

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

REUNION PUBLIQUE LOCALE

SECTEUR MARSEILLE BLANCARDE-PARETTE,

30 SEPTEMBRE 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 07/10/2019

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



DATE ET LIEU

30 septembre 2019, à 19 heures	Marseille, Entre 2 Murs, Rue Saint-Pierre, 5 ^e arrondissement
--------------------------------	--

PARTICIPANTS

Jean-Marc ILLES	Chef de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)
Alain PRÉA	Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)
Stéphane SAINT-PIERRE	AMO Concertation (Cabinet Nicaya)

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS	4
LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	5
LE PROJET DANS SON ENSEMBLE	6
LES OPÉRATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR LES BOUCHES-DU-RHÔNE	9
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	15

La réunion s'ouvre à 19 heures.

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

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Bonsoir à toutes et à tous. Merci de votre présence. Je me présente, Stéphane Saint-Pierre, cabinet Nicaya, assistant de SNCF Réseau pour cette démarche de concertation sur les aménagements des phases 1 et 2 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais vous présenter les intervenants pour cette réunion et ensuite vous donner l'ordre du jour et la manière dont nous allons procéder pour cette séance :

- Jean-Marc Illes est responsable de la mission Ligne Nouvelle et Directeur territorial adjoint de la SNCF Réseau en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- Alain Préa a plus spécifiquement en charge la responsabilité de l'ensemble des études et des réflexions sur le secteur des Bouches-du-Rhône qui nous concerne ce soir et également du Var.
- Philippe Quévremont fait partie de la Commission nationale du débat public. Je vais lui passer la parole pour quelques mots d'introduction.

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

Bonjour, je m'appelle Philippe Quévremont. Je n'appartiens pas aux équipes de la SNCF. Je suis nommé par la Commission nationale du débat public qui est une autorité administrative indépendante. Selon la loi, je dois veiller à l'information et la participation du public. Cela est un droit, sans entrer dans les détails juridiques.

À ce titre, j'ai fait un certain nombre de recommandations au maître d'ouvrage, à SNCF Réseau. Je lui ai demandé d'être relativement court sur l'exposé d'origine pour que vous puissiez ensuite vous exprimer et que la priorité soit donnée aux questions/réponses ou à des prises de position si vous souhaitez donner votre avis.

En ce qui me concerne, je n'ai pas le droit de prendre position sur le fond du projet. Je ne me prononce que sur la qualité de la concertation.

Vous avez peut-être entendu le film de présentation qui était au conditionnel. Les documents que vous avez eus sont aussi au conditionnel. Cela est une façon de vous rappeler que ce projet n'est pas décidé. Il pourrait être décidé après une enquête et un décret en Conseil d'État. Monsieur Illes vous expliquera cela.

J'ai pu observer que les responsables du projet ne s'exprimaient pas oralement au conditionnel. C'est un peu vieux style. Quand ils s'expriment au futur, gardez bien en tête, et commencez toutes les phrases par « si le projet était réalisé, alors... »

J'interviens peu dans ces réunions, sauf quand cela est nécessaire. Merci de votre attention.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je vous donne quelques éléments sur le déroulement que nous avons prévu. Jean-Marc Illes va présenter le projet dans son ensemble et ses différentes phases, et celles qui concernent plus spécifiquement les aménagements des phases 1 et 2 sur le secteur de Marseille, avec des éléments de planning. Ensuite, Alain Préa présentera les aménagements sur le secteur géographique de Saint-Charles jusqu'à la Penne-sur-Huveaune qui nous concerne plus particulièrement ce soir. La réunion publique étant locale, elle a une visée géographique particulière. Nous prendrons ensuite un temps pour échanger, pour que vous posiez des questions, demandiez des clarifications ou interveniez selon ce qui vous paraît pertinent.

Je vous présente tout d'abord le dispositif de concertation qui a été mis en place pour vous en rappeler les grandes lignes et vous indiquer ce qu'il reste devant nous. La démarche de concertation a été initiée sur l'ensemble des territoires Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes le 12 juin dernier et se clôturera le 18 octobre prochain.

En ce qui concerne le dispositif dans les Bouches-du-Rhône, suite à la réunion d'ouverture du 12 juin, des permanences du maître d'ouvrage ont été tenues en Mairie, des ateliers ont été organisés pour les riverains afin de leur apporter des précisions sur les aménagements, les incidences foncières et l'ensemble des implications du projet et ses bénéfices. Une pause a été observée au mois d'août au niveau des réunions, mais les avis ont continué à être recueillis à travers le site Internet. En septembre, deux réunions ont déjà eu lieu sur le secteur de Marseille, une sur le secteur Saint-Charles et une sur le secteur de Marseille Nord. Ce soir, la réunion est pour le secteur de La Blancarde, La Penne-sur-Huveaune. Demain soir, une réunion se tiendra sur le secteur du faisceau d'Arenc entre la gare Saint-Charles et le secteur des voies du port, côté nord-ouest de la zone géographique.

Il y a également des ateliers thématiques qui concernent l'environnement, le développement durable, la désaturation ferroviaire et la socioéconomie du projet. Celui sur l'environnement, le développement durable a eu lieu vendredi dernier à Toulon. Celui sur la socioéconomie se tiendra le 2 octobre à Marseille et l'autre le 3 octobre à Nice.

Une réunion de clôture permettant de dégager l'ensemble des éléments de synthèse de la concertation aura lieu le 17 octobre prochain à 19 heures en Préfecture de Région à Marseille. Vous pouvez bien sûr, si vous le souhaitez, assister à d'autres réunions que celle de ce soir. En fin de séance, nous vous remontrons également les possibilités d'intervention via le site Internet ou les modalités à distance.

Je ferai maintenant un retour sur la première phase de concertation sur le secteur entre La Blancarde et La Penne-sur-Huveaune. Tout d'abord, un certain nombre d'interventions dans les réunions ou permanences ont porté sur le fait que l'augmentation des trafics ferroviaires attendue grâce à ce projet va impliquer des fréquentations accrues des gares. En ce qui concerne les gares présentes dans la vallée de l'Huveaune, une remarque assez générale a été formulée sur l'insuffisance des capacités de stationnement et l'enjeu de mise en adéquation entre le stationnement et l'offre nouvelle.

Le deuxième élément remonté portait sur la question du bruit. Un certain nombre de secteurs sont aujourd'hui exposés au bruit lié au trafic ferroviaire. Des interrogations ont donc été formulées sur l'avenir dans l'hypothèse où le trafic ferroviaire était amené à augmenter.

S'agissant des circulations et des voies dans la vallée de l'Huveaune qui est un fleuve connaissant des débordements, des interrogations ont été soulevées sur les conséquences des nouveaux aménagements sur les inondations et sur leur prise en compte sans aggraver la situation des riverains potentiellement exposés.

S'agissant des aménagements projetés et des variantes proposées sur la vallée de l'Huveaune entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune, des oppositions à la création d'une quatrième voie se sont exprimées. En 2016, lors de la concertation précédente, une composante du projet proposait une variante allant de Blancarde jusqu'à Aubagne, avec une quatrième voie. Des inquiétudes avaient été formulées sur le fait que l'aménagement d'un bout impliquait une suite. Je pense que Jean-Marc Illes apportera des éclairages sur cet aspect.

Des interrogations ont également été exprimées sur le fait de faire cette quatrième voie et sur l'intérêt d'avoir un service de quatre TER omnibus par heure dans toutes les gares de la vallée de l'Huveaune. Les interrogations portaient aussi sur le coût, l'impact. A contrario, un certain nombre de personnes, notamment des usagers du TER, trouvaient intéressant d'avoir quatre TER par heure pour desservir les zones d'habitation et d'activité.

Ce sont les éléments qui ont été formulés dans la première phase. Cela ne présume pas des échanges de ce soir, ce ne sont pas des conclusions. C'était essentiellement pour porter à votre connaissance ce qui a pu être formulé à ce stade.

Sans plus tarder, je passe la parole à Jean-Marc qui va présenter le projet.

LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

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

Bonjour à tous. Je suis Jean-Marc Illes, Directeur territorial adjoint de SNCF Réseau, c'est-à-dire la partie de la SNCF qui s'occupe des infrastructures. Je suis aussi le chef de mission de la Ligne Nouvelle. Un projet n'existe que lorsqu'il est en phase de Déclaration d'Utilité Publiques (DUP). C'est à partir de là que le projet existe. Avant, nous faisons des études. Nous ne sommes donc pas chef de projet, mais plutôt chef de mission.

Le projet a fait l'objet d'une concertation en 2016, puis il a profondément été changé par le Gouvernement de 2017 qui a lancé un Conseil d'Orientation des Infrastructures. Ce conseil a rephasé tous les grands projets nationaux, Montpellier-Perpignan, Grand Projet du Sud-Ouest, Paris-Normandie. Tout a été revu. L'évolution vise à mettre des transports de proximité dans les premières phases du projet et les lignes à grande vitesse sont un peu repoussées dans les phases ultérieures.

Notre projet a été phasé en quatre parties. Ce qui est en vert est la phase 1. Ce sont des améliorations des voies existantes pour améliorer la régularité, les flux, pour désengorger les nœuds ferroviaires et créer une gare à Nice Aéroport.

La phase 2 est très importante pour Marseille puisque c'est la traversée souterraine sous Marseille, la gare souterraine, le tunnel, et donc, pour ce qui vous concerne, les entrées de tunnel à la fois au Nord, mais pour vous, à l'Est. C'est un ouvrage très important.

Les phases 3 et 4 sont des phases de lignes nouvelles à proprement parler. Elles ne concernent pas vraiment les Bouches-du-Rhône. La phase 3, c'est le contournement des Alpes-Maritimes, de la Côte d'Azur, et la phase 4, c'est à la fois la partie Aubagne/Toulon qui concerne un peu les Bouches-du-Rhône à partir d'Aubagne, et la partie Les Arcs/Cannes, car les nouvelles études ont positionné une gare TGV à Cannes. C'est ce que le Conseil Orientation des Infrastructures (COI) a phasé en 2018.

Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) n'est pas encore voté, mais il donne des indications importantes de planning. Les travaux de la phase 1 débuteraient fin 2022, début 2023. Si vous regardez les jalons importants, vous avez une Déclaration d'Utilité Publique début 2023, l'enquête publique mi-2021. Pour tout cela, il faut une mission de financement en 2020 et si nous remontons le compte à rebours, il faut une concertation cet été. C'est pour cela que nous faisons une concertation cet été. La décision ministérielle du 4 mars 2019 vise à rendre possible ce planning. Si cette décision ministérielle n'avait pas été rendue, ce planning aurait été impossible, car nous ne pouvons pas faire de concertation pendant les élections. Nous n'aurions alors pas été en capacité de tenir un éventuel planning de Déclaration d'Utilité Publique en 2022, 2023. Les procédures sont très longues. Il y a 18 mois entre l'enquête publique et l'arrêté en Conseil d'État.

Dans les Bouches-du-Rhône, vous avez la phase 1 et la phase 2 uniquement, c'est-à-dire les premières phases. Les Bouches-du-Rhône sont concernées par la désaturation du nœud ferroviaire, la régularité et le développement du TER, du RER avec la vision de service express métropolitain.

En vert, vous avez toute une série d'aménagements de voies de surface qui visent à améliorer le fonctionnement du plateau Saint-Charles qui est actuellement un nœud, avec des trains qui se croisent. Il y a à la fois des nœuds commerciaux qui se croisent entre eux, des trains qui viennent de Toulon, ceux qui viennent d'Aubagne, ceux qui viennent d'Aix, ceux qui viennent de Miramas, ceux qui viennent de Lyon, de Paris auxquels s'ajoutent les mouvements techniques des zones de garage qui se croisent sur le plateau. Tout cela fait que nous avons des risques d'irrégularité permanents et tout incident a tendance à augmenter en cascade et à perturber les incidents sur tout l'axe jusqu'à Nice et même en remontant vers le nord.

Nous faisons donc toute une série d'aménagements pour séparer les flux, rendre indépendants les axes au niveau commercial pour ne pas qu'ils se croisent sur le plateau et pour que les mouvements techniques se fassent sur des voies indépendantes et ne soient pas mélangées avec les flux commerciaux.

Tous les aménagements de la phase 1, indépendamment de la zone d'Arenc qui ne vous concerne pas, car il vise à développer le TER sur cet axe, sont des aménagements pour améliorer la régularité. Ce sont des aménagements techniques dont beaucoup sont sur des emprises SNCF, mais certains débordent de nos emprises.

La phase 2, c'est la gare souterraine, avec un tunnel qui traverse. C'est l'ouvrage majeur. La gare Saint-Charles est en rebroussement, ce qui est unique en France, et peut-être en Europe. Même à Paris, vous n'avez pas d'équivalent. À Marseille, nous avons des liaisons transversales qui passent par une voie.

De la salle

Nous sommes là pour parler de la quatrième voie. Vous pouvez peut-être survoler le reste et parler de la quatrième voie.

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

Nous allons y venir. Nous ne parlons pas que de la quatrième voie.

De la salle

La réunion est pour parler de la quatrième voie.

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

Non, pas uniquement.

J'accélère. La régularité, nous en avons parlé. Il s'agit de séparer les flux, de garer les TER – nous allons en parler – de séparer la circulation technique des trains commerciaux, de créer une gare souterraine, et une alternative en cas d'accident.

Tous ces aménagements visent à libérer la capacité sur le plateau pour augmenter le trafic TER. Nous passerions de 16 TER possibles à 23 TER possibles. C'est une logique de TER, de trains transversaux de Toulon à Vitrolles. La gare souterraine permettrait de gagner 15 minutes en moyenne pour les trains qui traversent la gare.

Ce que vous voyez sur la présentation est la quatrième voie. Nous sommes sur un projet TER avec un doublement du TER à l'horizon de la phase 2, sur tous les axes. C'est la traduction socio-économique de nos investissements, avec l'évolution du trafic.

Nous passons ensuite rapidement aux arrêts par gare, mais nous pourrions y revenir. Je propose que nous passions vite, nous y reviendrons tout à l'heure.

Nous parlons maintenant de la cinquième voie de Blancarde. Le but de la cinquième voie est de libérer les voies au Nord pour que tous les trains qui sortent du dépôt puissent se diriger vers la gare Saint-Charles sans croiser les trains commerciaux. Nous créons une voie supplémentaire pour permettre les croisements des navettes et libérer une voie pour les mouvements techniques. C'est à cela que sert la cinquième voie.

J'en viens à la quatrième voie. Nous avons aussi deux objectifs. Le premier est de faire circuler trois TER omnibus dans la vallée d'Aubagne, sans quatrième voie et avec la possibilité nouvelle de l'ERTMS, de la reconfiguration du bloc Est et la cinquième voie permettant d'avoir trois TER par heure. Le deuxième est de créer une quatrième voie avec quatre TER par heure à l'horizon de la phase 2. Nous avons le choix entre

trois TER avec la troisième voie et les installations complémentaires de la phase 1 et quatre TER avec une quatrième voie. Tout cela est par heure et par sens.

Nous allons aussi parler dans cette réunion du raccordement de Parette au niveau du tunnel avec trois ou quatre voies.

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

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

Les opérations dont nous allons parler sont l'extension du technicentre de Blancarde pour des voies de remisage, le raccordement de Parette, la cinquième voie et la quatrième voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune. Je dis bien entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune, parce que les dernières études de recalage que nous avons faites ont montré que grâce à l'ERTMS, aux installations que nous faisons, nous n'avons pas besoin de cette fameuse quatrième voie évoquée en 2016 entre la Penne-sur-Huveaune et Aubagne, et ce, même pour les quatre TER par heure. Elle est devenue inutile pour les objectifs de trafic que nous nous sommes fixés.

Nous commençons par la cinquième voie à quai de La Blancarde. Vous avez un schéma de situation de la zone, avec la gare de La Blancarde, l'axe de voies est en rouge. Nous envisageons de créer une cinquième voie dans cette zone.

Je passe la parole à Alain. Il y a deux variantes, Alain va vous les expliquer.

Alain PREA, responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Je suis Alain Préa, Responsable territorial Bouches-du-Rhône et Var. Le principe de cette voie à quai à La Blancarde est en lien avec ce que nous faisons dans la vallée de l'Huveaune. Nous avons deux configurations pour La Blancarde, selon que nous restons à trois voies dans la vallée de l'Huveaune ou que nous passons à quatre voies.

Quand nous restons à trois voies dans la vallée de l'Huveaune, il y a la voie omnibus pour les trains qui desservent les gares de la Barasse, de la Penne, de la Pomme. Les voies se croisent au Sud en gare de La Blancarde.

S'il y a quatre voies dans la vallée de l'Huveaune, les voies omnibus se croisent, cette fois, au milieu sur deux quais différents.

La différence entre les deux configurations est assez importante en termes d'impacts. Dans la situation dans laquelle il y a une voie omnibus au Sud, il n'y a pas de complication supplémentaire dans le secteur. En revanche, si le croisement s'effectue au centre, il faut mettre une communication supplémentaire, avec un impact sur ce qui se passe de l'autre côté.

Dans la configuration trois voies dans la vallée de l'Huveaune, nous rajoutons un quai, nous élargissons le quai existant et nous le décalons pour qu'il devienne un quai central. En bleu, nous avons représenté les voies nouvelles, en noir, ce sont les voies existantes. En jaune, c'est ce qui appartient aujourd'hui au domaine ferroviaire et en orange, nous avons les acquisitions supplémentaires définitives, car nous en avons besoin en situation finale.

Nous créons un quai de 210 mètres pour accueillir des TER en unités multiples. Nous sommes obligés d'acquérir une bande le long des immeubles pour mettre le quai central et la voie supplémentaire. Il y a, d'autre part, une surface correspondant à ce que nous pourrions restituer comme stationnement, car le stationnement est touché par l'élargissement dans un autre secteur. Cela n'aura pas d'impact sur le bâti, mais cela implique de nécessaires protections acoustiques et visuelles. Il existe plusieurs possibilités pour restituer l'ensemble des stationnements qui sont touchés.

Dans la solution où il y a quatre voies dans la vallée de l'Huveaune, les acquisitions sont identiques. En revanche, la communication que nous sommes obligés de mettre fait que nous ne pouvons plus garder le pont-rail existant. Cela nous oblige à acquérir quelques habitations qui se situent en bordure de voie ferrée.

La différence majeure entre les deux variantes, ce n'est pas ce que nous faisons dans le secteur à proprement parler de la gare avec la voie supplémentaire, mais sur la zone de raccordement. Dans un cas, il n'y a pas d'impact sur le pont-rail, nous arrivons à épargner ce bâti. Dans l'autre cas, nous serions obligés de reprendre le pont-rail et d'acquérir des bâtiments. Pour compléter, nous devons aussi décaler les voies du Prado qui servaient au centre de transfert des déchets Est de Marseille.

S'agissant de la gare, il y a aujourd'hui le bâtiment voyageurs, nous traversons à pied les voies ferrées du Prado, nous arrivons sur un escalier où il y a un ascenseur, nous travaillons en souterrain pour desservir l'ensemble des quais. Dans la situation à terme, nous aurions un quai qui deviendrait un quai central, avec une voie qui passe. Il y a toujours le bâtiment voyageurs, le métro, nous continuons à sortir, nous traversons à pied. Puis, nous descendons l'escalier et nous traversons. Nous aurions alors un cheminement piéton le long, qui permettrait ensuite via un passage souterrain ou une passerelle d'accéder au quai central.

En phase travaux, nous avons besoin de toutes ces surfaces. Nous pourrions à terme les restituer pour restituer le jardin d'enfants, le terrain de boules ou les jardins.

Pour situer le technicentre de La Blancarde, nous avons la voie ferrée, la gare de La Blancarde, un immeuble en face de la zone d'élargissement, nous allons vers Saint-Charles et vers Aubagne. Nous avons la rue Hrant Dink qui supporte le tramway, avec le dépôt, puis le technicentre de La Blancarde. Celui-ci sert actuellement de site de maintenance du matériel roulant et de remisage, mais tout cela n'est pas forcément bien séparé et optimisé en termes d'outil industriel. Il y a à côté le terrain des pharmacies militaires qui nous servira pour la phase 2. Nous voyons le Chemin Saint-Jean du Désert qui monte et qui rejoint le tramway avec un ouvrage d'art, la route passe sous la voie ferrée.

En phase 1, nous restons dans les emprises ferroviaires. Nous nous contentons d'aménager les voies de remisage au Nord, en prenant sur la rotonde qui ne nous sert plus aujourd'hui. Cela permet de créer une voie de remisage actif, soit de 400, soit de 220, soit de 100 mètres, et d'orienter le remisage vers les flux de matériel et de libérer le site des Abeilles.

En phase 2, nous reconfigurons complètement le technicentre. Nous prenons sur les pharmacies militaires, nous traversons le Chemin Saint-Jean du Désert par des ouvrages de franchissement. Nous sommes obligés de requalifier un peu le Chemin Saint-Jean du Désert pour des problématiques de déclivité. Le chemin monte, nous sommes donc obligés d'augmenter un peu la pente sur la fin pour pouvoir franchir un niveau. Le quai de remisage au Nord est une surface intégralement dédiée au remisage TER, avec 18 voies de remisage actif. Nous passons de 8 à 18. Nous reconfigurons le technicentre de La Blancarde. Nous basculons de l'autre côté l'atelier de maintenance et nous le remettons sur le terrain des pharmacies militaires. Nous créons un faisceau de réception de 220 mètres et des voies de remisage et de stockage dédiées à la maintenance. Ces aménagements nous permettent d'améliorer très fortement le fonctionnement de l'outil industriel de la maintenance des rames TER.

Je passe ensuite à la partie entre La Blancarde et La Penne-sur-Huveaune. Il y a un tronç commun, c'est la sortie du tunnel Est de Marseille. Nous voyons en pointillés les tunnels qui partent vers la gare souterraine et nous nous situons dans la continuité. Nous retrouvons le dépôt du tramway, la rue Hrant Dink. La photo date de 2017 ; depuis, des aménagements ont été faits, avec une coulée verte.

Nous avons repris la même symbolique. En jaune, c'est ce qui appartient au domaine ferroviaire. En traits pointillés noirs, ce sont les voies existantes. En traits pointillés bleus, ce sont les nouvelles voies ferrées. En orange, ce sont les surfaces dont nous avons besoin pour les travaux et en situation définitive et en gris, ce sont les surfaces dont nous avons besoin pour les travaux, mais que nous pouvons restituer à terme. Dans notre phasage des travaux, nous commençons à creuser le tunnel Est à cet endroit. Il faut donc une surface assez importante pour accueillir tout ce qui est nécessaire au creusement du tunnel, la centrale à béton, les pousseurs, etc. Ce sont des surfaces relativement importantes dans ce secteur.

Nous voyons que le tunnel arrive ici, en pointillés, nous sommes en tranchée couverte. Nous occupons la surface, mais après, nous refermons. À partir de là, nous sommes en surface, en tranchée ouverte. Nous creusons et nous laissons à découvert. Puis, nous franchissons la L2. Pareil, nous avons un tunnel de part et d'autre. Nous voyons le tunnel de la voie 2 qui va vers Marseille et la voie 1, la voie qui se dirige vers Aubagne.

Nous avons un système à cinq voies. Dans la solution à trois voies, la voie lente est au Sud, elle passe sur la partie tranchée couverte et rentre dans le système de points de croisement de La Blancarde, donc nous sommes à deux voies. Les deux voies rapides sont au Nord, une partie se sépare pour aller en tunnel, en gare souterraine, et une autre qui continue à aller en surface pour desservir la gare de Marseille Saint-Charles. Dans l'autre sens, c'est pareil. Nous retrouvons une des voies rapides qui reste dans le tunnel et l'autre qui permet de rejoindre La Blancarde et Saint-Charles.

Nous voyons que nous avons un enjeu foncier sur le site industriel dit des Locaux Bleus au Nord et des acquisitions sont également nécessaires au Sud auprès de quelques entreprises.

Comme nous sommes dans la configuration à trois voies dans la vallée de l'Huveaune, nous franchissons la L2 et notre système ferroviaire vient se raccorder sur les trois voies existantes. À partir de là, il ne se passe plus rien le long des trois voies, hormis les potentiels aménagements en gare. En section courante, nous restons intégralement à trois voies. Nous élargissons le pont-rail du Chemin de la Parette, car nous venons

rajouter une voie supplémentaire qui est un peu décalée. Nous procédons à une autre acquisition, puis nous n'avons plus du tout d'acquisition.

Je vous présente ensuite un schéma de ce que pourraient être les accès chantier pour faire les travaux du tunnel. Comme je vous le disais, ce sont des travaux qui nécessitent d'amener beaucoup de matériaux et d'en évacuer beaucoup. La solution proposée est valable que nous soyons à trois voies ou à quatre voies. Lors des travaux, nous ne pouvons pas maintenir le pont-rail, l'ouvrage qui passe sous les voies ferrées qui permet de desservir une partie de la zone des Locaux Bleus. Nous envisageons de restituer l'accès à cette zone artisanale par le Chemin de Parette ou éventuellement en créant un carrefour sur la rue Hrant Dink.

Par rapport à l'évacuation de chantier, nous avons deux solutions. Nous pouvons évacuer les matériaux par le fer. Nous laissons les matériaux sur place, puis nous les amenons via une bande transporteuse sur le terrain des pharmacies militaires et avant de réaliser le technicentre, nous créons un site de chargement sur fer des matériaux. C'est une solution que nous n'avons pas étudiée finement, mais qui est dans le scope de ce qui est faisable. Si jamais, nous évacuons par la route, nous pourrions envisager un cheminement des camions permettant de rejoindre rapidement la L2. Une fois qu'ils sont sur la L2, ils peuvent aller partout, mais l'idée est quand même de trouver des carrières à proximité, facilement accessibles, peu pénalisantes en termes de trafic routier. Dès que nous sommes sur la L2, nous n'avons plus la problématique de passage d'engins à proximité d'habitats pouvant créer des nuisances.

Nous essaierons de balayer la présentation. Après, nous répondons à toutes les questions.

De la salle

Honnêtement, nous n'en avons rien à faire de l'évacuation des terres. Vous pouvez le dire vite fait, mais c'est votre problème. Ce n'est pas notre problème.

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Je fais partie d'un collectif aubagnais depuis 2011. Si à chaque fois, vous attendez que l'on vous donne la parole, parce qu'il faut bien suivre le processus, vous n'aurez jamais la parole. À la Préfecture, nous n'avons même pas la parole. On nous a coupé les micros. Ils ont laissé les riverains dehors.

Alain PREA, responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Vous nous laissez terminer et après nous répondons aux questions.

De la salle

Nous n'en avons rien à faire de l'évacuation des terres.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous êtes arrivés après mon introduction. Une présentation dure une demi-heure et ensuite, vous avez le temps de poser vos questions. Je vous demande de bien vouloir respecter cette règle.

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Je donnais un conseil au monsieur.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Moi, je donne une consigne. Je vous propose de continuer. Je vous demande d'attendre quelques instants avant de poser vos questions. Le projet doit d'abord vous être présenté.

Alain PREA, responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Nous pourrions revenir sur des questions, des précisions techniques.

S'agissant de la quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune, la configuration au niveau de la Parette est similaire. Ce qui change, c'est ce qui se passe après. Dans le slide précédent sur la situation en trois voies, j'ai dit que nous nous raccordions ici, alors qu'avec la quatrième voie, nous rebranchons là et nous continuons la quatrième voie.

Dans ce secteur, il y a la L2 et la gare de la Pomme, la quatrième voie qui se développe au Sud. Vous voyez le trait bleu qui correspond à la voie nouvelle. Nous retrouvons aussi les trois voies existantes.

Les impacts ne changent pas, parce que le slide précédent montrait que nous étions aussi en acquisition. Ce qui change, c'est à partir de là. Nous sommes obligés d'acquérir quelques entreprises et habitations. Ensuite, nous continuons le long de la rue Jean Lombard. Nous devons acquérir cinq habitations, deux ici. Nous élargissons les ouvrages d'art en ferroviaire et nous les prolongeons en routier. Il existe une volonté locale d'élargir des ouvrages en routier, nous regarderons la pertinence de la solution et la prendrons en compte.

Nous reconfigurons la gare de la Pomme. La gare de la Pomme comprend aujourd'hui trois voies, avec la troisième voie omnibus au Sud et un seul quai. Dans la configuration de quatre voies, nous envisageons de faire circuler les trains omnibus au centre. Nous créons donc un quai entre les voies du milieu pour que les trains omnibus puissent y arriver.

Nous reconfigurons la gare de La Blancarde, avec une acquisition foncière. Nous prenons aussi sur le parking et nous devons mener une réflexion sur la restitution des places de stationnement et éventuellement, si la fréquentation existe, une augmentation des places de stationnement.

Nous arrivons ensuite dans le secteur où nous franchissons l'autoroute A50. Nous élargissons les ouvrages. Il y a une acquisition, mais il n'y a pas d'enjeu résidentiel ou industriel. Nous refaisons un ouvrage sur l'A50 accolé et ensuite nous élargissons.

Par rapport à la slide précédente, nous étions au-dessus. La zone de la Pomme est une zone de bascule où la quatrième voie passe dessus au Nord. Nous sommes donc au Sud. Nous reprenons le pont deux voies pour faire la bascule et après, nous passons au Nord et nous prenons les trois voies existantes. Nous sommes au Nord, nous élargissons l'A50, nous continuons, prenons des emprises sur le ferrailleur. Nous arrivons dans le secteur de Saint-Marcel ferroviaire qui est une base travaux sur la ligne entre Marseille et Aubagne. Nous arrivons sur la gare de Saint-Marcel. Nous refaisons la passerelle existante, car elle est trop courte. Nous allongeons le foncier dans ce secteur sur les entreprises et des habitations. Nous élargissons l'ouvrage sur l'Huveaune et là aussi, nous avons un enjeu foncier sur une entreprise et une série d'habitations. J'ai à peu près compté sept logements qui pouvaient être impactés.

Nous continuons notre quatrième voie, avec une acquisition au Nord. Nous arrivons dans le secteur de la Barasse. Nous refaisons le pont-route de la rue Léon Bancal. Nous procédons à une acquisition au Sud sur une entreprise. Nous reconfigurons la gare de la Barasse. Aujourd'hui, la voie lente omnibus est au Sud, avec un croisement à la Barasse et un quai central qui dessert les deux voies de croisement. Si nous passons à quatre voies entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune, les trains omnibus seront au centre et pourront desservir la gare.

Nous n'augmentons pas le nombre de voies. Nous restons globalement dans nos emprises dans ce secteur, même si nous reconfigurerons des voies. Dans ce secteur, nous avons pris l'option de ne pas élargir au Nord, ce qui implique une reconfiguration plus lourde par rapport à la situation existante, mais nous n'avons pas d'emprise à acquérir au Nord sur le tissu industriel. Nous continuons nos quatre voies avec une zone d'acquisition en limite de bâtiments industriels.

Sur le quartier de la Barasse, la quatrième voie est au Nord. Nous prenons une partie sur le terrain de tir à l'arc avec le Chemin de la Millière que nous sommes obligés de refaire.

Nous arrivons ensuite dans le secteur de La Penne, nous franchissons l'Huveaune. Nous voyons le nouveau terrain de motocross qui a été réalisé. Il y a l'aire des gens du voyage. Il y a quand même une sous-station électrique. C'est un transformateur qui permet d'alimenter la caténaire et les trains. Nous déplaçons la sous-station électrique de l'autre côté.

Nous arrivons à la gare de la Penne-sur-Huveaune. La quatrième voie est au Nord. Nous ne reconfigurons pas la gare, parce que les trois voies sont déjà à quai, comme la gare de Saint-Marcel. Nous nous « contentons » donc de faire passer la quatrième voie au Nord. Nous refaisons l'ouvrage d'art avec la création d'un ouvrage provisoire et ensuite, nous rebasculons sur le nouvel ouvrage. Nous finissons la quatrième voie à la limite entre les communes de la Penne et d'Aubagne. Nous voyons le trait noir de la limite de communes. Après, nous restons à trois voies jusqu'à Aubagne.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons vous permettre de poser toutes vos questions.

De la salle

Il y a un droit à l'image. On me voit en photo.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais y venir, si vous m'en laissez le temps. Attendez les quelques instants qui restent. Je propose de terminer.

Alain PREA, responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

J'ai fini.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour votre patience. Je souhaite partager avec vous quelques éléments pour la bonne tenue des échanges. Nous prendrons toutes les questions et toutes les interventions. Les interventions sont enregistrées, je vous demande donc de lever la main. Nous allons vous donner un micro. Une personne est présente pour retranscrire toutes vos interventions. Pour qu'elles soient retranscrites et consignées, nous avons besoin d'un peu de discipline commune, c'est-à-dire de parler dans le micro et de le demander. Au fur et à mesure que vous le demandez, nous vous le demanderons. Si plusieurs personnes demandent le micro en même temps, nous commencerons par une et nous poursuivrons en fonction des personnes qui souhaitent intervenir.

Vous pouvez avoir des points de vue convergents entre vous ou avec des propositions que fera SNCF Réseau. Vous pouvez avoir des points de vue divergents. Nous vous demandons juste de respecter les personnes qui sont là, de vous respecter également, de manière à ce que les échanges soient bienveillants, même si vous avez des choses importantes à dire.

Pour la gestion des téléphones, je vous remercie d'éviter de prendre des appels ou de les prendre à l'extérieur.

Si vous ne souhaitez pas figurer que sur les photos qui sont prises, signalez-nous-le. J'ai compris que vous ne le souhaitiez pas. Est-ce qu'il y a d'autres personnes pour qui cela pose un problème ?

Pour la bonne retranscription des interventions, je vous demande de vous présenter quand vous prenez la parole.

Nous vous mettrons à disposition dans les deux ou trois jours qui viennent le support qui vous a été présenté ce soir sur le site Internet du projet. Nous vous mettrons également à disposition dans les jours qui viennent le verbatim reprenant l'ensemble des interventions enregistrées ainsi qu'une synthèse de cette réunion.

Merci de votre patience. Qui souhaite intervenir ?

Monsieur ?

Monsieur Jean DANIEL, vice-président du CIQ de La Pomme et riverain

J'ai plusieurs questions ou plusieurs éclaircissements. Sur les trains qui ne sont pas assez nombreux, j'aimerais savoir si vous avez fait des études sur les taux de remplissage des trains actuels, parce qu'étant riverain, je m'aperçois que les trains qui passent actuellement sur la troisième voie sont, à part ceux du matin, assez vides, pour ne pas dire vides.

En ce qui concerne votre présentation, je crois revenir 15 ans en arrière quand vous avez présenté la troisième voie SNCF, à savoir que tout est beau, tout est gentil. Vous y prévoyiez de l'harmonisation, des murs antibruit. Cela passait au Nord au lieu de passer au Sud. Quand la DUP a été faite, vous avez fait comme vous avez voulu, c'est-à-dire que la voie est passée au Sud. Nous nous sommes battus pour que les ouvrages hydrauliques puissent exister. Nous nous sommes battus pour ne pas nous mettre un grillage à la place du mur. Nous nous sommes battus pour les murs antibruit au boulevard Netty. Le CIQ s'est battu alors

qu'on nous avait dit que des amoncellements seraient mis. C'est pour dire qu'il ne faut pas croire sur parole ce que disent les intervenants. Je pense qu'une fois que la DUP est passée, ils feront comme ils veulent. Soyez prudents et battez-vous, parce que je me suis battu depuis des années et nous avons réussi à avoir un peu gain de cause.

Vous parlez des acquisitions foncières comme si c'était quelque chose de facile. Je tiens à vous rappeler que des expropriations ont été faites pour la troisième voie. C'est un véritable traumatisme pour les gens. Il ne faut pas le traiter d'un revers de main. Est-ce que cette quatrième voie est vraiment utile ? Je me pose la question. Merci.

Applaudissements

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y a plusieurs questions sur le remplissage des trains, les promesses, ou la différence entre ce qui est annoncé et ce qui se passe. Vous avez l'expérience de la troisième voie à laquelle monsieur fait référence. Il y a aussi l'importance et la sensibilité des expropriations ou des acquisitions.

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

La SNCF n'est pas seule pour décider de la façon dont sont conçus les services. Le projet est cofinancé par la Région, la Métropole. Les principaux maîtres d'ouvrage, ce n'est pas nous, mais ceux qui financent, l'État. Nous répondons à un besoin, une demande. L'Autorité organisatrice des transports, ce n'est pas SNCF Réseau, mais la Région. La Région nous dit qu'elle veut tel service pour tel moment. Quand la Région nous dit qu'elle veut trois TER par heure ou quatre TER par heure, c'est une demande. Notre rôle est de voir quelle est l'infrastructure qui marche avec ce service et de vérifier que la projection de remplissage fonctionne, s'il y a un intérêt.

Avant de passer dans une instance, qui s'appelle le CGPI, il y aura l'enquête publique et les gens nous demanderont des comptes si le projet est rentable, si cela correspond aux besoins, si le trafic augmente.

Vous avez vu qu'il y a deux variantes. Il y a une variante sans quatrième voie, sans aucun investissement et une variante avec une quatrième voie. Actuellement, vous avez deux TER par heure en heure de pointe entre Marseille et Aubagne. Tous les experts s'accordent pour dire qu'il y a un basculement qui s'opère lorsque nous passons d'un train toutes les 30 minutes à un RER. À Paris, les trains partent tous les quarts d'heure ou toutes les 20 minutes. Il y a une logique de basculement, c'est-à-dire que les gens viennent sur le quai et vous avez un effet d'appel de trafic. Le trafic actuel n'est pas forcément celui qu'il y aurait, s'il y avait une logique de RER très fréquente.

Les études socio-économiques montrent qu'il y a un basculement lorsque les trains passent tous les quarts d'heure. La fréquence des trains crée un effet d'accroissement du nombre de voyageurs.

Actuellement, c'est assez varié. Cela dépend des gares. Dans certaines gares, il y a pas mal de monde qui prend l'omnibus, dans d'autres, il y en a moins. Nous nous projetons avec une augmentation de trafic. Nous avons fait des études socio-économiques. Celles-ci sont différentes selon qu'il y a trois trains par heure avec trois voies ou quatre TER. Tout cela sera examiné.

Vous avez bien compris que nous proposons une alternative à la quatrième voie. Cela veut dire que votre question se pose. Nous disons qu'il peut y avoir trois voies avec trois TER alors qu'aujourd'hui, il n'y en a que deux. Il peut y avoir quatre voies avec quatre TER par heure et par sens.

La question est de passer de deux à trois TER par heure avec les investissements minimums, l'ERTMS, ce que nous appelons le bloc Est, la cinquième voie – il la faut de toute manière pour améliorer la régularité – ou bien de faire la quatrième voie qui entraîne des impacts fonciers importants, mais permet de passer à quatre TER par heure.

La situation d'avant est un peu différente, puisqu'avant nous passions de deux à quatre TER, il fallait la quatrième voie. Grâce à l'ERTMS, à la cinquième voie, aux aménagements que nous faisons en gare Saint-Charles – ce que nous appelons le bloc Est – nous sommes sûrs de pouvoir garantir trois TER par heure en régularité.

Un autre élément explique qu'il n'y a pas toujours assez de monde dans les trains, c'est que nous avons une régularité très mauvaise sur PACA. Tous les investissements que nous faisons visent à améliorer de 30 % les minutes perdues par an grâce à des aménagements qui améliorent la régularité. Vous avez aussi un effet d'amélioration par la régularité.

Le choix existe. En améliorant la régularité et la fréquence, il y a plus de monde dans les trains. Est-ce qu'il faut aller à trois ou quatre TER par heure ? Le débat est ouvert à la concertation. Rien n'est décidé, contrairement à ce que vous dites. C'est vraiment un sujet dont la décision va énormément dépendre de la réunion d'aujourd'hui et de la réunion de clôture, de la discussion entre les partenaires financiers. Rien n'est décidé pour cette quatrième voie. Ce que vous dites est assez ouvert. Vous avez donné votre point de vue, y compris sur l'utilité. C'est l'objet de la réunion d'aujourd'hui.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y a une deuxième question sur les engagements.

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

Après le Conseil d'Orientation des Infrastructures, nous avons fait des études de recalage technique. Vous avez vu que l'enquête publique aura lieu mi-2021. Nous avons donc toute l'année 2020 pour faire le dossier d'étude d'impact. Dès que la variante sera choisie par le ministre en début d'année prochaine et ira à l'enquête publique, nous ferons des études détaillées pour voir ce qui est réglementaire avec l'augmentation de trafic et nous nous engageons à revenir à des phases de concertation avec vous pour regarder précisément, zone par zone, ce que donnent les études réglementaires de bruit et les aménagements complémentaires qu'il faudrait faire en fonction de ces études.

Nous nous engageons donc à revenir vers vous sur ces sujets de bruit, quand la variante sera choisie. C'est effectivement quelque chose qui dépend de vous et de ce que nous allons choisir en fin d'année en termes de variante. La concertation se poursuit sur ce sujet.

Sur les acquisitions foncières, je suis d'accord avec vous. Notre travail est d'éviter d'impacter le bâti. Si nous essayons de présenter plusieurs variantes, c'est bien parce que certaines impactent le bâti et d'autres pas.

C'est bien la preuve que nous le prenons en compte. Il y a le coût bien sûr, mais notre enjeu est de proposer des variantes qui n'impactent pas le bâti. Vous en avez une qui, en combinant la cinquième voie et la troisième voie, n'entraîne quasiment pas d'impact sur l'habitat. Il y a toujours un peu d'impact sur les Locaux Bleus, la zone industrielle. Il y a une variante qui n'a quasiment pas d'impact sur le bâti des habitations privées.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame, présentez-vous.

Ramia AOUGACI, Amicale des locataires d'Air Bel

Bonsoir, merci de me donner la parole. Je suis Ramia Aougaci, représentante de l'Amicale des locataires d'Air Bel. Air Bel est une résidence de 1 200 foyers, 6 000 habitants. La voie ferrée longe la résidence sur 400-500 mètres. Les riverains se posent des questions.

Je vais être rapide, il y a deux questions. Vous êtes au courant du plan de rénovation urbaine (PRU) qui concerne le site d'Air Bel. Je voulais savoir quelles étaient les interactions de la ligne et des travaux avec le PRU. Je souhaiterais avoir une réponse un peu détaillée en fonction des éléments que vous avez.

Deuxièmement, vous disiez que vous répondiez à un besoin du public. Au niveau d'Air Bel et sur l'avenue Lombard, il y a trois passages. Le premier passage a deux voies. Le deuxième passage est actuellement fermé pour cause de travaux. Le troisième petit passage, le passage de La Pomme, est très étroit et très dangereux pour les riverains. Il n'y a pas de trottoir. Il fait trois mètres, je crois, les voitures passent à peine. Quand il y a aussi des piétons, c'est problématique. Les riverains demandent à ce qu'il soit aussi élargi. C'est vraiment très important au niveau de la sécurité. La voiture et le piéton ne passent pas et il n'y a pas de trottoir. Merci.

Emma HERVE, Marseille Rénovation Urbaine

Je voulais aller dans le prolongement de Ramia Aougaci. Emma Hervé, je travaille pour Marseille Rénovation Urbaine pour le Projet national de rénovation urbain sur Air Bel. Ce projet est national, il est soutenu et porté très fortement par la ville de Marseille et la Métropole.

Le projet de renouvellement urbain a des souhaits très forts de désenclavement et d'ouverture d'Air Bel au Sud, et notamment le dernier pont-rail, celui de la gare de La Pomme qui est très fermé et ne permet pas de circulation alternée. Il y a aussi le projet de profiter des espaces publics de la couverture de la L2 et d'avoir des connexions douces entre la L2 et Air Bel.

Tout cela est peut-être possible avec le projet LNPCA. Nous demandons que le projet national de renouvellement urbain dont les objectifs et les orientations sont très fortement soutenus convergent avec le projet en cours de concertation.

J'avais également une réflexion sur ce que vous avez présenté en amont, sur les impacts liés à ces infrastructures. En fonction des travaux, il y aura potentiellement une hypothèse de desserte de circulation avec le Chemin de la Parette. Le Chemin de la Parette est dans la cité Air Bel et le projet de renouvellement

urbain comprend des orientations très fortes sur une circulation plus fluide, plus agréable pour les habitants d'Air Bel et plus globalement pour le quartier à une échelle un peu plus large.

Je voulais aussi dire que ces objectifs et ces enjeux sont bien décrits dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (AOP) et sont portés dans le PLUI. J'ai constaté que dans le dossier de concertation, vous faisiez référence à plusieurs AOP, mais pas à celle d'Air Bel.

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

Je vous confirme que nous travaillons en étroite collaboration avec les services de la Métropole sur ce sujet d'Air Bel. Ils ont bien attiré notre attention sur la nécessité d'être transparents sur le rendu ferroviaire au Nord ou au Sud d'Air Bel, les avenues, les aménagements de carrefours. Nous travaillons avec la Métropole sur ces sujets. L'interface entre les projets n'existe que s'il y a la quatrième voie. S'il n'y a pas la quatrième voie, cette zone n'est pas touchée du tout. Une variante du projet n'entraîne aucuns travaux dans la zone.

Emma HERVE, Marseille Rénovation Urbaine

Sur la sortie de la tête de tunnel, il y a un impact.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Si vous parlez sans le micro, nous ne vous entendons pas et nous ne pouvons pas consigner ce que vous dites. Je propose à Jean-Marc de terminer et ensuite, nous vous repasserons le micro si vous en avez besoin.

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

Vous parlez, je suppose, du scénario à trois voies. Il y aurait cet ouvrage à trois voies.

Nous allons prendre variante par variante. À trois voies, nous avons cet ouvrage qui est modifié. S'il y a une amélioration à faire, un élargissement ou autre, cela peut être fait, mais là, c'est déjà fait, il n'y a pas besoin. Après, il n'y a plus de travaux. Dans cette zone, nous ne faisons plus de travaux du tout. C'est juste que cela nous appartient déjà, mais il n'y a plus de travaux.

C'est plutôt dans la situation à quatre voies qu'il y a des interfaces.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Pouvons-nous projeter le schéma à quatre voies ? Nous allons vous montrer ce qui est prévu.

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

À quatre voies, vous voyez que la zone reste touchée. Il y a des modifications. Nous avons un pont-rail à modifier ainsi que des modifications à l'arrière. Tous les ouvrages que nous modifions pour les élargir dans le sens ferroviaire, nous pouvons les agrandir dans le sens routier, si nécessaire.

Ramia AOUGACI, Amicale des locataires d'Air Bel

Le pont du milieu est actuellement en travaux, ce qui entrave les habitants à aller sur l'avenue Jean Lombard. Cela leur fait un grand détour. Ils doivent quasiment se mettre sur la route pour attraper le bus et se mettent en danger.

Nous voulons que le troisième pont soit élargi parce que les gens ne peuvent pas passer.

Alain PREA, responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Pour les travaux de la troisième voie, le premier ouvrage a été élargi intégralement. Nous venons reconstituer le gabarit existant qui est déjà assez large.

Le deuxième ouvrage fait l'objet de travaux en cours pour élargir les deux voies existantes avant la troisième voie. Quand nous viendrons, nous respecterons le nouveau gabarit qui est plus large que l'existant.

Pour le troisième ouvrage, il est effectivement étroit avec deux voies. Quand la troisième voie a été faite, le gabarit routier a été conservé à l'identique, il est donc resté assez étroit. S'il y a un vrai besoin d'avoir un gabarit routier plus large, nous pourrions, dans le scénario quatre voies, envisager de refaire tout l'ouvrage sur les quatre voies et de faire un gabarit routier plus confortable.

Ramia AOUGACI, Amicale des locataires d'Air Bel

Elargirez-vous que s'il y a la quatrième voie ?

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

Oui. Dans cette solution-là, le projet paiera l'élargissement. C'est le projet qui le fera et le paiera. S'il y a, par ailleurs, une demande d'élargir aujourd'hui, nous, en tant que maître d'ouvrage technique SNCF Réseau, accompagnerons la demande à la Métropole pour le faire aussi, mais ce n'est plus le projet qui le fera. Nous aiderons la Métropole à être maître d'ouvrage technique. Ce sont deux sujets différents. Cela ne veut pas dire que nous ne le ferons pas. Nous le ferons peut-être même plus tôt, parce que vous avez peut-être un besoin plus tôt que la quatrième voie.

Si nous faisons la quatrième voie, nous le mettrons au même niveau. S'il n'y a pas la quatrième voie, nous accompagnerons la Métropole pour le faire avec des financements locaux et non ceux du grand projet.

Yves FERRO, riverain de Saint-Marcel

Bonsoir. Yves Ferro. Je suis un riverain de Saint-Marcel. Je me suis occupé, pendant quelque temps, du CIQ de Saint-Marcel. Je reviens sur le point que vous énonciez tout à l'heure. Dans une option de quatrième voie, vous avez mentionné des expropriations. Nous savons tous que dans la zone de Saint-Marcel, l'habitat est difficile. Nous avons pas mal de problèmes sociaux. Non seulement il y a le problème de l'expropriation, mais en plus de cela, il y a également des habitations qui pourraient se retrouver totalement seules, exclues, dans des quartiers qui sont véritablement difficiles. Vous pourriez créer des situations sociales difficiles.

Dans la zone, il y a deux passerelles. Une passerelle est au niveau de la gare, il y a, là, une entreprise et ensuite toute une série d'habitations dont un immeuble qui appartient à la SNCF, puis des habitations privées, dont mon père, mon frère qui seraient tous expropriés et moi qui ne serais pas exproprié. Je resterais

le seul dans cette zone, en bordure d'Huveaune. Cela resterait la seule maison non expropriée. Compte tenu du fait que nous avons déjà eu dans cette zone des implantations de Roms, de Gitans, nous aurions des problèmes graves.

Non seulement cela me touche, mais je me doute bien que dans un quartier comme Saint-Marcel, il se peut que ce genre de situation ne soit pas unique, ne concerne pas que moi, mais concerne un certain nombre de gens.

Vous avez parlé d'impact environnemental en termes de bruit, mais qu'en est-il en termes d'expropriation, d'impact sur la sécurité, la déqualification des maisons ? Qu'avez-vous prévu pour cela dans le quartier ?

Ma deuxième question est très courte : quel est l'échéancier ? Il y a un échéancier pour la phase 1, mais quel est-il pour la phase 2 ? S'il y a des décisions qui sont prises, à partir de quelle date le seront-elles ? S'il doit y avoir des expropriations, à partir de quelle date auront-elles lieu approximativement ? Merci.

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

Sur la première question, nous avons mis ce qui est susceptible d'être exproprié, si le projet se fait et si la variante quatrième voie est retenue. C'est ce qui apparaît en orange. Si vous habitez par-là, si j'ai bien compris, vous êtes concerné. Nous avons mis l'expropriation minimale. C'est plutôt l'inverse. À l'endroit où la voie est en remblai, nous pourrions mettre un mur de soutènement, mais de toute façon, les maisons sont touchées. Comme les maisons sont touchées, nous mettons un remblai et nous expropions au minimum. Rien n'empêche dans une zone totalement enclavée de regarder si nous pouvons aller au-delà et acquérir plus que ce qui est strictement nécessaire techniquement. Ce sont des choses qui s'examinent. C'est un peu tôt pour le faire. Nous n'en sommes pas à le faire, mais si le projet se fait et si la variante quatrième était retenue, ce n'est pas parce que nous avons mis une zone en expropriation que nous n'expropions strictement que cette zone. Si la maison n'a plus de valeur, nous pouvons aller au-delà, cela s'est déjà fait. Il y a une limite, mais cela se discute.

Yves FERRO, riverain de Saint-Marcel

Quel est le processus ?

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

Après la Déclaration d'Utilité Publique, il y a l'enquête parcellaire, les rencontres à l'amiable. Au bout du bout, s'il n'y a pas d'entente à l'amiable, nous allons jusqu'à l'expropriation. Après la DUP, il y a au moins un an de discussions pour voir ce qui se passe.

La DUP est en 2023, nous commencerions par la phase 1. Nous pourrions en théorie commencer les démarches foncières en 2023 ou 2024. En pratique, les travaux de la phase 2 sont en 2027-2028. Nous pourrions dire que c'est entre 2023 et 2026-2027, suivant le moment où l'État nous dit de faire la phase 2 et si dans la phase 2, il y a la quatrième voie. Il y a donc un peu de temps. D'ici là, il y aura l'enquête publique. Vous exprimerez votre point de vue.

Je ne sais pas si cela répond, mais voilà quelques éléments de calendrier. La phase 1 est bien prévue en 2023 dans la loi LOM, mais pour la phase 2, il n'y a pas de date de début des travaux.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Plusieurs personnes ont sollicité la parole. Donc vous, Monsieur, puis Monsieur et Madame.

Martine SCARELLA, habitante de Saint-Marcel

Je voulais juste rester sur ce secteur.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous commençons par vous alors. Nous allons vous donner le micro. Parlez dans le micro, présentez-vous.

Martine SCARELLA, habitante de Saint-Marcel

Je m'appelle Martine Scarella, j'habite au bord de la voie ferrée à Saint-Marcel. J'ai lu dans les réunions précédentes que ma maison ne sauterait pas, mais il y aura des travaux sur un pont. Or je ne vois pas cette zone de travaux sur votre plan. Vous avez montré une zone de travaux à la Blancarde, mais je ne vois pas la zone de travaux pour agrandir le pont qui passe sur l'Huveaune.

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

La zone des travaux est la zone du pont. Pour ce qui est de la zone d'installation de chantier, vous voyez que nous avons des emprises autour, nous mettrons les installations de chantier sur nos propres emprises, si c'est cela votre question. Il se peut que pour l'ouvrage lui-même, il y ait besoin d'interception ferroviaire, de mesures temporaires, mais nous n'avons pas prévu d'acquérir. Il y a à côté une entreprise dont nous avons besoin d'acquérir une partie. Si le propriétaire nous demande de tout acquérir, nous aurons alors une zone plus grande, mais cela n'est pas obligatoire, car nous avons déjà des zones qui nous appartiennent et dans lesquelles nous pourrions y mettre les installations de chantier.

De la salle, un habitant de l'avenue Jean Lombard

J'habite au 83, avenue Jean Lombard. Je suis directement impacté sur le foncier. Je râle parce que nous sommes au courant depuis 15 jours seulement. Nous n'avons rien reçu dans nos boîtes aux lettres. Nous revenons 15 ans en arrière, car avec la troisième voie, c'était la même chose. Nous n'étions pas au courant. C'est le bouche-à-oreille. C'est moi qui ai fait des copies pour mettre dans les boîtes aux lettres. Ce n'est pas normal. Nous sommes directement impactés. Je dis que tous les gens qui sont impactés devraient réagir et ne pas se laisser faire. Tous les 15 ans, on nous pond une troisième voie, une quatrième voie, et puis là, je vois qu'il y a une cinquième voie sur la Blancarde, pourquoi pas ne pas la raccorder dans 15 ou 20 ans ? Cela ne va jamais finir, on nous rajoute des voies, un coup au Sud, un coup au Nord, et nous sommes expropriés au fur et à mesure, sans prévenir. Cela ne va pas. Vous vous rendez compte, je suis impacté et je suis au courant depuis 15 jours grâce à une dame qui m'a donné ce papier.

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

Est-ce que vous avez une question ?

De la salle, le même habitant de l'avenue Jean Lombard

Des gens ne sont pas au courant, et ne sont donc pas dans la salle avec nous.

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

Pouvez-vous préciser le dispositif d'information qui a été mis en place pour voir s'il y a eu des dysfonctionnements ?

Carole TEISSEDRE, Directrice de la communication (SNCF Réseau)

Bonsoir. Je suis Carole Teissedre, je suis Directrice de la communication. J'ai travaillé à l'information du public. Je vais vous expliquer ce que nous avons fait pour prévenir les gens. Il n'y a pas eu de flyer dans les boîtes aux lettres. Pourquoi ? C'est très simple, parce que nous avons arrêté de dépenser beaucoup d'argent à la distribution de flyers ... [propos interrompus par plusieurs participants].

Nous avons eu des articles dans la presse.

De la salle

Tout le monde ne lit pas la presse.

Carole TEISSEDRE, Directrice de la communication (SNCF Réseau)

Justement, pour compléter tout cela, nous avons aussi fait des campagnes Facebook ciblées sur les habitants du quartier.

De la salle

Tout le monde ne va pas sur Facebook.

Carole TEISSEDRE, Directrice de la communication (SNCF Réseau)

Nous sommes tout à fait d'accord. Ensuite, Justice qui est là, est chargée de contacter toutes les mairies, d'envoyer les informations aux mairies et à tous les CIQ. Je vais la laisser dire avec qui elle a eu contact. Nous nous sommes aperçus que les flyers dans la boîte aux lettres, outre le fait que cela coûte cher, ne sont pas efficaces, parce que ...

De la salle

C'est très efficace, Madame, parce que nous recevons de la pub et nous regardons. Les papiers dans les boîtes aux lettres sont très efficaces. Si c'est marqué SNCF Réseau, nous regardons. Parfois, nous regardons des magazines du Conseil régional, nous ouvrons et regardons à quoi ils servent.

De la salle

Nous ne sommes au courant de rien. Ils font les choses en douce.

De la salle

J'ai reçu un papier du CIQ de Saint-Marcel.

Justine CHETBOUN (SNCF Réseau)

La campagne d'information a été déployée par des flyers et des affiches. J'ai contacté tous les CIQ des secteurs concernés par les aménagements prévus dans le projet. J'ai eu la fédération du 11^e arrondissement, Madame Janin qui est également au CIQ de la Millière. Je lui ai transmis des affiches et des flyers. Elle s'est ensuite occupée de les diffuser. J'ai également eu la Mairie des 11 et 12^e arrondissements qui m'a demandé des flyers et des affiches et qui les a diffusés. J'ai envoyé un e-mail à tous les CIQ du secteur. Deux personnes m'ont répondu.

De la salle

Il s'est passé la même chose pour la troisième voie ferrée. Nous étions surpris, nous n'avons rien reçu.

De la salle, le même habitant de l'avenue Jean Lombard

La Mairie a bien mis un panneau, mais nous n'allons plus dans les mairies.

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

Vous pouvez poser vos questions aujourd'hui, vous exprimer. Une autre réunion plénière aura lieu le 17 octobre. La concertation n'est pas finie. Nous sommes en pleine concertation. Exprimez-vous. Dites ce que vous avez à dire. Nous prenons acte de l'insuffisance sur l'information. Cela sera consigné. Avez-vous des questions sur le fond ?

Carole TEISSEBRE, Directrice de la communication (SNCF Réseau)

Il y a aussi le site Internet sur lequel sont marquées toutes les dates de réunion. Nous essayons de satisfaire les gens qui vont plutôt sur Internet, ceux qui sont plutôt boîtes aux lettres, ceux qui lisent *La Provence*. Nous essayons de faire une conjonction de différents moyens. Concernant les flyers, nous avons eu beaucoup de problèmes, nous n'avons pas encore trouvé l'entreprise qui soit fiable, qui distribuerait et pour laquelle nous aurions la preuve qu'ils ont bien été distribués. Nous en avons beaucoup distribué en juin : 31 400 flyers dans les Bouches-du-Rhône.

De la salle

Il n'y a pas besoin de distribuer à tout le monde, mais à ceux qui sont expropriés.

De la salle

Pour la troisième voie, c'est exactement ce qui s'est passé.

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

Est-ce que vous avez une question ?

Pierre LAGET, adjoint à l'urbanisme (Mairie du 11^e arrondissement)

Bonsoir, je suis Pierre Laget, je suis adjoint à l'urbanisme à la Mairie du 11 et du 12^e arrondissement. J'ai un certain nombre de questions d'ordre général qui ont été un peu abordées. Il serait intéressant de connaître les

aménagement qui vont avoir lieu dans le cadre des AOP. Il y a Air Bel bien sûr, mais il y a Saint-Marcel aussi. Il me semble qu'il faudrait avoir beaucoup plus d'implication de la Métropole de façon à respecter autant que faire se peut les calendriers des AOP. Si nous embêtons la population à certains endroits, il est important de ne pas les embêter une deuxième fois dans deux ou trois ans pour faire passer une troisième ou une quatrième voie.

J'ai des questions par rapport au bruit. Est-ce que vous avez l'intention dans le cadre d'une quatrième voie, et pourquoi pas dans le maintien de trois voies, d'avoir une vraie protection technique sur le bruit ? C'est ma première question.

Ma deuxième question concerne les entreprises. Un certain nombre d'entreprises vont être impactées par de gros travaux et des obligations de délocalisation. Est-ce que vous avez travaillé sur les processus, la logistique, le calendrier, les précautions et sur la communication ? Nous parlions justement de communication à l'instant.

Au niveau des expropriations des habitats, un certain nombre d'habitats peuvent être touchés. Est-ce que vous suivez simplement les recommandations des Domaines ? Vous avez partiellement abordé ce sujet, puisque vous avez dit qu'il y aurait une année de discussions.

S'agissant du franchissement de la L2, je voudrais être certain qu'il n'y ait pas d'interruption de la voie de promenade, de sorte que ce qui a été fait ne soit pas détérioré.

Par ailleurs, il est urgent de voir l'élargissement du troisième pont à hauteur d'Air Bel qui est la quatrième ou simplement la troisième voie, dans le cadre de ce qui est fait par l'ANRU et pour le développement de cet espace et le désenclavement de cette cité.

Je formulerai une dernière remarque. Nous souhaiterions qu'il y ait une accélération dans un certain nombre de domaines de façon à accoler tous les travaux qui se sont faits par la Métropole. Tous les Français en ont marre de voir des rues qui sont refaites et rouvertes six mois plus tard.

Applaudissements.

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

De manière générale, nous sommes loin de l'expropriation. Nous en sommes à la concertation.

Concernant les protections contre le bruit, nous avons fait jusqu'à présent des études techniques, nous allons maintenant attendre que la variante soit choisie et des études seront faites selon qu'il y ait trois voies ou quatre voies. Dans les deux cas, il y aura une augmentation du trafic TER, même à trois voies. Nous devons regarder les conséquences en termes de bruit de l'augmentation de l'infrastructure. Nous mesurons cela à la journée, cela s'appelle des Leq de nuit et de jour.

J'ai dit dans les autres séquences que sur des zones particulières d'aiguillage, des zones complexes où il y a des bruits ponctuels, nous sommes prêts à aller un peu au-delà du règlement. Nous ferons des études pour voir quels sont les impacts et différencierons la situation d'aujourd'hui et la situation de demain. Sur des zones ponctuelles, nous sommes prêts à aller au-delà du règlement s'il y a vraiment des nuisances avérées, même si le règlement disait qu'il n'y aurait rien à faire. Je répète ce que j'ai dit ailleurs et donc je le dis là.

Ces études seront faites en 2020, avant l'enquête publique. De toute façon, il ne peut pas y avoir enquête publique sans avoir fait ce travail. Je vous donne rendez-vous toute l'année 2020. Dès que la ministre donnera la décision ministérielle qui définit le périmètre de l'enquête publique, nous pourrions faire l'étude de bruit du point de vue réglementaire, puis avec ceux qui seraient concernés un peu plus ponctuellement. Cela sera fait en 2020.

Avec les entreprises, c'est un peu la même remarque. Nous n'en sommes pas à déménager les entreprises, mais le moment venu, nous regarderons cela. Nous avons déjà des contacts avec la CCI et les entreprises locales. Nous avons beaucoup de contacts avec elles, cela se passe bien. Si la variante quatrième voie était choisie, nous regarderions dans le détail, entreprise par entreprise, comment cela se passe. Là aussi, c'est un travail de 2020 et même au-delà.

L'expropriation se fait a priori au prix des Domaines, mais nous n'en sommes pas là non plus. Le prix des Domaines s'applique en général, c'est la règle. Je ne peux rien vous dire d'autre là-dessus.

Alain peut, peut-être, dire un mot sur la L2. Il y a un travail qui a été fait avec la Métropole.

Alain PREA, responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Concernant la L2, nous avons, au départ, du mal à franchir la L2 en respectant la hauteur libre qui était dessous, donc la coulée verte. Nous avons réussi à trouver des solutions qui permettent de rajouter des voies supplémentaires et de faire un ouvrage spécifique tout en conservant la coulée verte qui est dessous.

Pour savoir ce que cela peut représenter, nous avons demandé à un bureau d'études qui fait des vues 3D d'insérer la sortie de la trémie. Nous avons mis en vert les surfaces dont nous avons besoin, mais que nous pouvons restituer par la suite. Si nous avons mis des bâtiments, vous avez pu croire que nous ne les touchions pas, mais en fait si.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Pouvez-vous préciser l'endroit dont vous parlez ?

Alain PREA, responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)

Nous regardons vers Aubagne. Nous voyons les entrées en tunnel des trains et le passage sous la rue Hrant Dink. Ce sont les surfaces dont nous avons besoin pour faire les travaux. Sur l'image, nous les avons restituées en espace vert, mais le monde de l'entreprise peut se les approprier. La L2 est là-haut.

Nous voyons l'entrée en tunnel, des voies de chaque côté et le passage sous le pont-rail du tramway, l'aqueduc existant. Nous sommes obligés d'en démolir un petit bout et nous allons essayer de conserver le reste. En vert, ce sont les surfaces dont nous avons besoin pour les travaux et que nous pouvons restituer. En gris, ce sont les surfaces dont nous avons besoin, mais que nous sommes obligés de garder.

Au loin, nous voyons la L2. Nous avons représenté le franchissement de la L2. Nous créons des ouvrages à poutres latérales hautes, un par voie, ce qui permet de garder la coulée verte dessous. Ce n'est pas l'image exacte de la coulée verte, mais ce qu'a fait le bureau d'études sur la base des photos que nous avons prises. Globalement, nous voyons la coulée verte, avec une voie pour les rollers ou autres.

Nous voyons toutes les voies. Sur le scénario à trois voies, nous élargissons le premier ouvrage d'art qui donne accès à Air Bel et après nous continuons sur les trois voies existantes.

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

Je crois qu'il y avait une autre question sur Air Bel.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Oui, sur l'élargissement du troisième pont.

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

Je redis un peu ce que j'ai dit à la dame. Si nous faisons la quatrième voie, nous élargirons le pont au titre du projet. Nous serons alors dans une échéance phase 2, mais d'après ce que je comprends, il y a une urgence et une nécessité de le faire plus tôt. Il peut y avoir des scénarios avec des financements anticipés pour faire les travaux plus tôt. Tout cela peut se regarder.

Si par contre, la quatrième voie n'est pas choisie, la Métropole cherchera des financements à part et nous serons certainement maître d'ouvrage technique pour le réaliser.

Dans les deux cas, cela peut se faire. Dans tous les cas, nous sommes le maître d'ouvrage technique, mais dans un cas, c'est vraiment un pilotage Métropole et dans l'autre, c'est dans le cadre du projet.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y avait une dernière question de Monsieur sur la coordination entre les différentes maîtrises d'ouvrage par rapport aux interventions, pour éviter de revenir sur des interventions qui viennent d'être réalisées.

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

Je maintiens que nous avons des rapports étroits avec la Métropole. Nous voyons aussi les services de la rénovation urbaine, même si nous avons eu un peu moins de contact dans la zone d'Air Bel par rapport aux autres quartiers. La phase actuelle consiste à choisir la variante. Nous en sommes à peser les sujets. Après, il y a la phase de travail détaillé et cela ne peut se faire qu'avec la Métropole. Il y a le sujet de la rénovation urbaine, mais il y a aussi celui de l'intermodalité. Vous avez vu qu'il y aura plus de trafic dans certaines gares. Il est évident que le sujet des parkings, de l'accessibilité routière va devoir être travaillés. Nous ne vous avons pas montré grand-chose là-dessus, mais c'est un travail qui reste à faire.

Nous savons que la gare de Saint-Marcel n'a pas de parking. Si le trafic augmente, cela ne peut pas rester comme cela, c'est évident. Sinon, je rejoins Monsieur, il n'y aura pas plus de monde dans les gares s'il n'y a pas de rabattement en transport en commun et des parkings. Ce travail reste à faire, nous en sommes tout à fait conscients. Il ne peut pas être fait seul, il ne peut être fait qu'avec les services de la Métropole, mais il n'y a pas de difficulté, nous travaillons bien avec eux.

Il y a eu ce travail préparatoire avec eux, mais nous avons encore beaucoup de travail à faire, y compris sur les sujets d'urbanisme et d'intermodalité en général.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur a demandé la parole, et ensuite Madame.

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

Nous allons prendre toutes les questions, ne vous inquiétez pas.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Bonjour, je suis Rémi Quinton de l'Association DEPART, Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train. Je vais intervenir en tant qu'utilisateur des trains.

Je comprends parfaitement toutes les problématiques pour insérer de nouveaux ouvrages ferroviaires, mais je pense qu'il faut que nous rappelions que sur notre région, et dans cette métropole en particulier, il y a de gros problèmes de mobilité, de congestion. Il faut quand même que nous nous rappelions aussi qu'à moyen ou long terme, nous devons nous déplacer sans émettre de CO2, ce qui fait que, de facto, la voiture est condamnée. Les transports en commun vont à être à développer énormément.

Dès que nous devons nous déplacer un peu loin, le train est le transport en commun par excellence, car il permet de se déplacer sans pollution.

De la salle

S'il est à l'heure.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Oui, s'il est à l'heure. Je vais vous donner la position de notre association s'agissant de la quatrième voie entre Blancarde et La Penne-sur-Huveaune. Notre association est favorable à ce que cette option du projet soit réalisée. Je pense que cela permet plus que de passer à trois à quatre trains par heure. Je vais donner des exemples. La circulation sur la troisième voie se fait en voie unique, ce qui entraîne des perturbations dans un sens comme dans l'autre. Avec quatre voies, il y aura donc plus de régularité, plus de fiabilité et plus de trains. Si nous avons quatre voies, contrairement dans la situation avec trois voies, les TER qui vont jusqu'à Toulon ou qui sont relativement direct de Marseille à Aubagne vont pouvoir circuler sur les voies centrales, donc cela donne plus de capacité sur toute la ligne et cela permet, d'une certaine façon, d'avoir moins de trains sur les voies extérieures, c'est-à-dire celles qui vont le plus de bruit.

J'ai plusieurs questions. Maintenant que vous avez décidé de ne jamais réaliser la quatrième voie entre La Penne et Aubagne, est-ce que le principe de faire circuler les TER vers Toulon sur les voies centrales est toujours possible ou pas ?

Mon autre question est annexe à la précédente, parce que des gens s'inquiètent de savoir si la cinquième sera faite. Les gens savent bien qu'il y a un projet de faire une ligne nouvelle vers Toulon. Est-ce que vous pouvez leur dire à quel endroit il va commencer ? Quand nous entendons dire qu'il n'y aura pas de quatrième voie entre La Penne et Aubagne, n'y en aura-t-il pas pendant 10 ans ou n'y en aura-t-il jamais ?

Je rappelle la position de notre association à ce sujet. Nous sommes favorables à un shunt souterrain ferroviaire entre la Penne-sur-Huveaune et Cassis. De cette façon-là, nous sommes certains qu'il n'y aura jamais de quatrième voie entre La Penne-sur-Huveaune et Aubagne.

Ma deuxième question. Pour intéresser les gens à un projet ferroviaire, il faut qu'il y ait des gares où ils puissent prendre le train et pas seulement les quatre trains omnibus par heure. Est-ce que vous envisagez la possibilité que les TER qui font Marseille/Toulon puissent s'arrêter à la Barasse, ce qui donne un accès à Toulon et à d'autres gares du Var depuis une gare à l'est de Marseille, autre que Blancarde, autre qu'Aubagne ?

Je pose en troisième question la même question pour les TER qui sont supposés venir du nord de Marseille, qui sont supposés faire Miramas, Vitrolles, Toulon. Pourquoi ces trains ne seraient-ils pas accessibles depuis la Barasse ?

J'imagine bien que cela modifie un peu vos plans, parce que j'ai pu voir sur les plans qu'il n'y avait qu'un seul quai central pour que les TER s'arrêtent. Est-ce que ces TER vont pouvoir accéder à ce quai central ? S'ils ne peuvent pas, est-ce qu'il n'y a pas d'autres configurations de gare à la Barasse pour qu'ils puissent s'arrêter ?

Sans même parler de ce sujet-là, ce que j'ai dit avant permettrait de passer à la Barasse de deux TER par heure aujourd'hui à six TER par heure dans un proche avenir. Six TER par heure, c'est un vrai RER. Je pense que les trains seront très remplis dans ces conditions.

Ma quatrième question est la suivante : ne pas faire la quatrième voie dès la phase 2 du projet n'est-il pas une fausse manœuvre pour la suite ? J'ai deux déclinaisons par rapport à cela. C'est par rapport au raccordement des deux tunnels qui vont venir de Marseille-Saint-Charles. Si jamais, vous faites la solution à trois voies, qu'allez-vous faire ensuite, le jour où on vous dira de passer à quatre voies ?

La deuxième question est par rapport à la différence entre troisième voie et quatrième voie et comment nous passerons éventuellement ultérieurement de l'un à l'autre, pour réaliser la cinquième voie à la Blancarde. Si j'ai bien compris vos schémas, vous réalisez la cinquième voie à Blancarde dans le cadre où il y a quatre voies, vous êtes obligés de prendre des emprises ferroviaires un peu plus vers le sud-ouest. Vous le faites si vous faites la quatrième voie, d'emblée dès la phase 2, mais si vous ne faites pas, si vous faites le système en trois voies, cela veut dire que dans 10 ans ou dans 20 ans, vous reviendrez ici et vous direz aux gens que vous ne l'avez pas fait le premier coup, mais maintenant il faut le faire parce que nous en avons besoin.

Je pense qu'à long terme, il y aura forcément besoin de cette quatrième voie. Ma proposition est qu'il sera plus bénéfique pour tout le monde de l'avoir tout de suite.

Je vous remercie.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous avez plusieurs questions. En cas de non-réalisation de la quatrième voie entre Aubagne et Toulon, que se passerait-il à terme ?

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

Je confirme effectivement que la quatrième voie implique un sujet de régularité et de report. Actuellement, il y a une voie unique. Demain, même si nous avons amélioré la régularité avec l'ERTMS et le bloc Est, cela restera une voie unique avec des croisements à Blancarde et la Barasse. Il y a donc une fragilité à ce niveau-là. L'argument est bon. Le fait de faire une double voie pour quatre TER, c'est beaucoup plus solide, plus robuste qu'une voie unique. La quatrième amène également la régularité.

Il y avait ensuite le sujet de la capacité supplémentaire sur la voie centrale. Ce n'est pas forcément vrai, parce que nous utilisons les quatre TER sur les deux voies, donc il ne reste toujours que deux voies par les voies rapides. A priori, il n'y a pas tellement plus de capacité sur les voies centrales. La quatrième voie apporte de la régularité, mais pas forcément plus de capacité.

Une autre question est sur les possibilités de faire circuler jusqu'à Toulon avec trois voies, est-ce cela ?

Rémi QUINTON, Association DEPART

Si les TER qui vont jusqu'à Toulon peuvent circuler sur la voie centrale en même temps que les omnibus, comment faites-vous entre La Penne et Aubagne avec trois voies ?

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

Si nous avons le système à quatre voies, nous avons les voies lentes au centre et les voies rapides à l'extérieur jusqu'à la Penne. Il y a une possibilité d'avoir les voies rapides qui arrivent jusqu'à Aubagne, jusqu'à Toulon sans difficulté. C'est possible. Il faudra juste aménager des itinéraires à Aubagne. Ces itinéraires restent à définir, car l'ERTMS change un peu la donne au niveau des aiguillages. Des aménagements d'itinéraires seront faits en gare d'Aubagne pour permettre d'avoir des trains rapides sur les voies externes qui vont jusqu'à Toulon. C'est faisable, ce n'est pas bloquant. Il faudra des aménagements d'itinéraires en gare d'Aubagne, mais sans acquisition foncière. C'est faisable, la réponse est oui.

Ensuite, il y avait le sujet de la Barasse. Les trains rapides ne s'arrêtent pas à la Barasse. Seuls les trains lents s'y arrêtent. Nous pouvons peut-être mettre le petit schéma des arrêts que nous avons présenté tout à l'heure un peu rapidement. Il va nous permettre de voir, car cela est un peu compliqué à expliquer.

Le schéma est à la journée. Nous aurions pu le faire à l'heure aussi, mais cela donne une idée. Vous avez la situation en 2017 qui est théorique, parce que cela dépend des horaires des trains qui sont calés. Vous avez la phase 1 et la phase 2, avec et sans quatrième voie. Vous voyez qu'au niveau de la Barasse, il n'y a pas de différence entre la Barasse et les autres gares en termes d'arrêt. La réponse est non, il n'y a pas de trains semi-directs qui s'arrêtent à la Barasse dans cette situation. Nous voyons que même sans quatrième voie, il y a quand même une augmentation importante des TER, du fait de la configuration de régularité, mais la quatrième voie amène un plus en TER. Vous voyez qu'il n'y a pas d'écart en TGV. Nous sommes donc bien sur un projet de TER. Vous aurez ce document. Il vous donne non plus les différentes situations à l'heure, mais de trains à la journée qui sont mobilisables dans le cadre du projet. Cela vous donne aussi les écarts de TER.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y avait une question sur le fait de ne pas faire d'emblée les aménagements de la quatrième voie, est-ce que cela implique d'y revenir plus tard ?

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

Les vraies fausses manœuvres, ce sont les positionnements des tunnels. C'est pour cela que nous avons positionné les tunnels là où ils sont, c'est-à-dire avec les voies centrales. Cela préserve toutes les possibilités. Le positionnement des tunnels à la Parette permet de faire trois voies ou quatre voies. Pour avoir une solution stabilisée, il y a deux possibilités pour la cinquième voie. Il y a une solution qui oriente plutôt sur une troisième voie et il y en a une qui laisse ouvertes les deux. Si nous voulons laisser ouvertes les deux, c'est plutôt la solution cinquième voie après quatrième voie, avec une fausse manœuvre plus légère que si nous faisons la solution cinquième voie qui va sur la troisième voie.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Que signifie « fausse manœuvre » ?

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

Fausse manœuvre signifie que nous faisons un investissement qui nécessite un investissement plus tard assez lourd. Ce qui est lourd ou pas relève d'une appréciation. Nous avons prévu la variante de la cinquième voie qui détruit du bâti. Elle préserve l'avenir, mais elle détruit du bâti. Tout cela va se peser.

Dans la variante proposée, nous avons intégré cela. La variante de la Parette, telle que nous l'avons présentée, préserve les deux possibilités. De toute façon, il y aura des reprises d'aiguillage. En termes techniques, ce qui est lourd, ce sont plutôt les gros travaux de génie civil, les ouvrages d'art et les tunnels. Les reprises d'aiguillages sont un peu du détail à l'échelle du projet.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous allons vous redonner le micro, mais je vais vous demander un peu de concision, car d'autres personnes veulent prendre la parole.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Il y a donc possibilité, dans le système actuel à trois voies, de faire les travaux à la Blancarde comme s'il y avait une quatrième voie.

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

Oui.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y avait une autre question sur le fait de devoir un jour, ce jour étant plus ou moins proche ou lointain, de faire une quatrième voie entre la Penne et Aubagne.

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

Non. Les besoins actuels décrits sont des besoins tout à fait respectables. Quand nous parlons de quatre TER, nous parlons des omnibus, mais vous avez aussi les Marseille-Aubagne semi-directs qui vont vers Toulon, ce sont des TER en plus. À la fin, cela fait six ou huit selon l'écart. Avec la quatrième voie et quatre TER, et avec l'arrêt à la Penne-sur-Huveaune, il y en a assez. Nous pouvons toujours en mettre plus, mais cela me paraît peu vraisemblable aujourd'hui qu'il faille en faire plus. Je ne suis pas sûr que la quatrième voie entre la Penne et Aubagne résolve le problème, il faudrait certainement beaucoup plus que cela. Il faudra probablement faire ce que vous dites, passer à la phase 4 et la ligne à grande vitesse, parce que cela bloquerait entre Toulon et Aubagne où il n'y a plus que deux voies. La phase d'après est forcément une ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon, mais nous n'en sommes pas là, parce que la ministre a circonscrit l'analyse de la concertation sur les seules phases 1 et 2 du projet. Pour l'instant, nous n'avons pas fait ces études-là.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame ?

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Je suis Julie Marty, je représente le collectif d'Aubagne depuis 2011. J'ai participé aux différentes concertations. Par rapport à ce que disait le monsieur avec les nouvelles solutions, je tiens à préciser qu'il y a eu énormément de concertations, de réunions avant, et je serais personnellement choquée que d'un coup nous disions que nous coupions à la Penne-sur-Huveaune vers Cassis. On nous a expliqué que continuer par rapport à l'ancienne voie et la suivre n'était pas une solution acceptable. Nous nous sommes battus pour qu'un tracé soit choisi sur Aubagne. La ville a été très impactée. Les concertations ont été très mouvementées. Le Maire nous a informés de l'état d'avancement des concertations avec RFF. Nous serons vigilants quant au choix du tracé qui va jusqu'à la gare d'Aubagne pour les trains rapides. Il ne faudrait pas que le fait qu'il n'y ait plus de quatrième voie entre la Penne-sur-Huveaune et Aubagne soit un signe que les trains à grande vitesse coupent par un des tracés qui auraient été écartés des précédentes concertations. J'avais cette question-là, sinon vos documents sont déjà caducs puisqu'ils annoncent pour la phase 3 la quatrième voie entre la Penne et Aubagne. Si cela est déjà écarté, cela signifie-t-il que les documents ne sont pas à jour ?

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

De quel document parlez-vous ?

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Celui que vous venez de distribuer.

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

Ce sont les études du COI. Ce n'est pas celui que nous avons distribué aujourd'hui, mais celui de juin.

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Je l'ai reçu à l'instant, à l'accueil de la concertation.

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

Il date de juin. Ce n'est pas celui d'aujourd'hui. Celui d'aujourd'hui, c'est le grand.

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures a phasé le projet de l'époque. Dans le projet de l'époque, en 2018, il y avait la quatrième voie jusqu'à Aubagne. Mais depuis, nous avons fait des études de recalage, et dans les études qui viennent de finir, nous avons constaté qu'il n'y avait plus besoin avec le système de signalisation ERTMS et le bloc Est. C'est pour cela qu'il ne faut pas confondre un Conseil qui phase un projet qui existe depuis longtemps et des études que nous mettons à la concertation.

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Ma question est par rapport aux trains à grande vitesse. Est-ce que le train à grande vitesse passera par la gare d'Aubagne et sera ensuite en tunnel après la gare d'Aubagne ? Allons-nous encore repasser par différentes options de tracés qui ont déjà été écartées lors des concertations précédentes ?

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

Je ne peux pas vous dire, parce qu'il n'y a pas d'étude là-dessus et ce n'est pas l'objet de la présente concertation.

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Il va falloir mobiliser tous les gens d'Aubagne pour leur dire que tout le travail qui a été fait en amont de cette concertation-là est caduc.

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

Non, ce n'est pas du tout ce que j'ai dit.

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

J'ai mal compris, alors.

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

Je dis qu'il y a eu une concertation à l'époque. Elle reste d'actualité. Aujourd'hui, on nous demande de concerter sur un autre projet qui est la phase 1 et 2. Si demain, une nouvelle décision ministérielle me demande d'étudier la phase 3...

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

La LGV va-t-elle s'arrêter à la Penne-sur-Huveaune ?

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

Laissez-moi finir, s'il vous plaît. Si la ministre signe une nouvelle décision ministérielle, nous referons les études et nous tiendrons compte des concertations antérieures. Nous reviendrons vous voir dans deux, trois

ans pour exposer le tracé pour la phase 4 entre Aubagne et Toulon. Aujourd'hui, je ne peux pas vous répondre sur le sujet, il n'y a aucune étude là-dessus.

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Le tracé entre Aubagne et Toulon...

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

Il n'est pas dans le projet éventuel d'enquête publique.

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Il y est, il apparaît puisque vous l'avez affiché.

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

Cela, c'est le Conseil d'Orientation d'Infrastructure qui a phasé le projet en 2018, mais ce n'est pas dans l'enquête publique. J'ai refait l'historique du projet. Dans cette concertation, nous ne parlons que des phases 1 et 2, mais...

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Tout à l'heure, vous aviez évoqué entre La Penne-sur-Huveaune et Aubagne.

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

Initialement, la quatrième voie était accolée au tunnel en 2016 et elle y est toujours. Dans les études que nous avons faites entre juillet 2018 et maintenant, il y a un nouvel élément qui est le nouveau système de signalisation qui supprime les signaux et les panneaux sur les voies, ce qui fait que les trains peuvent se rapprocher à deux minutes. Nous avons reconfiguré le bout de la gare Saint-Charles et nous proposons la cinquième voie à quai à La Blancarde, ce qui permet de décaler les trains au Sud et de les faire passer. Avec ces trois éléments, il n'y a plus besoin de quatrième voie entre La Penne et Aubagne. Pour cette phase-là, il n'y en a plus besoin. Pour les phases ultérieures de LGV, comme elle ne concerne que les TER, les omnibus, cela ne change rien. Cette partie-là n'est pas à l'étude, mais de toute façon, comme cela ne concerne que les TER, la messe est dite. Pour les TER, il n'y a besoin de quatre voies que jusqu'à La Penne et pas plus.

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Depuis 2011 que je m'intéresse à tout cela, je suis devenu spécialiste du multimodal à mon grand désespoir. Je me dis que vous allez faire une certaine confusion. Le projet s'appelait LGV PACA, il a été transformé en Ligne Nouvelle PACA d'un point de vue communication. Aujourd'hui, nous voyons bien que nous n'arrivons pas à discriminer ce qui est de l'ordre du quotidien où le monsieur a parfaitement raison, mais pour une amélioration du quotidien, nous n'avons pas besoin d'une LGV.

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

Mais là, il n'y a pas de LGV.

Julie MARTY, membre du collectif d'Aubagne

Si, tout ce qui s'est passé par rapport à la ligne nouvelle PACA, c'est aussi la nouvelle ligne LGV, et celle-ci apparaît bien sur vos documents. Vous jouez très bien sur cette ambiguïté entre le quotidien pour faire passer la pilule aujourd'hui et ce qui arrivera ensuite, c'est-à-dire la nouvelle ligne Aubagne. Vous avez eu de fortes résistances à Aubagne et dans le Var. Nous sommes toujours présents. Ce que vous venez de me dire ne me rassure pas du tout, donc nous allons bien alerter la population aubagnaise.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

Jean-Baptiste DAVID, Chambre de Commerce et de l'Industrie

Je suis Jean-Baptiste David de la Chambre de Commerce et de l'Industrie. Nous travaillons sur le sujet. Je ne veux pas du tout incriminer la SNCF, d'autant que c'était la troisième voie. Maintenant, nous voyons qu'il y a des soucis d'information. L'objectif de la CCI est bien de travailler en amont pour que nous puissions apporter des éléments une fois qu'ils seront à peu près stabilisés aux entreprises concernées. Je pense notamment au secteur de la Parette qui est à la tête de tunnel. Nous voyons qu'il y a une somme importante de travaux. Les choses se précisent au fur et à mesure. Les études avancent et permettent de préciser les impacts.

Il y a encore des doutes sur la zone d'impact en termes de travaux sur cette sortie de tunnel, mais cela sera des choses à préciser. Aujourd'hui, je voulais intervenir parce que nous voyons quand même que les choses deviennent de plus en plus précises. Cela fait des années que la CCI, comme d'autres, suit ce dossier. Il semble que l'année 2020, donc dans quelques semaines, soit un moment où il faut vraiment aller vers les entreprises du secteur et les informer directement. Je réitère une demande, il y avait l'association des entrepreneurs de l'Huveaune Vallée qui était là tout à l'heure et qui a laissé un document officiel sur leur position. Il y a un besoin dans les semaines ou mois qui arrivent de mettre en place avec la Métropole et d'autres des réflexions sur le foncier. Il va falloir informer les entreprises. Il y a aura des enjeux en termes de mobilité et d'intermodalité. Nous n'allons pas entrer dans le détail, mais pour que les gares servent, il faut qu'elles soient desservies, accessibles. Il faudra tenir compte des projets économiques.

Sur cette phase 1 et 2, il y a des mesures conservatoires, voire des éléments qui pourraient être intégrés dès la phase 1 sur la phase 2. Nous pouvons commencer à avoir des mesures conservatoires sur la tête de tunnel, de type réservation foncière, et une réflexion très officiellement actée par la décision ministérielle. Cela permettrait, dès 2021, de travailler sur la question de la relocalisation des entreprises. Il y a du foncier Métropole, SNCF, il y a plein de jaune dans cette vallée de l'Huveaune. Il y a des contraintes environnementales d'inondation, mais il y a aussi des endroits où nous pouvons rapidement apporter des solutions pour que des choses soient faites avant la DUP. Ma question est donc sur le calendrier : pouvons-nous considérer qu'en 2020, nous aurons un calendrier partagé avec les différents acteurs ?

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

Dès que la décision ministérielle sera rendue en janvier 2020, nous serons s'il y a ou non une quatrième voie et nous pourrons commencer le travail, à la fois pour les Locaux Bleus et pour la partie impactée par la quatrième voie. Nous pourrons aussi travailler avec la Métropole sur les sujets d'intermodalité, d'accessibilité, de parking qui sont essentiels.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame ? Et après Monsieur. Merci de votre patience.

Christine CAPDEVILLE, Maire de la Penne-sur-Huveaune

Bonjour, je suis Christine Capdeville, Maire de la Penne-sur-Huveaune. Pour moi, il est hors de question que nous ayons une quatrième voie qui s'arrête à la Penne-sur-Huveaune. Pourquoi ? Notre gare est saturée, il n'y a pas de parking. Il n'y a absolument rien. Nous pensons que si le TER actuel était bien cadencé, s'il y avait des humains, suffisamment de chauffeurs derrière, nous n'aurions pas de problème.

Applaudissements.

Il est évident que dans le monde économique, c'est plutôt là où il y aurait plus de gens qui disent oui, il faut quand même être honnête jusqu'au bout. Si le TER était bien cadencé, si nous avions une sortie d'autoroute, nous ne sommes pas du tout reliés avec Marseille alors que cela pourrait être fait par un métro. Nous ne voyons pas pourquoi nous allons dépenser à la Penne des millions d'euros pour une quatrième voie alors qu'il y a plein de choses à faire avant. Il ne faut pas exproprier les gens. Les gens ont passé toute leur vie à la Penne-sur-Huveaune.

Vous m'avez dit lorsque vous êtes venu à la Penne que nous avions la chance de ne pas avoir d'expropriation, puisque vous restiez sur les TVC SNCF. Seulement, cela devient trois TER cadencés. C'était mon témoignage. Nous sommes donc foncièrement contre cette quatrième voie.

Applaudissements.

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

Votre position sur la quatrième voie est très claire. Quand vous dites trois TER cadencés, pour faire trois TER cadencés en régularité, il n'y a pas besoin de la quatrième voie, mais par contre il y a besoin des aménagements dont nous venons de parler, La Blancarde, la cinquième voie minimale et à terme, il faut aussi la sortie du tunnel. Il y a quand même des besoins qui sont nécessaires pour répondre à votre besoin. La quatrième voie est effectivement autre chose. Elle permet d'avoir quatre TER.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

Michel LATIL, chef d'entreprise sur la zone de la Parette

Michel Latil je suis sur la zone de la Parette. Je me suis un peu retrouvé, au moins ce qu'il restait de la parcelle que je m'occupe, sur les plans 3D. Nous voyons que les Locaux Bleus et la zone que j'occupe représentent...

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

Préférez-vous les vues 3D ou les vues en plan ?

Michel LATIL, chef d'entreprise sur la zone de la Parette

Comme vous voulez. Pour moi, c'est clair. Vous les connaissez par cœur aussi, donc nous parlons le même langage. Les emprises foncières liées aux travaux à la tête de tunnel représentent 30, 40, 50 entreprises, donc peut-être 300, 400, 500 emplois. Ma question est la suivante : que faites-vous de ces 500 emplois ?

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

Ce n'est pas la SNCF qui gère les emplois.

Michel LATIL, chef d'entreprise sur la zone de la Parette

Mais c'est celle qui prend les terres !

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

Dans les choix de concertation, la sortie du tunnel est un peu liée à la gare souterraine, c'est un peu difficile à éviter. Il y aura de toute façon des aides à l'expropriation, nous revenons sur les sujets normaux, les procédures habituelles d'indemnisation. Le sujet doit être vu avec vous et avec les entreprises. Je ne vais pas vous faire une réponse, la question est quand même un peu directe. Un accompagnement est à faire et il y aura les indemnisations nécessaires qui incluront les sujets d'emploi. Ce n'est pas la SNCF qui gèrera les emplois, par contre tout le processus d'accompagnement, d'indemnisation et de relocalisation sera traité avec vous au fur et à mesure du sujet. Si vous êtes effectivement dans les Locaux Bleus, toutes les variantes les impactent.

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

Quel est l'ordre de grandeur des impacts en termes d'emploi ?

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

Je ne sais pas répondre. Cela dépend des variantes, jusqu'où nous allons dans l'expropriation.

Michel LATIL, chef d'entreprise sur la zone de la Parette

Je suis très surpris qu'avec les emprises foncières nécessaires à ce chantier, vous ne connaissiez même pas les enjeux. C'est grave.

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

Nous en sommes à la phase de concertation pour faire remonter les enjeux. L'enquête publique est en 2021. Le commissaire enquêteur qui n'est pas le maître d'ouvrage mettra ces sujets sur la table. En fonction des

variantes choisies, nous avons l'année 2020 pour évaluer tout cela. Cette phase sert à faire remonter les enjeux. On nous dit 300 ou 400 emplois, nous allons continuer le travail et cela fait effectivement partie des choses qui vont peser dans le débat. Dans cette phase-là, nous n'en sommes pas à compter les emplois.

Michel LATIL, chef d'entreprise sur la zone de la Parette

C'est pourtant par cela qu'il faudrait commencer.

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

Cela fait partie des choix, des éléments. Votre remarque sera portée au Comité de pilotage. Elle pèsera. S'il y a vraiment 300 ou 400 emplois et que nous ne pouvons pas les déplacer, cela pèsera dans la décision et la ministre prendra ses décisions en conséquence. Je parle ici de la décision pour l'enquête publique. Il y a encore une autre phase où vous pourrez exprimer ces sujets. Nous ne négligeons pas ces sujets bien évidemment.

Jean-Baptiste DAVID, Chambre de Commerce et de l'Industrie

Je voudrais apporter une petite précision. L'objet de mon intervention était de savoir cette méthodologie, ce calendrier de travail. Des chiffres ont été posés, il y a globalement moins de 500 emplois sur la zone Est. Ces données-là viennent d'arriver, elles avancent au fur et à mesure des études. Nous les découvrons derrière. Nous voyons les zones grisées et ce qui est restitué ou pas. Un des sujets est de dire que cela sera peut-être encore plus que cela ou que cela peut être optimisé. Sur cette base-là, nous pourrions dire publiquement si nous sommes à 150, 200, 480. Des scénarios ont été établis les années précédentes. Maintenant les choses s'affinent. Sur la partie Nord à proprement parler, c'est plutôt moins. Pour aller dans votre sens, le but est de clairement savoir les impacts en fonction des options.

La Chambre de Commerce est clairement en phase avec le projet dans son ensemble au vu des enjeux de mobilité, et notamment la quatrième voie pour avoir un vrai service ferroviaire. Nous comprenons tout à fait qu'il y a des enjeux importants pour les habitants, les entreprises et que les choses doivent être affinées. Nous avons vu qu'en termes d'information, malgré le fait que nous habitons dans la zone, c'est compliqué d'apprendre le truc 10 jours avant par arrivée d'e-mail. Notre but est d'essayer de faire cette information vis-à-vis des entreprises. La SNCF avance, nous avons des éléments. Il faut que dès 2020 les choses avancent et que cela soit officiel.

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

Nous nous engageons à revenir vers vous pour faire ce travail.

Jean-Baptiste DAVID, Chambre de Commerce et de l'Industrie

Quand vous voulez.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame ? Désolée si j'ai oublié de vous passer le micro.

Anne-Marie TABUTAUD, membre de la CLCV

Bonsoir, Anne-Marie Tabutaud, je représente la CLCV de Saint-Marcel. J'habite aussi le traverse de la Resclave. Nous avons obtenu un mur antibruit pour toute la traverse.

En entendant tout ce qui se dit, nous avons subi tous les travaux de la troisième voie, et on nous avait vanté cette troisième voie. On nous a dit qu'il y aurait trois trains par heure, etc. Nous avons vu malheureusement que cela n'a pas marché pour plusieurs de raisons, manque de trains, manque de chauffeurs. Je me demande donc à quoi la quatrième voie va servir. Si déjà avec la troisième voie, il est possible d'améliorer et de faire les quelques aménagements que vous nous avez décrit tout à l'heure pour que nous ayons trois trains à l'heure, cela serait déjà drôlement bien. Je me demande à quoi sert la quatrième, sauf peut-être à nous faire avaler la pilule pour la suite.

Applaudissements.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

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

Monsieur Jean DANIEL, vice-président du CIQ de La Pomme et riverain

Vous nous vantez, comme dit Madame, une quatrième voie mirifique. J'ai une lettre du *Renouveau ferroviaire* n° 2 pour la troisième voie. Je me permets de la lire : « *Un train toutes les 10 minutes entre Marseille et Aubagne et toutes les 20 minutes entre Marseille et Toulon fin 2006* ». Je répète ce que j'ai dit : vous faites ce que vous voulez. Quand vous avez fait l'enquête publique de la troisième voie, tout était beau, et quand l'enquête publique a été finie, nous étions épatés, le train passait au Nord et d'un coup, il est passé au Sud. Vous avez fait fi de tout ce qui avait été décidé. Je le redis là. Faites attention à ce qu'on vous dit, ne les croyez pas.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

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

Pierre LAGET, adjoint à l'urbanisme (Mairie des 11^e et 12^e arrondissements)

Excusez-moi de reprendre la parole. Je ne suis pas là pour cirer les pompes de la SNCF, mais j'ai constaté depuis cinq ans que je suis élu à la Mairie des 11^e et 12^e arrondissements qu'il y a un effort considérable de communication de la part de la SNCF, même si cela n'est pas parfait, tant s'en faut.

Durant les 10 dernières années que nous venons de passer, il y a eu l'ouverture de la L2 et il y a toujours autant de voitures, sinon plus, entre Aubagne et Marseille. La critique que je dois faire à la SNCF, c'est que vous présentez toujours dans ces réunions une vision très SNCF et que SNCF alors que nous vivons dans un ensemble largement ouvert et complexe, avec de nombreux paramètres qui interviennent. A côté de moi, Monsieur Latil parle des salariés de la zone, c'est important.

J'ai bien compris que vous en preniez fait et cause. Par contre, dans votre exposé préalable, je pense qu'il serait judicieux d'avoir une ouverture plus large sur notre espace. Monsieur voulait aller plus vite au début

parce que vous vouliez que nous parlions de la Pomme, je le comprends volontiers, mais nous vivons dans un ensemble, un territoire.

Je me souviens avoir lu un article il y a quelques années d'un éminent technicien en matière de transport, il disait à l'époque – c'est une image bien entendu – que l'autoroute entre Palerme et Lisbonne s'arrêtait à Marseille. Il y a des efforts phénoménaux à faire. Nous parlons ici de la vallée de l'Huveaune qui est un axe de circulation qui est plus que millénaire, puisque les Celto-Ligures l'utilisaient. C'est excessivement important.

Nous n'avons pas le droit de faire fausse route, c'est-à-dire que nous n'avons pas le droit de dépenser les milliards de nos impôts pour fabriquer des choses qui ne vont pas servir. C'est excessivement important. Dans les concertations, il faut avoir une force de proposition et une vraie collaboration avec tous ceux qui sont impactés. Les 300 millions qui vont être dépensés pour ce projet, ce n'est pas pour le plaisir que la SNCF va les dépenser. Nous en sommes bien conscients. Il faut le dire, le faire, véritablement en tenir compte.

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

Merci pour cette intervention. Je suis bien d'accord avec vous. Il y a une nécessité de synergie au-delà du seul ferroviaire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a-t-il d'autres interventions ? Monsieur ?

Yves FERRO, riverain de Saint-Marcel

J'ai une dernière question très courte : comment serons-nous informés par la suite ? Il y a eu un problème de communication, c'est comme cela. Une partie de la salle est potentiellement impactée par les expropriations, et les gens ne l'ont su il n'y a que 15 jours. Et encore, dans le petit quartier où nous habitons, personne ne le sait et personne n'est là. Visiblement, il y a quelque chose qui n'a pas marché, c'est comme cela. Par la suite, comment serons-nous informés ? Nous sommes à cette réunion, mais peut-être qu'à la réunion d'après qui sera très importante, nous n'y serons pas parce que nous n'aurons pas été informés. Comment pensez-vous pouvoir nous informer des choses qui concernent notre ville ?

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

La prochaine échéance est la réunion plénière de clôture pour toutes les Bouches-du-Rhône. Nous avons déjà réuni tous les CIQ. La réunion d'aujourd'hui sert aussi à exposer une partie du public. Vous parlez plus précisément, je pense, des riverains qui sont éventuellement concernés par les acquisitions foncières. Parlez-vous de ceux-là ?

Yves FERRO, riverain de Saint-Marcel

Oui, mais aussi de ceux impactés par les nuisances sonores.

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

Tous les riverains de la ligne sont impactés. Nous allons récapituler ce qui est prévu.

Carole TEISSEDRE, Directrice de la communication (SNCF Réseau)

Vous avez une source qui est extrêmement à jour et tout à fait fiable, c'est le site Internet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Monsieur disait tout à l'heure que c'est Internet qui fait foi. Vous avez cet outil qui est extrêmement à jour et tout à fait fiable.

Dès lors que vous êtes venus et que vous avez laissé vos adresses e-mail, vous êtes automatiquement intégrés dans la base de données des acteurs à qui nous envoyons régulièrement les dates de réunions.

Vous avez aussi les journalistes, *La Provence*. *La Provence* informe de ces réunions.

Vous avez aussi Facebook pour les gens qui habitent dans le secteur. Nous avons fait une campagne ciblée et géolocalisée très large.

Vous avez surtout la Mairie qui travaille avec nous à l'information. La Mairie a aussi des canaux d'information et elle a la gentillesse de bien vouloir relayer.

Il y a le travail avec les CIQ que nous menons de façon assez étroite. Eux aussi nous aident à relayer.

Nous avons quand même des canaux d'information assez larges. Nous parlons aux journalistes régulièrement et nous leur demandons de relayer l'information, et c'est ce qu'ils font. Nous faisons des interviews régulières.

Entre la presse, le site Internet Ligne Nouvelle, les CIQ, la Mairie et la base de données des acteurs, je pense que le mot peut se passer et se passe, la preuve.

De la salle

Et par courrier ?

Carole TEISSEDRE, Directrice de la communication (SNCF Réseau)

Je n'ai pas les coordonnées de tous les gens.

De la salle

Cela ne fait rien. Vous passez dans les rues concernées et vous mettez dans les boîtes aux lettres des gens, comme la publicité.

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

Madame, je répète. Vous faites partie de la base des acteurs. Vous serez informée de toutes les réunions.

En 2020, si la variante de la quatrième voie est retenue, nous allons identifier tous les gens qui sont dans le bâti et nous mettrons directement dans la boîte aux lettres. Ils seront donc forcément informés des réunions que nous ferons. Les Locaux Bleus seront également informés.

Carole TEISSEDRE, Directrice de la communication (SNCF Réseau)

Les gens qui sont impactés sont vus par SNCF un par un, si je ne m'abuse ?

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

Oui, mais ils sont vus après l'enquête publique. Les gens demandent à être informés avant. Avant l'enquête publique, les gens qui seraient éventuellement touchés par des expropriations seront informés. Nous mettrons une information dans la boîte aux lettres des gens concernés. Il y en a quand même pas mal, il y a un problème de volume, mais bon.

De la salle

Comment procédez-vous pour les indemnités ?

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

Ce n'est pas la SNCF qui fixe les indemnités, mais France Domaines qui est un organisme indépendant. Il donne le prix. Après, il y a une négociation à l'amiable. Si nous ne trouvons pas un point d'accord, il y a une expropriation et nous retenons le prix de France Domaines. C'est forcément après l'enquête publique, après 2023.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, avez-vous une question ?

De la salle

Je voudrais juste que vous remettiez les prochaines dates.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Ce sont les dernières qui concernent les Bouches-du-Rhône, puisqu'il y a un dispositif analogue dans les Alpes-Maritimes et dans le Var.

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

Je voulais rajouter un petit mot. La semaine dernière, il y a eu à Toulon une réunion sur le bruit qui préoccupe visiblement beaucoup de secteurs. Il y avait malheureusement très peu de monde. Les transparents qui ont été présentés seront sur le site, ou sont déjà sur le site. Si vous êtes préoccupés par des questions de bruit, je vous invite à les regarder.

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

La réunion était à Toulon. C'est un peu loin.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Y a-t-il d'autres questions ? Je vous remercie pour votre présence.

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

Merci à vous. Je vous remercie pour vos questions.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous mettrons le support de présentation qui a été utilisé ce soir sur le site Internet ainsi que l'ensemble des échanges. Bonne soirée.

La réunion se termine à 21 heures 15.