la zone nord, parce que, moi, j'étais inscrite sur la dernière fois, déjà. Il y a tout de même un gros souci de communication. Peut-être est-ce volontaire, peut-être faut-il aller très vite ? J'imagine bien qu'il faut aller très vite, mais si vraiment il faut aller très vite, prenons l'argent et faisons nos petites gares TER parce que c'est d'abord de cela que les Marseillais – et peut-être même les autres – ont besoin. Je crois que lorsque l'on fait un projet comme celui-là, l'impact sur les gens est énorme ; et en même temps, ils n'ont pas de bénéfice. Où est le bénéfice aujourd'hui pour les Marseillais ? Je ne le vois pas vraiment. Sur Saint-Charles, par exemple, il y a un impact foncier évident. Nous n'en avons pas discuté. Nous n'avons pas discuté de cet impact foncier. Pourtant, sur Saint-Charles, je pense qu'il est important.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Sur Saint-Charles, il n'y en a pas du tout.

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Si vous touchez le boulevard National, il y en aura forcément. Je ne sais pas. Je ne l'imagine pas vraiment parce que nous n'avons pas trop d'explication. Le document n'est pas très clair. Il faut dire les choses.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Nous allons rentrer dans le détail dans les permanences.

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

S'il s'agit d'un sujet qu'il faut « amender » parce qu'il rapporte de l'argent, prenons l'argent et voyons après. Je pense sincèrement que cela va bouger. Je vous dis la vérité.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Il faut concerter. Tout est ouvert.

**Maxime TOMMASINI, Président de la Commission transports, Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Je voulais juste faire une précision. Je voulais juste dire qu'en termes d'information, je peux dire que l'information est tout de même bien passée puisque moi, en tant que Président de la Commission de transports de la Région, je n'ai pas reçu de mail en interne.

C'est pour cela que je vous dis que l'information est bien faite puisqu'il suffit de lire le journal. Cela fait trois jours qu'il y a, dans le journal, cette soirée qui est prévue. Aujourd'hui il y avait un article, hier il y avait un encart publicitaire qui annonçait cette réunion, et il y en a eu un autre la semaine d'avant, sans compter ce qui a pu être diffusé à la radio. Je pense donc que la SNCF a fait le nécessaire pour que cette soirée soit connue et entendue. Après, charge aux gens aussi de prendre leurs responsabilités, et de s'intéresser à leur environnement, tout simplement.

**Madame Lydia FRENTZEL, élue des quartiers nord de la ville de Marseille**

Je pense que ce n'est pas cela, Monsieur, excusez-moi. Six jours avant, pour organiser un rendez-vous à 19 heures en plein centre-ville, excusez-moi, mais à partir de 21 heures, vous n'avez plus un bus, Monsieur, dans les quartiers nord. Il faut dire les choses. Vous avez le 535, après. Essayez ! Je pense que vous ne le prenez pas souvent.

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

S'il vous plaît ! Par rapport aux modalités sur lesquelles vous vous questionnez, il s'agit en réalité d'une réunion d'ouverture. C'est une sorte de préinformation. Ce que j'évoquais, c'est le fait que la concertation qui s'ouvre aujourd'hui va durer quatre mois, jusqu'au 18 octobre 2019. Il y a différentes rencontres prévues dans les quartiers. S'il faut en faire d'autres, le maître d'ouvrage pourra en faire d'autres. Ce n'est pas limitatif, mais il y a au moins cela qui est prévu. Si vous le regardez, vous avez des ateliers et des permanences qui sont prévus dans les différents secteurs sur lesquels des aménagements sont proposés aujourd'hui à la concertation. Il y a des réunions publiques locales qui auront lieu, et il y en a une le 26 septembre, ce qui laisse le temps aux habitants ou à ceux qui souhaitent y participer de s'organiser. Ces réunions intégreront le travail qui aura été fait dans les ateliers et le retour des habitants qui aura été fait dans les permanences.

Ensuite, il y aura des réunions de clôture. Donc, du temps est prévu. Il y a de multiples façons pour les habitants d'exprimer leur point de vue soit dans des réunions, soit dans des registres qui sont mis à disposition dans les mairies. Il y a un dispositif d'information et de recueil des avis qui est mis en place. Aujourd'hui, c'est une séance qui consiste à dire « *Ça commence* ». Effectivement, ce n'est pas fini du tout puisque c'est aujourd'hui que cela commence pour quatre mois. Je pense qu'il est important de l'évoquer parce que cela a été conçu ainsi. L'objectif est aussi de vous permettre de relayer cette information, et d'informer les habitants qui le souhaiteraient, et dont vous pensez qu'ils sont concernés. Je pense que vous avez reçu des mails. Il y a 4 000 mails qui ont été adressés aux membres des comités d'intérêt de quartier, et à l'ensemble de ceux qui sont potentiellement concernés, et il y aura encore de l'information. Vous avez des registres en mairie, vous avez des registres chez les permanences du maître d'ouvrage. Il y a donc tout un dispositif qui est mis en place. Cela commence aujourd'hui, et ce n'est pas fini.

**Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (CNDP)**

Je voudrais rajouter une petite précision puisque, lors de la concertation précédente, nous avons pu constater qu'à la réunion de clôture, une responsable de comité de quartier avait dit : « *Je n'ai pas du tout été informée de toutes les réunions précédentes* ». Par conséquent, en tant que garant, j'avais demandé à SNCF Réseau d'envoyer des messages à l'ensemble des comités de quartier. SNCF Réseau dit que cela a été fait, mais cela n'empêche pas de relayer cette demande. Je pense qu'il serait absurde d'avoir un dispositif d'information et de participation du public, et d'avoir un public intéressé à ce que cela se fasse, ou à ce que cela ne se fasse pas, ou que cela se fasse d'une autre manière, et de ne pas profiter de ce temps de concertation pour confronter ces points de vue. Merci de relayer cette information. C'est la raison pour laquelle j'insistais sur des dates de réunions locales puisque c'est là que l'examen en détail du projet pourra se faire.

**Pierre-Frédéric ZUBARD**

Je voulais vous poser une question qui allait plus loin que celle que je vous ai posée tout à l'heure sur les désengorgements et la saturation. Quand je suis arrivé dans la région, j'ai trouvé très agréable de voir les lignes de chemin de fer SNCF passer dans des cadres environnementaux exceptionnels. J'ai vu aussi qu'il y avait des endroits où, probablement, vous avez dû percer des lignes en dynamitant des collines à l'époque. Je ne sais pas, je suppose. Ce soir, je voulais vous demander si, dans votre projet total sur Marseille, Toulon et Nice, vous avez évalué combien d'hectares de milieu naturel brut vous allez dégrader avec les travaux.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

En réalité, le projet est vraiment en zone urbaine, c'est-à-dire que, pour Marseille, ce ne sont pas des zones naturelles ou des surfaces agricoles ou ce genre de choses. Sur Marseille, nous sommes en zone urbaine tout le temps. Il y aura donc zéro hectare touché. Nous parlons de la phase 1 du projet qui nous concerne aujourd'hui. Sur le Var, nous sommes de l'ordre – dans le projet actuel de navette toulonnaise – d'un chiffre inférieur à trois hectares, ce qui est très faible, et dans les Alpes-Maritimes, il y a également zéro hectare dans le projet actuel. Nous sommes donc dans des niveaux d'impact naturel qui sont vraiment très bas. Pour vous donner un ordre d'idée, dans le Var, il y a 1 000 hectares par an qui sont détruits par des projets privés et publics, tous les ans, et notre projet, pour la phase 1 au sujet de laquelle nous concertons aujourd'hui, représente 3 hectares dans le Var. C'est donc vraiment totalement marginal.

**Pierre-Frédéric ZUBARD**

D'accord, mais je me souviens qu'à l'époque, vous aviez fait circuler une lettre d'information à laquelle tout le public pouvait répondre pour dire s'il était d'accord avec une nouvelle ligne ou pas. Moi, j'avais dit « non » parce que je trouvais inutile de saccager de nouveaux espaces naturels.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

C'est la raison pour laquelle nous avons tenu compte de ce qui s'est passé lors de la précédente concertation. La concertation actuelle ne porte pas sur une ligne nouvelle ni sur une ligne à grande vitesse, mais sur des transports de proximité, des aménagements du réseau existant, et le projet a évolué. Il a tenu compte de la concertation, et quand je vous donne les chiffres d'impact sur les zones naturelles, vous voyez que cela n'a plus rien à voir avec les anciens chiffres, qui n'étaient pas énormes, mais qui étaient au niveau de 50 hectares dans les anciennes phases. Là, nous tombons à des chiffres ridicules. Quand je vous dis qu'il y a 1 000 hectares détruits dans le Var chaque année, et que notre projet en concerne 3 sur 10 ans, vous voyez que le ratio est complètement secondaire.

Après, il y a des impacts urbains qu'il faut que nous traitons. La vraie difficulté du projet est plutôt là, et sur l'habitat, comme le disait Madame. Il faut essayer de l'éviter, si cela est possible.

Avez-vous d'autres questions ?

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

S'il n'y a plus de question, je pense que nous allons conclure cette réunion.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Merci beaucoup.

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

Nous vous remercions pour votre présence et votre participation. J'ai une demande à vous faire, notamment si, pour certaines ou certains, vous souhaitez recevoir des informations sur les ateliers, sur les permanences et sur les réunions qui vont avoir lieu. Il y a, à l'entrée, une feuille d'émargement. Si vous le souhaitez, renseignez cette feuille d'émargement, mettez une adresse mail si vous en avez une, de manière à ce que vous puissiez disposer des informations qui vont être régulièrement relayées, justement pour tenir l'ensemble du public informé.

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Si vous avez deux secondes, je propose que nous regardions le petit film sur la gare. Cela vous permettra de voir ce que pourrait être la gare, au conditionnel, quand elle sera construite.

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

Merci à ceux qui s'en vont, et les autres peuvent visionner le film sur le projet de gare Saint-Charles tel qu'il est aujourd'hui à l'étude.

*Un film est projeté en séance.*

**Jean-Marc ILLES, Chef de Mission LNPCA (SNCF Réseau)**

Merci à tous, et à bientôt pour certains d'entre vous.

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

Ces éléments seront mis en ligne sur le site internet. Merci pour votre participation, et bonne soirée.

*La réunion se termine à 21 heures 25.*

**SNCF Réseau**  
Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Mission LNPCA  
Les Docks – Atrium 10.5  
10 Place de la Joliette - BP 85404  
13567 MARSEILLE CEDEX 02

