

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

REUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE DE CONCERTATION

SECTEUR BOUCHES-DU-RHÔNE,

17 OCTOBRE 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 30/10/2019

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



DATE ET LIEU

17 octobre 2019, à 19 heures	Marseille, Préfecture, place Félix Barret
------------------------------	---

PARTICIPANTS

Roland BLUM	Vice-Président de la métropole Aix-Marseille Provence
Jean-Marc ILLES	Chef de la mission Ligne Nouvelle PCA (SNCF Réseau)
Patrick LARMINAT	Direction territoriale et chef de projet CCR (SNCF Réseau)
Philippe QUEVREMONT	Garant de la concertation (Commission nationale du débat public)
Stéphane SAINT-PIERRE	AMO Concertation (Cabinet Nicaya)
Alain PRÉA	Responsable des zones 13 et 83 (SNCF Réseau)
Juliette TRIGNAT	Secrétaire générale de la Préfecture des Bouches-du-Rhône

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DES INTERVENANTS	6
LE PROJET PRÉSENTÉ DANS LES BOUCHES-DU-RHONE	7
LES RETOURS DE LA CONCERTATION	9
EXPRESSIONS SUR LE PROJET DANS SON ENSEMBLE	10
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	20
INTERVENTION DU GARANT	41

La réunion s'ouvre à 19 heures 00.

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

Juliette TRIGNAT, Secrétaire générale de la Préfecture des Bouches-du-Rhône

Bienvenue à chacun et chacune d'entre vous à la Préfecture. Je suis Juliette TRIGNAT, la Secrétaire générale de la Préfecture des Bouches-du-Rhône. Je vous remercie pour votre participation nombreuse à cette réunion sur la concertation avec le public et la restitution organisée par la SNCF Réseau.

Je céderai ensuite la parole à Monsieur ILLES, le Directeur territorial adjoint et le chef de la mission LNPCA, le maître d'ouvrage. Nous sommes en présence du garant de la concertation désigné par la CNDP, Monsieur QUEVREMONT, des représentants des services des cofinanceurs et du public qui a été informé par voie d'affichage dans la presse par SNCF Réseau.

Je vous donne quelques éléments de contexte. Je suppose que vous les avez bien en tête. Par décision du 4 mars 2019, la ministre des Transports a demandé à SNCF Réseau de poursuivre les études dites de recalage du programme de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et de lancer une concertation sur les deux premières phases du projet. Un dossier interministériel incluant le bilan de la concertation doit lui être remis à l'automne 2019, donc très prochainement. Je ne sais pas si vous avez une date précise, vous nous direz cela. À l'occasion de l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités par le Parlement, la ministre fixera les dates des études relatives à ces deux premières phases et le périmètre de l'enquête publique, si mes informations sont exactes.

Le calendrier du projet prévoit, pour la période 2018-2022, l'engagement des travaux de la première phase, la réalisation des études de la deuxième phase pour le lancement de l'enquête d'utilité publique en 2021. L'objectif d'obtention de la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) est fixé à fin 2022. Pour le département des Bouches-du-Rhône, sont notamment concernés, au titre de la phase 1 sur 2018-2022, l'aménagement du plateau de la gare Saint-Charles et sur la phase 2, à partir de 2028, la réalisation de la gare souterraine de Marseille et de la quatrième voie partielle dans la vallée de l'Huveaune.

Avant de passer à la restitution, je vais également laisser la parole à Monsieur BLUM pour un petit mot d'accueil et un message.

Roland BLUM, Vice-président de la Métropole Aix-Marseille Provence

Merci de votre invitation, Madame la Secrétaire générale. Je commencerai par m'excuser auprès de vous-même et de cette honorable assistance, puisque je ne peux malheureusement pas rester trop longtemps, ayant une obligation dans une demi-heure.

Je voulais tout d'abord vous remercier de votre invitation. Je remercie également tous les techniciens de la SNCF, ceux des collectivités territoriales pour le travail déjà accompli.

Je voudrais simplement faire deux remarques. Pour nous, dans le cadre du plan de déplacement urbain sur lequel nous travaillons et qui sera très prochainement arrêté, la LNPCA est un élément essentiel de notre projet de mobilité. Je voudrais également indiquer que dans ce cadre, la réalisation de la gare souterraine Saint-Charles est essentielle. La première raison est une raison d'urbanisme et d'aménagement, puisque la réalisation d'une gare à vocation métropolitaine permet de réaménager tout un quartier. Cela a été fait dans beaucoup de grandes villes en France, et nous entendons profiter de cette opportunité pour faire la même chose. Sur le plan de la mobilité, il ne vous échappera pas qu'une telle gare permettra d'augmenter la cadence au niveau des TGV et surtout d'augmenter la cadence des TER qui sont un élément essentiel de notre dispositif de mobilité. Nous souhaitons que ces TER soient multipliés et que la cadence d'un TER tous les quarts d'heure minimum puisse être réalisée. C'est le premier point qui est, pour nous, fondamental.

Le deuxième point pourrait sembler accessoire, il est néanmoins très important. Nous trouvons – et je le dis très aimablement aux amis de la SNCF – que ce qui est projeté en ce qui concerne les liaisons littorales est beaucoup trop important. Je crois que nous ne souhaitons pas qu'il y ait des cadences trop importantes pour les liaisons littorales, comme cela semble être prévu. Qu'il faille réaliser des travaux, j'entends bien. Qu'ils soient faits de cette importance nous paraît beaucoup trop important et nous souhaitons que cela soit bien examiné et revu. D'ailleurs, je crois savoir que ce que je dis n'échappe pas aux populations qui vivent dans ces quartiers et doivent partager cette opinion.

En même temps – et je le dis avec la même franchise – nous ne voulons pas que par le biais de ce type de travaux sur le littoral, cela serve de prétexte dans quelques années pour nous dire que nous ne faisons finalement pas la gare souterraine. Nous ne le voulons pas et je vous le dis très clairement et très franchement.

Je n'en dirai pas plus parce que tout le monde voudra s'exprimer. Je pense qu'il y a beaucoup de choses à dire. Je tenais, en début de cette réunion, Madame la Secrétaire générale, à dire ce que la Métropole pensait sur ces points. Merci beaucoup.

Juliette TRIGNAT, Secrétaire générale de la Préfecture des Bouches-du-Rhône

Merci à vous, Monsieur BLUM. Nous passons à la présentation.

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

Nous passons tout d'abord la parole à Stéphane SAINT-PIERRE.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Bonsoir à toutes et à tous. Je vous donne quelques éléments sur le déroulement prévu de cette réunion de concertation de clôture pour le secteur des Bouches-du-Rhône. Jean-Marc ILLES va vous présenter quelques rappels sur le projet, avec un zoom sur les aménagements et les installations ferroviaires prévus dans les Bouches-du-Rhône et les bénéfices attendus des phases 1 et 2 du projet.

Ensuite, avec Jean-Marc ILLES, nous ferons un retour sur la concertation à l'échelle de l'ensemble du territoire Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes, puis plus spécifiquement, dans les Bouches-du-Rhône qui nous concernent ce soir, sur ce que le maître d'ouvrage a entendu de la part du public et la manière dont les réactions et les contributions du public viennent nourrir la réflexion du maître d'ouvrage.

Nous aurons ensuite, à la demande de la CCI Marseille Provence, une intervention sur le projet. Nous aurons ensuite une phase d'échange avec l'ensemble des participants pour enrichir, compléter, finaliser les échanges dans le cadre de la concertation qui s'arrête le 18 octobre, c'est-à-dire demain soir à minuit pour toutes les contributions à distance. Nous y reviendrons. Enfin, Monsieur QUEVREMONT clôturera la séance en tant que garant de la concertation, mandaté par la Commission nationale du débat public. Voilà les grandes étapes de la réunion de ce soir.

PRÉSENTATION DES INTERVENANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Sans plus tarder, je vais passer la parole à Monsieur QUEVREMONT pour une introduction sur son rôle de garant dans cette concertation.

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

Merci. Je m'appelle Philippe QUEVREMONT. Je suis indépendant de la SNCF puisque je suis nommé par la Commission nationale du débat public qui est une autorité administrative indépendante. Mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public sans prendre position sur le fond des dossiers. Je participe à l'ensemble des réunions. J'interviens en général assez peu pendant la réunion, sauf si cela est nécessaire. J'exerce un rôle de garant.

Aujourd'hui, je suis au bout d'une table de personnes de la SNCF. La disposition de la salle ne permettait pas de faire autrement. Je suis un peu à part de ce côté-là, parce que j'ai un rôle différent.

Je donnerai mon point de vue sur cette concertation en fin de réunion, comme cela vient d'être annoncé.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur QUEVREMONT, merci. Je passe la parole à Monsieur ILLES pour la présentation du projet et des grandes logiques d'aménagement prévues par SNCF Réseau.

LE PROJET PRÉSENTÉ DANS LES BOUCHES-DU-RHÔNE

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

Merci, Monsieur BLUM et Madame la Secrétaire générale. Merci, Monsieur QUEVREMONT. Merci, Stéphane.

Je vous rappelle rapidement le projet dans la zone de Marseille. Nous avons bien les phases 1 et 2 qui font l'objet de la présente concertation. Nous sommes en phase pré DUP, en phase projet, d'études, d'où l'intérêt de faire des concertations, d'adapter le projet. Le projet n'est pas encore complètement défini. Nous nous adressons à vous au conditionnel, pour obtenir une DUP.

En vert, vous avez la phase 1 qui a été identifiée comme une phase de désaturation des nœuds, de modification des voies de surface, tout cela dans un but d'améliorer la régularité. Il y a des aménagements au niveau de Blancarde pour créer des voies de service sur l'axe. Il y a également des aménagements au niveau de Blancarde pour permettre le croisement des trains TER. Il y a des aménagements sur la ligne de Marseille à L'Estaque pour augmenter le trafic et il y a le doublement de la voie du port jusqu'à Arenc dans cette phase. En gare Saint-Charles même, nous allons essayer

de faire des soudas, de séparer les flux pour accélérer les rentrées sur le plateau, l'objectif étant d'améliorer la régularité, de désaturer le nœud dès cette phase 1 en créant des soudas.

En phase 2, comme l'a dit Monsieur BLUM, c'est la gare souterraine. Elle est bien dans le périmètre possible de l'enquête publique que la ministre confirmera dans trois, quatre mois, quand nous aurons rendu le dossier ministériel. Cela sera un peu plus tard. Le Copil aura, quant à lui, lieu le 20 novembre. En phase 2, nous avons bien la gare souterraine qui nécessite une entrée Nord, une entrée Sud, de compléter les aménagements à Blancarde au niveau des pharmacies militaires et nous avons aussi soumis à la concertation une quatrième voie entre Blancarde et la Penne-sur-Huveaune. Il n'y a pas de quatrième voie au-delà de la Penne-sur-Huveaune. Vous le savez, il n'y a pas de nouveauté.

Nous rappelons que les aménagements sont faits pour rendre un service. La phase qui se finit est la phase des études de recalage. Après le COI en 2018, l'État nous a demandé, avec les 11 partenaires qui participent au projet dont la Région en tant que chef de file, de revoir les objectifs fonctionnels du projet, de refaire un projet. Cela a débouché sur la décision ministérielle du 4 mars 2019.

Les objectifs fonctionnels du projet ne sont pas ceux de SNCF Réseau, mais ils ont été partagés depuis un an avec l'ensemble des partenaires sous l'impulsion de la Région. Le premier objectif est un objectif de régularité. Il implique de séparer les flux en surface, de garer les TER sur les axes pour éviter qu'ils se croisent sur le plateau et de séparer les flux techniques qui sortent de Blancarde des circulations commerciales afin d'éviter de propager les retards jusqu'à Nice et vers le nord.

Nous voulons pour la gare souterraine – et vous avez entendu parler de Montparnasse et de tous les incidents parisiens – un itinéraire alternatif. Quand nous avons des systèmes informatiques liés, nous pouvons passer sous la gare et cela fonctionne toujours. Quand nous avons une gare de surface ou une seule gare, cela marche moins bien.

Concernant l'objectif d'augmentation de capacité, c'est un projet TER, pour passer en situation cible jusqu'à 23 TER aller-retour par sens à Marseille. Au-delà de la mise en service de la gare, c'est un projet pour 100 ans. C'est un service qui rend possibles des projets impossibles si elle n'existait pas. Quels sont ces projets possibles ? Nous augmentons encore la capacité sur Marseille-Aix, nous pouvons faire la boucle au niveau de Rognac-Aix. C'est le projet en vallée de l'Huveaune. C'est aussi celui de la Côte Bleue, qui donne des possibilités de développement pour des lignes que

nous sommes en train de régénérer. C'est un projet qui rend possibles d'autres projets et permet une augmentation du TER dans le nœud marseillais.

La gare souterraine permet bien sûr aux trains de passer, de traverser. C'est la logique de RER. Vous connaissez le RER A et le RER B qui traversent Paris. Nous pourrions avoir des TER traversants à Marseille, des trains rapides traversants. 15 minutes seront gagnées, du fait qu'avec la gare souterraine, les trajets seront plus rapides.

Je vous propose de faire un retour sur la concertation. Stéphane va vous faire un rappel sur le quantitatif, le nombre de personnes. Ensuite, nous rentrerons, secteur par secteur, sur ce que vous nous avez dit. Ce n'est pas ce que dit le maître d'ouvrage, mais ce que vous nous avez dit.

LES RETOURS DE LA CONCERTATION

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vous donne quelques rappels sur le dispositif de concertation qui a été mis en œuvre dans les Bouches-du-Rhône par SNCF Réseau, sachant qu'un dispositif analogue a été mis en œuvre dans le Var et dans les Alpes-Maritimes.

Après une réunion d'ouverture le 12 juin dernier, il y a eu un certain nombre d'ateliers riverains qui ont permis aux riverains concernés par les aménagements d'avoir des informations personnalisées et précises sur les secteurs d'aménagement les concernant. Ces ateliers riverains ont également été accompagnés de permanences du maître d'ouvrage dans les municipalités, les mairies de secteur ou à la Penne-sur-Huveaune, de manière à ce que les riverains puissent se renseigner de manière individualisée.

À partir du mois de septembre, un certain nombre de réunions publiques ont été tenues, secteur par secteur, pour Marseille Saint-Charles, Marseille Nord, la Blancarde et la Penne-sur-Huveaune, le faisceau d'Arenc. Il y a également eu, en lien avec les recommandations de la CNDP, trois ateliers thématiques à vocation régionale qui se sont tenus, l'un dans les Bouches-du-Rhône, un autre dans le Var et le dernier dans les Alpes-Maritimes. Ils concernaient l'environnement, le développement durable, la socio-économie et la saturation ferroviaire. Ce soir, c'est la réunion de clôture pour les Bouches-du-Rhône à Marseille. Ce dispositif présentiel a été accompagné d'un dispositif à distance, avec la possibilité de laisser des avis par e-mail sur le site Internet du projet ou par courrier.

Sur le plan quantitatif, environ 1 500 personnes ont participé de manière directe, en présentiel, sans compter les réunions de cette semaine. Pour les Bouches-du-Rhône, le nombre de participants s'élève à environ 700 personnes, 330 dans les réunions publiques, 176 dans les ateliers et dans les autres réunions qui ont pu être demandées par les élus, les associations et qui ont donné lieu à des échanges ciblés, et 30 personnes dans les permanences.

Deux cents contributions à distance ont été enregistrées, sachant que certaines pétitions ou contributions collectives ont été comptabilisées pour une contribution. 45 concernent le territoire des Bouches-du-Rhône. Ces contributions concernent à la fois Internet, Twitter, courrier.

Je repasse la parole à Jean-Marc ILLES qui va vous détailler secteur par secteur les aspects qualitatifs.

EXPRESSIONS SUR LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

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

Globalement, sur les trois départements, il y a eu retour très positif sur l'évolution du projet de désaturation des nœuds et sur la priorité donnée au TER, au RER, au transport du quotidien. Cela a été remonté à peu près partout, avec la perspective de développement durable, de suppression des congestions routières, de la pollution. Nous avons entendu cela partout.

Les gens ont exprimé leur intérêt envers les phases 1 et 2, compte tenu de la fréquence augmentée des TER et de la régularité qui, nous le savons sur PACA, est perfectible. On nous aussi dit que certaines choses restaient à approfondir, étaient insuffisantes, qu'il fallait aller plus loin, notamment sur l'intermodalité, les insertions urbaines avec les métropoles. Cette réflexion est revenue dans les trois départements et sur Marseille. Nous devons continuer à améliorer cette intermodalité qui n'apparaît pas suffisamment dans le projet. Les accès routiers ont également été une source de préoccupation. Il est beau de prévoir des gares, mais il faut également des accès routiers, à défaut le projet ne marchera pas.

Certains, en particulier ceux qui sont proches des voies, se sont inquiétés des nuisances sonores et visuelles. Les participants ont bien compris que l'enquête publique serait menée dans un an et demi, mais d'ici là, ils souhaitent que la SNCF Réseau revienne les voir avec le problème du bruit,

des impacts visuels, sinon le projet ne marchera pas. Le dernier point est une demande d'approfondissement sur les impacts sur les entreprises. Dans les zones d'aménagement, il y a beaucoup d'entreprises qui sont concernées. Il faut regarder les impacts, le relogement, l'évolution du projet.

Il y a aussi eu des expressions sur les phases 3 et 4, mais celles-ci concernent moins les Bouches-du-Rhône. Je vais passer assez vite. Nous avons eu à la fois des avis favorables pour les phases 3 et 4 pour le report modal. Certains nous ont reparlé du projet initial qui passait par la zone d'Aix, puis vers Brignoles (ancien tracé Nord) pour mutualiser les nuisances en la mettant à côté de l'autoroute. Nous avons aussi eu des avis défavorables pour les phases 3 et 4, considérant que les coûts et les impacts étaient beaucoup trop forts.

Dans les Bouches-du-Rhône, il est ressorti de manière globale sur les phases 3 et 4 la crainte qu'une quatrième voie partielle soit les prémices d'une quatrième voie allant plus loin. Même si j'ai redit que cela était sorti du projet, cette crainte a été exprimée. Il y a une crainte que nous allions plus loin concernant cette quatrième voie. Je confirme que cela n'est pas le cas, mais cela a été exprimé.

Sur Marseille, on ne nous a pas parlé uniquement du projet, mais aussi de la SNCF en général. On nous a dit de changer un peu le projet en aménageant une grande gare à La Blancarde en lieu et place de la gare souterraine. C'est un projet différent, c'est pour cela que je considère que cela est un peu en dehors du périmètre ou du programme fonctionnel. On nous a demandé d'intensifier la régénération de nos voies, notamment sur la Côte Bleue et on nous a parlé du service d'aujourd'hui, c'est-à-dire sans parler d'investissement, de ce qu'est le service de la SNCF aujourd'hui. On nous a dit que les retards étaient encore trop nombreux. On nous a parlé de la sécurité, de l'accessibilité PMR, de l'état des gares et on nous a demandé de végétaliser les espaces environnant la gare Saint-Charles. C'est le quotidien indépendamment du projet d'investissement.

Sur le secteur de la gare Saint-Charles, plusieurs expressions ont demandé que la Métropole se positionne sur l'opportunité de la gare Saint-Charles souterraine en cohérence avec SNCF Réseau. Cette demande est pleinement satisfaite par l'intervention du Vice-président.

On nous a dit aussi que nous devons synchroniser nos projets avec les projets de mobilité de la Métropole en vue de garantir la fluidité des modes. On a insisté sur la connexion entre l'organisation des différents flux entre la gare ferroviaire et les autres transports en commun (métro, tramway, bus). Il y a eu un soutien à l'interconnexion entre le projet de gare et de tramway sur le boulevard National. On nous demandé comment nous comptons nous organiser, car nous

supprimons des parkings dans la gare. Il faudra les remplacer et s'organiser autour des dépose-minute. On nous a aussi demandé à Saint-Charles comment fonctionnera la gare actuelle pendant les travaux de la gare souterraine. Les gens étaient inquiets que les accès soient compliqués et que tout ceci marche moins bien.

On nous a demandé des ouvertures en direction du boulevard d'Athènes. Certains nous ont dit que des dessertes étaient manquantes et ont demandé la création d'une halte à la Belle de Mai. Cela a été dit plusieurs fois. On nous a également dit de sécuriser le passage souterrain sous la gare et un intérêt pour le projet « quartiers libres » a été exprimé. On nous a demandé de poursuivre la réflexion d'intégration urbaine du projet de gare et d'amélioration de la qualité de la ville. Certains ont dit que le projet « quartiers libres » était insuffisant tandis que d'autres se sont félicités de ce que nous faisons, mais en tout cas, la connexion entre « quartiers libres » et le projet de gare a été soulignée comme quelque chose de très positif.

Nous avons eu des demandes assez techniques sur la partie ferroviaire, la capacité d'accueil des trains traversant la gare souterraine, la profondeur de tunnel, le tracé du tunnel, la pertinence de prévoir une cinquième voie supplémentaire en gare souterraine de Saint-Charles. On nous a aussi posé des questions assez précises sur la répartition des RER entre Nice et Toulon. C'est 60 % qui vont à Toulon et 30 % qui vont à Toulon et Nice. On nous a demandé le nombre de voies réservées à quai pour les TER. Je peux répondre aujourd'hui, c'est 12 sur 20 qui seront réservées pour les TER en gare de surface. On nous a interrogés sur le type de desserte (TER ou TGV) associé. En gare souterraine, c'est deux tiers de TER et un tiers de TGV. Ce sont des questions précises dont la réponse peut être donnée immédiatement.

Des inquiétudes sur la gare Saint-Charles se sont exprimées, certainement moins qu'ailleurs, mais il y en a eu quelques-unes. On nous a demandé que certaines phases soient anticipées au niveau du secteur des Abeilles. Certains nous ont dit que sept ou huit ans de travaux étaient un peu trop courts, que cela risquait d'être plus long. Des inquiétudes portaient aussi sur le bruit, les camions au niveau de la gare, sur l'évacuation des déblais. La solution ferroviaire d'évacuation des déblais a été saluée et nous avons été invités à poursuivre dans cette voie. D'autres inquiétudes concernaient la résistance du sous-sol, les fissurations du bâti, les infiltrations. On nous a demandé comment nous allions traiter tout cela. On nous a dit qu'on nous faisait confiance en tant qu'ingénieur SNCF, mais que nous n'étions pas à l'abri de bêtises. Tout cela nous a été dit clairement, y compris les tassements et les impacts sur les circulations des trains en surface.

Nous passons ensuite sur le secteur de Marseille Nord. Nous avons eu une remontée assez unanime sur le secteur de Marseille Nord qui comprend deux zones un peu différentes, la zone de Saint-André et la zone de Delorme/Saint-Louis, quant à la faiblesse de la desserte actuelle en transports en commun et la nécessité d'améliorer à travers le ferroviaire ou d'autres modes la desserte des quartiers Nord qui sont actuellement isolés. La desserte ferroviaire est ressortie comme un mode important pour désenclaver les quartiers Nord. Là aussi, on nous a redit l'importance d'observer une cohérence entre les projets, de se coordonner avec la Métropole pour améliorer les mobilités et les choses déjà entreprises par la Métropole.

Nous avons eu des demandes assez claires pour créer une halte à Saint-André, à la fois par les habitants et le monde économique. Les deux nous l'ont dit. Certains s'interrogent sur la cohérence du projet, sachant que d'autres haltes ne sont plus desservies. On nous a demandé comment nous gérerions le fait que certaines haltes ne seraient plus desservies tandis que d'autres seraient à créer.

On nous a ensuite dit plein de choses sur la suppression des passages à niveau de Saint-André et Saint-Henri. On nous a demandé la vraie raison de cette suppression, avec une suspicion sur la raison avancée, pour le TER ou pour le fret. Nous avons constaté des perceptions différentes des enjeux de sécurité du passage à niveau selon que nous soyons un riverain, où les personnes perdent un accès, ou selon que nous soyons un usager de la route, conducteur de bus. Certains nous ont dit qu'il y avait des sujets de sécurité qui doivent être traités.

Des craintes fortes, voire très fortes, ont été exprimées, liées aux impacts des variantes proposées pour la suppression du passage à niveau de Saint-André. Deux variantes ont été proposées. Les craintes concernent les impacts des flux de circulation des véhicules légers, les conséquences sur l'enclavement du quartier, la conséquence sur la sûreté du quartier et les impacts fonciers. D'autres craintes étaient liées aux nuisances sonores liées à l'augmentation du nombre de trains et on nous a demandé ce que nous comptons faire contre les nuisances sonores. On nous a dit aussi que nous ne pouvions pas faire le projet seul, mais en coordination avec les autres projets portés par la Métropole et le Grand Port Maritime de Marseille, parce qu'il y a des liaisons entre tous ces sujets.

Lorsque nous présentons des variantes, nous souhaitons des positionnements sur les variantes. Nous pouvons dire que nous n'avons pas eu de consensus sur le choix des variantes de suppression du passage à niveau de Saint-André, entre l'élargissement du point du boulevard Barnier et la création du pont-rail au niveau du boulevard Cauvet. Les sujets évoqués ont été l'acquisition de maisons au niveau de la traverse du Chemin de fer, l'augmentation du trafic bus dans la traverse du

Chemin de fer, la desserte bus qui s'éloignerait si la variante Barnier était retenue, des demandes d'études complémentaires pour adapter la chaussée au passage des bus. On nous a aussi proposé un itinéraire alternatif pour les bus à travers la zone d'Actisud. Globalement, nous pouvons dire que nous avons eu une opposition à ce stade aux variantes que nous avons proposées pour supprimer les passages à niveau.

Sur l'entrée Nord du tunnel, de nombreux questionnements se sont exprimés sur les nuisances générées par les travaux, les flux de camions, le transport des déblais, leur dépôt en carrière. Les gens qui habitent dans la zone ont identifié un risque si les camions vont vers la carrière de Marseille et de Sainte-Marthe. Une demande d'élargissement de la concertation a été émise pour étudier ces impacts.

On nous a dit qu'il fallait profiter du projet pour améliorer le cadre de vie, maîtriser les nuisances sonores dans le quartier Delorme/Saint-Louis. On nous a parlé d'accidents dramatiques, d'enfants traversant la voie ferrée, qui ont marqué certains quartiers. On nous a demandé d'en profiter aussi pour essayer de réduire les nuisances olfactives liées aux trains de déchets circulant sur la voie tiroir le long de la ligne Paris-Lyon-Marseille.

Nous avons des demandes de désenclavement des quartiers Nord. Concernant le tunnel de Saint-Louis, nous n'avons pas recueilli énormément d'expressions, mais nous avons eu quelques inquiétudes sur l'impact sur l'habitat et on nous a demandé de bien vérifier si le tunnel fragilise ou non les habitations situées au-dessus. On nous a aussi dit de profiter des travaux pour élargir le pont-route de l'avenue des Aygaldes. Il est au projet, mais il nous a été rappelé comme important. On nous a demandé de faire tous les travaux en même temps, afin de concentrer les nuisances dans le temps. Cela n'est pas toujours possible à cause des ralentissements, mais la demande a été faite.

Concernant le positionnement sur les variantes de l'entrée Nord du tunnel, l'expression du public ne permet pas de dégager l'une ou l'autre. Nous ne pouvons pas dire en tant que maître d'ouvrage qu'il y a une variante préférentielle à ce stade parce que c'était plutôt 50/50. La variante Nord n'entraîne pas d'impact sur la cité Bassens. Elle est soutenue par plusieurs habitants des cités souhaitant rester sur place ou craignant que les conditions de relogement ne répondent pas à leurs attentes.

En ce qui concerne la variante Sud, celle qui nécessite le relogement des habitants de la cité Bassens, elle est soutenue par les acteurs économiques et quelques habitants. Elle est perçue

comme moins impactante pour les entreprises, elle offre des perspectives pour la zone économique de la Delorme et elle permet un relogement des habitants dans un cadre de vie amélioré.

Il y a eu un questionnement quant au devenir des zones délaissées après les travaux et une demande d'embauche des habitants du quartier via les entreprises de travaux publics, des contrats d'insertion.

J'ai mis un nota important. Nous avons eu une forte mobilisation des secteurs de Saint-André et de Saint-Henri et peu de présence des habitants de la cité Bassens et des cités au nord de la ligne ferroviaire. Les retours sont donc à pondérer.

Nous passons au secteur de la Blancarde et de la Penne-sur-Huveaune. Aucun avis ne s'est exprimé sur le technicentre de Blancarde. Sur la cinquième voie en gare de Blancarde, il y a eu une hostilité des locataires de l'immeuble de la Blancarde, quelques parkings sont touchés et une zone d'espace vert. Concernant la sortie du tunnel à Parette, nous avons eu une crainte quant aux impacts travaux du raccordement des voies. Les entreprises sont plutôt favorables au projet, mais demandent que les accès routiers soient précisés avant et après les travaux. Il faut également évaluer les pertes d'emplois et voir comment et à quel endroit nous relogeons les entreprises. C'était plutôt positif sur le secteur de la Parette, mais avec des demandes d'accompagnement du projet. On nous a demandé si nous comptons maintenir la coulée verte de la L2. Je le confirme aussi, nous maintenons la coulée verte, mais les gens étaient inquiets sur ce sujet.

Sur le secteur de Blancarde, la Penne-sur-Huveaune, nous avons eu des demandes qui concernent toutes les gares de la ligne, même s'il y avait un peu moins de monde dans les autres réunions. Il y a un sujet sur les stationnements dans ces gares. Il faut augmenter les capacités de stationnement en cohérence avec l'augmentation des trafics. Nous avons eu un retour sur les travaux de la troisième voie qui datent de 2006-2014. On nous a dit qu'ils ne s'étaient pas toujours bien passés avec nos prédécesseurs de RFF, notamment au niveau des réductions de nuisances sonores, des clôtures des emprises. On nous a dit qu'on ne nous faisait pas forcément confiance parce que RFF avait fait telle ou telle chose. Les gens ont dit qu'ils auraient aimé que cela se passe différemment. Plusieurs personnes du quartier Air Bel se sont exprimées. Elles ont demandé à améliorer la traversée routière de la plateforme. Plusieurs ouvrages sont à sens unique. Si nous faisons la quatrième voie, on nous a demandé d'en profiter pour élargir les routes.

Le bruit est déjà perçu comme problématique dans la vallée de l'Huveaune. Les inquiétudes portent sur le risque d'aggravation, mais les riverains souhaiteraient que la situation s'améliore dès aujourd'hui. Le risque d'inondation a également été cité.

Nous avons été alertés sur la nécessité de vérifier que toutes les personnes concernées par un impact sur leur bâti soient informées et puissent, le moment venu, s'exprimer.

On nous a dit que la quatrième voie n'était peut-être pas justifiée, un doute s'exprimant sur la capacité de remplissage des trains. Des gens se sont exprimés sur le fondement même de la quatrième voie, en comparant le coût de 300 millions d'euros et le gain attendu. Je crois qu'il y avait même la Maire de la Penne-sur-Huveaune.

Nous pouvons dire que nous avons plutôt eu une opposition majoritaire sur la quatrième voie de Blancarde à la Penne-sur-Huveaune. On nous a dit que trois voies avec trois trains par heure sont suffisantes. Un soutien minoritaire à la quatrième voie s'est aussi exprimé, souhaitant qu'il y ait un service de quatre TER par heure, pour préserver l'avenir, répondre aux besoins des salariés des entreprises de la vallée de l'Huveaune. Cependant, cette quatrième voie doit être coordonnée avec les projets urbains et les projets d'intermodalité. Le mot intermodalité est très fort, comme cela nous a été rappelé.

Je passe ensuite au secteur d'Arenc. Il y a un très bon retour sur le secteur d'Arenc. C'est le secteur sur lequel il y a eu le plus d'approbations. Les expressions ont confirmé l'importance d'une desserte au moins au quart d'heure. Les gens se sont, par contre, interrogés sur la compatibilité en heure de pointe de cette desserte avec les trains de fret. Les élus locaux concernés nous ont demandé d'être associés au processus de gouvernance.

Sur le faisceau d'Arenc, on nous a demandé comment nous pérennisions les installations terminales embranchées de Panzani et Sogaris. On nous a dit qu'il fallait les maintenir et que le fret continue à fonctionner. On nous a aussi demandé quelle était l'incidence du projet sur la libération de fonctionnalités urbaines en gare du Canet, la relation entre les deux.

Sur le doublement des voies de la halte d'Arenc, on nous a demandé d'augmenter les places de stationnement. On nous a également demandé quels étaient les impacts sur le bâti environnant. Il n'y en a pas. Une petite variante technique a été demandée pour déplacer le quai.

Le doublement de la ligne entre la gare Saint-Charles et le faisceau d'Arenc est fortement soutenu, mais celui-ci doit être accompagné par une desserte en transport collectif, par la création d'une

halte supplémentaire à la Belle de Mai. Des interrogations se sont toutefois exprimées concernant l'évolution des nuisances sonores, en lien avec l'augmentation du nombre de trains. Nous avons eu une proposition sur l'insertion urbaine, nous suggérant de profiter des travaux pour couvrir l'entrée du tunnel de Lajout pour diminuer les incidents sur la place Bellevue. Une demande d'emploi de la main-d'œuvre locale a également été émise. Nous avons aussi eu une demande de mettre un tram-train sur cette ligne entre Marseille et L'Estaque.

Voilà pour les retours. Je repasse la parole à Stéphane.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour cette présentation exhaustive, secteur par secteur. Nous pourrions y revenir dans quelques instants. Comme nous l'avons fait dans les autres réunions de clôture dans le Var et dans les Alpes-Maritimes où des associations avaient préparé une contribution et sollicité le maître d'ouvrage pour présenter dans un temps court cette contribution, il y a une sollicitation de la CCIMP. Je passe donc la parole à Monsieur AMAR, Vice-président de la CCIMP pour cette contribution. Nous mettrons à disposition les slides que vous allez présenter. Je vous passe le micro.

Laurent AMAR, Vice-Président CCI Marseille Provence

Merci d'associer le monde économique à cette phase de restitution. Merci pour le travail de concertation accompli. Cela n'est pas toujours facile, mais vous l'avez mené au bout.

Vous avez constaté que les trois Chambres de Commerce et d'Industrie métropolitaines et la Chambre de Commerce et d'Industrie régionale ont pris position en faveur de ce projet indispensable. Les Présidents Bianchi, Gomez, Savarino et Chauvin de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence ont cosigné cette déclaration commune. Que dit-elle ?

Le réseau des CCI demande une décision ministérielle ambitieuse et rapide pour un projet attendu de longue date. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) doit valider ce calendrier ambitieux. Il serait bien qu'une mission de financement voie le jour pour crédibiliser le projet et l'amener à son terme. Nos déplacements du quotidien au sein des métropoles doivent guider l'avancement du projet, sa construction. Cela veut dire une gare souterraine à Saint-Charles et une quatrième voie dans la vallée de l'Huveaune, une navette toulonnaise autour de la Métropole, le traitement du nœud azuréen autour de Nice en phase 1 et non en phase 2.

Madame la Secrétaire générale, représentante de l'État en région, nous attendons au plus tôt, c'est-à-dire au plus tard début 2020, une décision ambitieuse de la ministre ou de son secrétaire d'État

nouvellement nommé aux transports. Cela veut dire que nous débiterions l'enquête publique en 2021, comme Jean-Marc ILLES l'a rappelé tout à l'heure. En restant tous mobilisés, nous devons aboutir à un service ferroviaire régional et métropolitain, performant et continu.

Si je fais un focus sur la Métropole Aix-Marseille Provence, je soulignerai deux points. Premièrement, le saut qualitatif ne viendra que de la gare souterraine, ou alors il n'y en aura jamais. Cela veut dire que la solution page blanche, c'est-à-dire les aménagements de surface, n'est pas une alternative. La phase 1, puis plus rien ensuite, n'est pas possible. Si nous voulons un RER métropolitain comme l'a dit Monsieur BLUM tout à l'heure, cela passe par la gare souterraine. Pour revenir sur ce que vous avez dit, Monsieur ILLES, sept, huit ans de travaux, c'est bien et c'est faisable. Si nous nous mettons sur une échelle de 20 ans, nous parlons d'autre chose et dans ce cas-là, nous faisons le deuil du développement économique et donc de l'emploi.

Le deuxième enjeu, de notre point de vue, ce sont les entrées, les têtes de tunnel, au Nord et à l'Est. Au Nord, il y a deux variantes avec des impacts fonciers économiques contrastés. La variante Sud, que je vais baptiser la variante en synergie avec la cité Bassens pour parler politiquement correct, préserve le foncier économique et donc l'entreprise, les emplois. C'est celle-là qui doit être retenue.

Si nous allons sur l'Est, à côté de la zone industrielle Saint-Pierre. Il n'y a pas de choix de variante à faire et vous l'avez dit, Monsieur ILLES, c'est un accompagnement réel des entreprises impactées pour optimiser, voire relocaliser, les établissements qui nécessiteront de l'aide.

Voilà ce que je voulais dire au nom du monde économique. Merci de m'avoir écouté.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

Un dernier élément de présentation de Jean-Marc ILLES sur les suites et le calendrier du projet avant de vous passer la parole. Je vous donnerai quelques consignes sur ce point.

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

Nous allons vous passer la parole, ne vous inquiétez pas. Rapidement, que va-t-il se passer suite à la concertation ? C'est la dernière réunion publique aujourd'hui, celles du Var et des Alpes-Maritimes ont déjà eu lieu. Trois comités territoriaux réunissant les élus concernés, les partenaires financeurs se réuniront sous l'égide des préfets de département. Je crois qu'ici, c'est Madame la Secrétaire générale qui officiera. Ce n'est pas une concertation, mais une instance de gouvernance

qui va écouter les élus et les associations qui seront invitées par la Préfecture. Une réunion importante sera le Comité de pilotage qui va faire la synthèse de tout ce qui a été proposé, de tout ce qui a été remonté et une proposition à la ministre à travers le dossier ministériel qui sera envoyé au plus tard début de l'année prochaine.

Nous espérons une décision ministérielle en février. Cette décision ministérielle ne décidera pas du projet, mais elle nous dira de continuer en faisant une étude d'impact sur un certain périmètre, de préparer le dossier de l'enquête publique pour qu'en 2021, le commissaire enquêteur fasse une enquête publique, revienne vers les populations pour qu'elles expriment leur point de vue. La décision interviendra après l'enquête publique avec la Déclaration d'Utilité Publique. Il y a encore une phase en 2020 de concertation complémentaire sur plusieurs sujets et en parallèle, nous allons produire le dossier d'enquête publique. Cela veut dire que cela n'est pas fini, même si la phase est importante puisque le périmètre va être défini. Nous visons mi 2021 pour l'enquête publique.

Indépendamment des solutions orientées, avant d'être choisies, nous allons continuer à concerter sur l'intermodalité. Il est remonté que notre projet n'était pas assez complet en termes d'intermodalité. Nous allons donc travailler là-dessus avec nos partenaires métropolitains. Nous allons aussi travailler sur le bruit, en allant plus dans le détail. Nous ne pouvons pas savoir l'impact du bruit selon les variantes, car ce ne sont pas les mêmes selon les endroits. Il faut donc que les variantes soient stabilisées, cela reste à faire. Enfin, nous travaillerons sur l'insertion urbaine et paysagère dans tous les secteurs. Quelles que soient les variantes choisies, nous allons continuer à concerter sur ces sujets. En tant que maître d'ouvrage, je m'engage à organiser dès février une nouvelle séquence sur ces sujets.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous allons maintenant pouvoir échanger ensemble. Je vous donne quelques indications concernant les conditions dans lesquelles nous vous proposons d'échanger. La configuration de la salle est ainsi faite que nous allons organiser la distribution de la parole et des micros aux différentes personnes qui vont le solliciter. Nous prendrons toutes les questions. Nous allons simplement essayer d'organiser cette phase.

Vous aurez peut-être des points de vue convergents ou divergents, ce qui nous importe est de recueillir les différents points de vue. Soyez respectueux des points de vue différents qui s'exprimeraient le cas échéant.

Nous enregistrons cette séance pour la retranscrire sous forme de verbatim et en faire une synthèse fidèle. Demandez le micro, levez la main, nous viendrons vers vous les uns après les autres. Nous ne pourrons pas parler en même temps, mais nous allons prendre toutes les questions. Présentez-vous et parlez dans le micro en essayant d'être assez concis puisque nous sommes assez nombreux. Pour les téléphones, si vous avez l'impossibilité de ne pas prendre un appel, faites-le à l'extérieur. Cela sera mieux compte tenu de la résonance de la salle.

Des photos sont prises. Si des personnes ne veulent pas figurer sur les photos, levez la main, nous éviterons que ces personnes soient dans le champ des photos.

Si vous souhaitez intervenir, levez la main. Je vais distribuer la parole.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Serge PIZZO, Président du CIQ Belle de Mai

Bonsoir. Serge PIZZO, Président du Comité d'Intérêt de Quartier de la Belle de Mai. Je ne vais pas insister, mais quand même un peu, sur la nécessité de réfléchir à une halte ferroviaire à la Belle de Mai. Cela a été évoqué dans les comptes rendus. Cela a été dit dans la présentation. Nous avons vu sur le document que vous nous avez donné un petit encart qui est très nébuleux. J'insiste sur la halte ferroviaire à la Belle de Mai.

Ensuite, nous n'avons pas évoqué dans les différentes concertations les ouvrages existants de la SNCF. Allez-vous en profiter pour les agrandir, notamment les ponts de la rue Levat et du boulevard Guigou qui sont à passage unique afin de faciliter la circulation entrante et sortante du quartier ?

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

Je vais répondre à la deuxième question. Dans le cadre du projet, nous avons regardé le gabarit ferroviaire avec la nécessité de remplacer le GF de certains ouvrages. Vous parlez de deux ouvrages routiers. Bien évidemment, c'est compris dans le projet. Le projet Aix-Marseille est en cours. Nous en profitons pour élargir des rues à Luynes et à Aix. C'est le genre de choses qu'il faudra étudier dans le cadre du projet.

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

Je vais juste compléter. De manière générale, je confirme ce que tu dis, Patrick. Quand il n'y a pas de travaux, c'est un financement autre, un projet spécifique pour traverser la voie ferrée, pour

agrandir. Celui qui traverse doit trouver les financements. De manière générale, quand nous touchons à la voie ferrée, nous en profitons pour traiter le sujet routier. C'est la règle.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous allons prendre d'autres questions. Merci de votre patience, parce que nous allons prendre tout le monde.

Henri DE MATOS, Président de l'association de défense de l'environnement de la basse vallée de l'Huveaune

Je représente aussi ce soir la CLCV. Madame la Secrétaire de la Préfecture, je suis un peu dubitatif dans le sens où dans votre introduction, vous indiquez déjà d'entrée une quatrième voie pour 2028. Nous ne souhaitons pas de quatrième voie. Nous n'en voulons pas.

Deuxièmement, en disant que cette quatrième voie à la Penne-sur-Huveaune n'ira pas plus loin, nous nous sentons pris pour des imbéciles parce que quand nous voyons les fuseaux prévus, cette quatrième voie continuera de la Penne à Aubagne jusqu'à Toulon.

Troisièmement, Monsieur le représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie, vous dites que vous êtes pour cette quatrième voie. Vous avez simplement oublié de demander aux entreprises qui sont le long de cette quatrième voie entre la Penne et Aubagne, elles sont toutes expropriées. Tous les parkings seront supprimés. Leur activité économique sera complètement rasée.

J'insiste bien, il suffit de prendre une photo, un point de vue visuel par-dessus pour voir que cette allée ne peut pas supporter quatre voies. Cette quatrième voie continuera, pas maintenant, mais nous savons qu'elle va continuer. Nous avons prévu des bouchons astronomiques pour déplacer six voies d'autoroute, reconstruire les viaducs de l'A50 vers Toulon, et cela, vous n'y couperez pas. Cela se fera et pendant des années, il y aura des kilomètres de bouchons. Déjà ce soir, quand nous sommes descendus, il était 18 heures, le bouchon arrivait déjà au tunnel de l'Huveaune et sur la L2. Merci.

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

Sur le positionnement, je n'y reviens pas, vous l'avez bien identifié dans votre intervention. Sur la quatrième voie, je répète, le projet dont vous parlez n'existe plus. Il n'y a plus de quatrième voie entre la Penne-sur-Huveaune et Aubagne. Il n'y en a pas besoin, donc ces travaux-là n'existent pas

ni dans le périmètre de l'enquête publique, ni même dans les phases 3 et 4 à venir. C'est un sujet qui n'existe plus. Je le confirme et je le redis.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

Claude MATRONE, riverain de Saint-Marcel

Bonsoir, Claude MATRONE, je suis un habitant sur le tracé, après la gare de Saint-Marcel. Ce soir, je me rends compte qu'il y a déjà eu pas mal d'échanges sur ce projet. Je voudrais savoir comment vous avez averti les habitants, parce que nous ne l'avons pas été. Est-ce que d'autres réunions sont prévues ? Par la suite, comment allons-nous être informés ? Nous sommes directement impactés, mon bâtiment est dans la zone orange. Merci.

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

Pour la première partie de la question, nous allons rappeler la séquence d'information et de communication. Stéphane, tu peux peut-être la commenter.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Une certaine information de la presse a été réalisée sur le lancement de la concertation en amont du 12 juin. Puis, pour tous les riverains concernés par les aménagements, des flyers ont été distribués dans les boîtes aux lettres. Une prestation a été commandée à un prestataire pour que quelques milliers de flyers soient distribués à toutes les personnes, habitants ou entreprises, qui étaient concernées par la zone du tunnel. Il y a également eu des campagnes Facebook géolocalisées, un ensemble de dispositifs pour informer.

À l'instar de ce que vous venez d'évoquer, nous avons constaté qu'un nombre important de riverains semblent ne pas avoir reçu ces informations, et notamment tout le portage qui visait, habitation par habitation, entreprise par entreprise, à avoir une information sur l'ouverture d'une concertation, la tenue d'ateliers, de permanences, la possibilité de récupérer des informations sur le site Internet et de contribuer. Nous avons pris acte que cela n'a pas bien fonctionné. Nous avons essayé d'intensifier grâce aux comités d'intérêt de quartier, à des associations locales pour faire circuler l'information. Il y a manifestement eu un déficit. Je vais laisser Jean-Marc ILLES répondre à la deuxième partie de la question sur la manière d'échanger par la suite.

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

Ce n'est pas dans notre intérêt que les gens ne soient pas informés. Je suis content que vous soyez là aujourd'hui. Vous êtes sur la partie de la quatrième voie. La concertation va se finir. Nous allons voir ce qu'il va se passer en termes de décision, de périmètre de l'enquête publique. Nous en saurons un peu plus en février. S'il n'y a pas de quatrième voie, le sujet est fini vous concernant. Si la ministre demande de réaliser des études sur la quatrième voie pour le dossier d'enquête, je m'engage à venir vous voir individuellement pour voir précisément ce qui se passe, ce que nous faisons, un remblai, un mur de soutènement. Nous regardons le sujet dans le détail. Je m'engage à venir vous voir après février. Nous allons noter votre adresse et, dans la mesure où l'option est choisie, ce qui n'est pas encore fait, nous viendrons vous voir avant l'enquête publique au plus tard au printemps 2020.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur.

De la salle

Je tiens juste à rappeler à une certaine personne que je suis au courant du projet seulement depuis un mois. Je risque d'être exproprié. Je ne suis pas le seul, tous mes voisins sont aussi concernés. Nous n'avons pas de chiffres sur les gens qui vont être expropriés. Donnez-nous des chiffres sur le nombre d'expropriés, que ce soit des habitations ou des entreprises. Combien de gens sont concernés ? On nous parle d'expropriation tout le long de la quatrième voie, mais nous ne savons pas, nous n'avons pas de chiffre. Je suis contre. Tous mes voisins sont contre, même s'ils ne prennent pas la parole. Nous nous mobiliserons s'il le faut. Merci.

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

Nous essaierons de regarder combien d'habitations sont concernées tout le long de la quatrième voie. Nous vous répondrons ultérieurement.

Anne-Marie CRUCIANI, membre du CIQ Saint-Marcel

Je suis Madame CRUCIANI. Nous représentons le CIQ de Saint-Marcel. Quand nous étions venus vous rencontrer à la Penne-sur-Huveaune, nous avons évoqué le problème de l'accessibilité de la gare de Saint-Marcel et du stationnement. C'est bien joli de faire arrêter le train dans Saint-Marcel, c'est inaccessible, nous ne pouvons pas nous garer. C'est une panique monstre. Compte tenu de

ce que nous vous avons fait remonter, je voulais savoir ce que vous avez envisagé, parce qu'il n'y a pas de route.

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

Nous nous sommes effectivement rencontrés. J'avais bien noté la demande d'augmentation du nombre de places de stationnement, et plutôt des stationnements au Nord qui permet d'accéder depuis la route départementale sur Saint-Marcel.

Anne-Marie CRUCIANI, membre du CIQ Saint-Marcel

Sur le terrain qui longe la voie ferrée, on nous avait dit que cela n'était pas possible parce que c'était en zone inondable. C'est inaccessible à la circulation parce que la rue des Crottes et la rue des Limas, je vous paie le restaurant si vous arrivez à vous garer et à circuler le jour où il y a le train qui s'arrête. Je vous prends au mot pour de bon.

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

Je prends note. Nous sommes conscients des difficultés d'accès à la gare de Saint-Marcel. Nous sommes en train de regarder les possibilités d'aménager du stationnement au Nord. C'est un travail qui n'est pas facile parce qu'il n'y a pas que nous qui sommes dans la rue, il y a bien sûr la collectivité, les élus locaux, les partenaires qui doivent réfléchir à la manière d'aménager du stationnement. Nous reviendrons vers vous pour vous apporter des précisions.

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

Nous avons identifié un endroit au Sud, mais elle ne correspond pas au besoin routier qui se fait par le Nord. Nous sommes un peu embêtés à cet endroit-là, mais cela fait partie des sujets d'intermodalité que nous devons approfondir. Pour l'instant, nous n'avons pas de solution dans nos emprises. Cela veut dire qu'il faudrait regarder au-delà de nos emprises pour faire du parking. C'est un peu difficile de regarder en plénière, mais nous avons bien identifié le sujet.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, et ensuite Madame.

Stéphane COPPEY, Secrétaire général de l'Association NOSTERPACA

Je représente une association d'usagers des transports publics, NOSTERPACA, et la fédération départementale de France Nature Environnement. Nous nous réjouissons que le projet soit orienté vers les transports au quotidien. Je voudrais toutefois insister sur les conditions de mise en œuvre

du RER toulonnais, avec les revendications de nos camarades du Var d'avoir un terminus préférentiellement à Saint-Cyr. Je rappelle que nous disposons au niveau ferroviaire de quatre voies à l'ouest de la gare de Saint-Cyr qui permettraient un terminus technique entre le RER marseillais et le RER toulonnais. Quand nous parlons des transports du quotidien, il est dommage que ce projet ne soit pas illustré par un projet de service de RER toulonnais d'un côté et de RER marseillais de l'autre. La notion de fréquence au quart d'heure en heure de pointe est très générale. Il manque la fréquence au quart d'heure toute la journée, et ce, sur la totalité du périmètre.

Quand nous parlons de RER, c'est bien de trains traversants dont nous parlons, donc de l'utilisation de la gare souterraine pour les trains traversant Marseille, mais également celle de l'utilisation du tunnel des Chartreux où il y a également des trains traversants. Tout cela n'apparaît pas dans le document. Nous ne voyons pas bien quel service nous pouvons avoir.

Pourquoi dis-je cela ? Vous le savez, nous avons dépensé 250 millions d'euros pour réaliser une troisième voie entre Marseille et Aubagne et nous n'avons pas du tout aujourd'hui la qualité et le niveau de service qui est attendu de cette troisième voie, puisqu'on nous annonçait des trains toutes les 20 minutes toute la journée, et nous avons aujourd'hui des trains toutes les heures et toutes les demi-heures en heures de pointe. De la même façon sur Marseille-Aix, nous étions montés à 100 trains par jour à une époque, nous sommes redescendus à la moitié aujourd'hui. Le projet de service qui accompagnera ce projet Marseille-Aix est très lourd en travaux en quatre ans. Il n'y a pas de traduction formelle de la part des collectivités en termes de qualité de service.

Je ne reviens pas sur ce qui a été dit sur la première phase du projet, mais je reviendrai sur les entrées Nord et Est du tunnel. Il est nécessaire que les entrées Nord et Est correspondent bien à des points d'interconnexion entre le RER et le réseau urbain. À la Pomme, je rappelle que nous avons un futur terminus métro Rivoire et Carret. Comment sera assurée une bonne connexion entre le métro et le train à la Pomme à l'horizon 2028 ? De la même façon à Saint-Louis, nous sommes au cœur des quartiers Nord, avec la possibilité d'avoir des interconnexions intéressantes pour la desserte de l'ensemble des quartiers Nord, sur cette notion de RER allant de la Ciotat ou d'Aubagne jusqu'à Aix ou Rognac.

Merci de prendre en compte cette volonté de tourner le projet vers les trains du quotidien.

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

Nous avons évoqué le sujet de Saint-Cyr dans la réunion qui s'est tenue il y a deux jours. Des gens ont effectivement évoqué cette solution. Je voudrais juste dire un mot là-dessus. Nous savons tous ici l'importance du développement durable, du report modal pour les voyageurs, mais aussi pour les marchandises. Il n'y a pas de ligne nouvelle dans les phases 1 et 2. Ce sont des lignes existantes. Il faut faire coexister les trains de fret, les trains TER avec des trains qui ne sont pas omnibus, qui ne s'arrêtent pas dans toutes les gares, sinon nous faisons une ligne nouvelle et nous savons que tout le monde n'est pas d'accord.

Quand nous créons une installation dans une gare, il faut être sûr que nous ne détériorons pas un des trois modes, y compris le fret. Toutes les analyses peuvent être faites, mais il faut bien veiller à maintenir les choses importantes, comme les voies d'évitement au garage fret. Si les sillons de fret sont mauvais, nous aurons de plus en plus de camions sur les routes. S'ils sont réduits, c'est aussi un problème. Je ne dis pas que tout cela est impossible, mais tout cela doit être regardé avec les trois modes qui sont sur les rails, le fret, le TER et les trains plus rapides.

Sur les entrées Nord et Est, nous sommes bien en phase sur l'intermodalité. Ce travail est à faire. Nous allons même le relancer. Il y a ici Yannick TONDUT de la Métropole, nous verrons cela avec ces équipes dès que nous aurons la décision ministérielle. Dans toutes les zones où il y a une possibilité d'intermodalité, nous ferons des groupes de travail. Nous ferons ce travail avec les techniciens de la Métropole et nous reviendrons ensuite vers vous pour voir ce qui est faisable. Les projets sont différents, les financements sont différents. Ce qui peut être faisable dans un projet ne peut pas l'être financièrement dans un autre. Nous avons vraiment cette intention de faire le travail collaboratif d'abord avec les autorités organisatrices en charge et après avec le public.

La Belle de Mai est identifiée comme un sujet clair et net. Je rappelle que nous avons bien identifié deux possibilités, une quatrième voie avec quatre TER et grâce à l'ERTMS et aux travaux de la gare Saint-Charles, une amélioration des possibilités d'avoir trois TER cadencés sans quatrième voie, avec une très bonne qualité de service grâce aux nouveaux investissements que nous faisons en phase 1 (cinquième voie à Blancarde, bloc Est, ERTMS). Tout cela fait que nous avons le choix : quatre TER avec une quatrième voie, mais nous avons aussi une solution qui permet d'avoir trois TER sans infrastructure supplémentaire, mais avec une très grande qualité. Nous sommes clairement dans un choix politique, de financement et du public qui s'exprime. Nous avons une possibilité d'améliorer le service même sans infrastructure supplémentaire.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame.

Élisabeth PELLICCIO, Présidente du CIQ de Saint-André

Madame la représentante de Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs, je suis Madame PELLICCIO Elisabeth, Présidente du CIQ de Saint-André. Ici, je ne pense pas que quelqu'un soit contre les TER, le passage des trains. C'est l'avenir de la Métropole qui est en jeu, la mobilité. L'aménagement de la gare est aussi pour le bien de tout le monde. Sauf qu'il va falloir tenir compte de certains paramètres dans les quartiers, et c'est ce qui se passe chez nous à Saint-André. Il a été décidé de fermer le passage à niveau n° 2, mais il faut que vous sachiez que c'est l'entrée de notre quartier. C'est la voie originelle pénétrante du quartier, avec des bus, des véhicules.

Les deux propositions que vous avez faites ne sont pas viables. Nous l'avons démontré. Celle liée au niveau de Barnier, un permis de construire a été donné en bas, donc pour la sortie de véhicules, ce n'est même pas la peine que vous la mettiez. Quant à l'autre, je laisserai la place à Monsieur BRIAND pour expliquer.

La première fois que nous nous sommes rencontrés, vous nous aviez parlé des TER. Nous vous avons dit que nous étions contre la fermeture des passages à niveau, parce que c'est la porte d'entrée du quartier. C'est la seule issue de notre quartier. Nous n'avons que des rues qui remontent sur la voie, la rue Condorcet. Ce n'est donc pas possible.

La fermeture des passages à niveau est, pour nous, l'arbre qui cache la forêt. Puisque nous avons la voie où les trains de fret passent, cela veut dire que dans la journée, il y aura le TER parce que nous ne pouvons pas faire passer des matières dangereuses sur des trains avec les voyageurs. Nous avons donc dans la journée, de 6 heures du matin jusqu'à 23 heures, les TER et cela veut dire que le ferroutage passera la nuit. Quand dormons-nous ? Les voies sont à 1,5 mètre des maisons. Nous avons reçu la carte du bruit. Nous ne sommes pas en rouge, mais en violet. Toute la zone, tout le quartier est violet. Nous avons l'autoroute, le train, les boulevards économiques d'un côté et de l'autre. Que voulez-vous ? Que nous mourrions ? Si c'est cela, dites-le de suite. Nous n'en pouvons plus. Nous n'en pouvons plus. C'est un paramètre qu'il faut prendre en compte expressément.

Merci. Je passe la parole à Monsieur BRIAND, si vous le permettez. Je crois qu'il avait levé le doigt.

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

Ce sont des sujets sur lesquels nous avons longuement échangé ensemble. Il y a deux sujets, celui du passage à niveau et celui du fret. Je vais essayer d'apporter des éléments sur ces deux sujets.

Sur le passage à niveau, nous reviendrons peut-être à travers l'échange avec Monsieur BRIAND sur l'aspect sécuritaire. J'y reviendrai après si la question est posée. En tout cas, je tiens à vous dire que nous vous avons entendu. Nous ne vous avons pas seulement écoutés, nous vous avons entendu sur les variantes qui n'étaient pas entièrement satisfaisantes, car chacune avait des contraintes pour le quartier, les habitants. Nous devons donc continuer à travailler, nous du point de vue des études et avec vous pour trouver la meilleure solution. Nous avons déjà avancé. Nous cherchons des solutions qui sont plus acceptables et surtout qui éliminent un certain nombre de contraintes que vous avez fait remonter. Nous les avons citées tout à l'heure, je ne vais pas y revenir, cela a été dit dans l'introduction. Notre objectif n'est pas d'exproprier. Notre objectif n'est pas de limiter la circulation des transports en commun dans les quartiers, c'est complètement contraire à notre métier de tous les jours.

Les événements qui arrivent nous montrent qu'il est important de supprimer ces passages à niveau urbains, mais cela ne veut pas dire que cela doit se faire en amenant des difficultés supplémentaires aux quartiers, aux villages qui ont déjà pas mal de contraintes année après année. Il faut que nous trouvions une solution. Nous allons continuer à travailler ensemble pour trouver des solutions qui diminuent, voire éliminent, certaines des contraintes que vous avez fait remonter, celles-ci n'étant pas infinies. Ce sont des sujets bien précis à travailler. Nous ne voulons pas enclaver le quartier. Nous ne supprimerons pas purement et simplement le passage à niveau, mais nous continuerons à travailler avec vous sur des solutions alternatives. J'ai bon espoir que nous trouvions des solutions qui permettront d'améliorer la sécurité routière dans le quartier.

Sur le sujet du fret, nous avons beaucoup échangé aussi. Notre projet, vous l'avez dit, est un projet TER, mais sur les voies, il y a aussi des trains de fret. Ce sont des sujets qui sont en train d'être échangés avec le maître d'ouvrage correspondant c'est-à-dire le GPMM, puisqu'à cet endroit, la plupart des trains viennent du GPMM. Vous allez être très attentifs à la démarche en cours de la Charte Ville/Port. Nous avons donné rendez-vous dans les jours qui viennent. Cela va, j'espère, vous permettre d'avoir les informations que vous souhaitez. Il est difficile aujourd'hui de nous exprimer à la place d'un autre maître d'ouvrage et de dire que vous pouvez dormir tranquille, il n'y

aura plus de train de fret, ou inquiétez-vous, il y en aura beaucoup. Nous préférons échanger cela dans le cadre prévu avec les gens du port.

Voilà les éléments que nous pouvons apporter aujourd'hui. En tout cas, nous vous avons bien entendu sur ces sujets.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur. Ah, vous demandez un retour. Reprenez le micro.

Elisabeth PELLICCIO, Présidente du CIQ de Saint-André

Vous avez énoncé la problématique de la libération des fonctions en gare du Canet, mais la gare du Canet est chez nous. Elle est prévue chez nous, sur Mourepiane. C'est encore une pollution de plus. Sur la carte qui nous a été remise, le GPMM est tout blanc, il n'y a rien, il n'y a pas de bruit. C'est extraordinaire cela ! Alors que tous les bruits que nous avons, hormis l'autoroute, sont souvent générés par les camions qui arrivent sur le GPMM par les boulevards économiques.

Monsieur ILLES, vous disiez que les trains vont régler le problème des camions. C'est une fausse idée. Tout à fait, Monsieur. Ce n'est pas vrai. En France, nous avons le ferroutage, mais cela ne représente que 12 ou 14 %. Les trains du Canet se déplaceront sur le GPMM en gare de Mourepiane, le ferroutage va être intensifié et cela va intensifier les camions. C'est vraiment une fausse idée qu'il faut absolument oublier. Nous vous remercions.

Jean-Bernard BRIAND, habitant de Saint-André

Bonjour, Jean-Bernard BRIAND, je suis riverain de la traverse du Chemin de fer. J'ai déjà une première remarque par rapport à votre restitution. Certains l'ont déjà manifesté, il y a une défaillance de votre part sur la concertation et sur la communication sur la concertation. Dans votre restitution, vous mettez en avant qu'il y a plus de 1 500 participants, ce qui constitue à peu près 0,001 % de la population, mais rien n'apparaît concernant votre défaillance. Je souhaiterais que votre restitution indique que vous, ou votre prestataire de service, avez été défaillant. Ce n'est pas normal que sur une population de plus de 1,5 million de personnes, nous nous retrouvons avec 1 500 participants.

Ensuite, comme je l'avais évoqué la dernière fois, j'ai fait une petite étude sur vos solutions. Je l'ai postée, donc vous l'avez eue. Je ne reviens pas sur l'intégralité de la proposition, mais juste sur deux points.

Dans le premier document de la concertation, vous parliez de sécurisation des passages à niveau et cela s'est transformé dans les ateliers riverains en fermeture des passages à niveau. C'est un premier point.

Le deuxième point, c'est par rapport au transport de fret. Aujourd'hui, il représente en France 10 % du transport. C'est un transport qui est en baisse de 15 % sur les 15 dernières années. Il va entraîner au niveau de Saint-André qui sera un terminal de ferroutage une augmentation des camions, des cargos pour transporter toutes les marchandises. Vous mettez cela en avant pour éviter les camions, mais ce que vous allez faire, c'est que vous allez ramener l'intégralité des camions au centre de Marseille et plus particulièrement dans le quartier. En plus de cela, vous allez ramener des cargos. Juste un chiffre, un cargo est l'équivalent d'un million de voitures.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

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

C'est une prise de position qui n'appelle pas de réponse.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, je crois, et ensuite Madame.

Rémi QUINTON, Association DEPART

Bonjour. Je suis Rémi QUINTON de l'Association DEPART, Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train. Je voudrais rappeler que notre association est pour le projet et pour tout ce projet, parce qu'il faut réduire la pollution, la saturation routière. Il faut aussi penser à nos enfants en limitant le réchauffement climatique et leur permettre de pouvoir se déplacer sans polluer. Ce sont des choses qui sont aujourd'hui difficiles.

Nous sommes pour la phase 1 et la phase 2. Nous sommes aussi pour continuer sur les phases 3 et 4. Nous attendons des décisions à venir afin qu'il puisse y avoir une concertation sur les phases 3 et 4, comme elle est en train de se tenir sur les phases 1 et 2. Nous sommes pour les phases 3 et 4, car c'est également un problème de pollution. Si nous voulons réduire la pollution des avions, il faut permettre aux gens de prendre le train, le TGV.

Sur les différentes variantes et choix que vous donnez dans cette concertation, nous sommes pour la réouverture de la halte de Saint-André, parce que le projet doit servir aux habitants. Sur les

passages à niveau, je pense qu'il faut écouter la population. S'agissant de la gare souterraine, nous sommes pour la gare souterraine et contre la solution de la page blanche qui consisterait à se passer de gare souterraine. C'est le plus gros des investissements, mais il faut le faire.

Concernant les variantes d'accès à cette gare souterraine, pour l'entrée au Nord, nous pensons qu'il faut sécuriser le calendrier. Cela ne va pas être un choix entre les deux variantes, mais il faut sécuriser le calendrier, c'est-à-dire que si nous nous orientons sur la variante Bassens qui nécessite le relogement des habitants, il faut évidemment s'assurer que c'est une solution viable. Je rappelle quand même qu'il y a une autre solution. Les trains peuvent être enfouis beaucoup plus tôt, c'est quelque chose qui peut limiter les nuisances.

Au nord de Marseille, entre le tunnel de la LGV Méditerranée et le tunnel de la gare souterraine, nous disons clairement que nous ne pouvons pas accepter un goulet d'étranglement ferroviaire à l'entrée de la première métropole de province. C'est une solution qui ne peut pas marcher. Juste pour sortir un peu de notre territoire, je ne sais pas si vous savez, mais à Paris, le RER B et le RER D circulent dans un tunnel commun, parce qu'ils ont sans doute voulu à l'époque faire l'économie d'un tunnel, mais aujourd'hui c'est le souk. Un très fort trafic circule sur la même voie, ce qui entraîne des retards sur les lignes. 30 ou 40 ans après, c'est très difficile de changer cela.

Nous pensons donc que la phase 2 est l'occasion de doubler le tunnel de Saint-Louis. Il faut coupler les travaux, sinon les travaux vont gêner la population pendant des décennies et cela n'est pas possible.

Personne n'a donné d'avis sur le technicentre de Blancarde, mais il est évident qu'il faut le faire ainsi que les voies d'accès.

Pour la vallée de l'Huveaune, vous avez rappelé en réunion que les TER vers Toulon et les TGV circuleront sur les mêmes voies, que nous ayons trois ou quatre voies. L'enjeu est uniquement de savoir si les omnibus passent à une cadence accélérée, toutes les 15 minutes ou 20 minutes. Nous pensons que ce sont aux riverains qui sont les premiers concernés de faire le choix d'accélérer la cadence des trains en échange d'une infrastructure nouvelle. Finalement, cela change moins les choses à l'échelle de toute la région.

Par contre, par rapport à des choix antérieurs d'avoir décidé de faire passer une ligne nouvelle dans cette vallée, il faudra, selon nous, une solution dans chaque terrain qui commence beaucoup plus tôt. Cela supposerait de revenir à ce qui avait été abandonné, c'est-à-dire une LGV bis qui passe

par Aix et Brignoles, ce qui pourrait être une solution pour développer le nœud principal dans ce département qui est Aix-Marseille, sur lequel peu de choses sont accomplies alors que c'est là où il y a le plus de trafic et le plus de bouchons.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci.

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

Il y a plusieurs propositions sur toutes les zones. Sur Marseille, vous voyez un peu l'équilibre des variantes sur la sécurisation des trafics. Je partage un élément important. Les variantes sur Marseille Nord sont techniquement équivalentes pour le maître d'ouvrage. C'est un choix qui ne lui appartient pas directement. La seule chose qui est importante pour tous, pour que le projet se fasse et se fasse vite, notamment la gare souterraine, il faut que le planning soit maîtrisé et que le calendrier reste au projet.

Nous avons pas mal convergé avec les sujets de relogement urbain. Nous avons travaillé avec la Métropole, notamment avec Monsieur TONDUT qui est là, sur le fait que chacun exerce son métier. Le relogement urbain est le sujet de la Métropole, c'est parallèle. Bien sûr, le projet finance tout cela, mais il est important que chacun soit maître d'ouvrage et fasse son maximum pour accélérer son planning. Dans ce cadre-là, le planning serait sécurisé dans les deux variantes, serait un peu équivalent. Il y a effectivement l'argument que vous avez, l'une est enterrée plus rapidement que l'autre.

Sur le sujet du cadencement, l'omnibus fait une navette sur Marseille-Aubagne. Les gens peuvent à la fois être riverains et usagers. Leur avis est sûrement davantage à prendre en compte qu'ailleurs parce qu'il peut y avoir équivalence. Je n'avais pas pensé à cela, mais c'est exact.

Sur le shunt du tunnel, la ministre a fermé la porte à un tunnel sous la vallée de l'Huveaune. C'est une variante qui n'est pas tout à fait la même que celle dont vous parlez parce que vous faites un shunt après. Je voudrais dire quelque chose d'important. Si nous voulons que le planning aille vite, notre objectif n'est pas de faire des études à vie, mais qu'à un moment donné, quelques règles soient mises et que nous ne soyons pas toujours en train d'étudier des solutions nouvelles. Je sais que cela n'est pas votre intention, mais c'est aussi le bémol que je mets. Il ne faut pas multiplier les études. À un moment donné, il faut converger.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame, nous allons vous passer un micro.

De la salle

Apparemment, ma maison est dans le projet d'expropriation, comme pas mal de mes voisins. Je tiens à dire qu'il n'y a pas eu de communication. Avec mon mari, nous avons dû aller prospecter depuis la semaine dernière dans le quartier pour annoncer que la réunion allait se faire ce soir. Aucune communication de la SNCF n'a été faite. Nous ne sommes pas au courant.

Nous étions à la réunion du 30 septembre. Lors de cette réunion, nous avons donné nos coordonnées, notre adresse e-mail et notre numéro de téléphone. Pourtant, nous n'avons pas été informés de la réunion de ce soir.

Je voudrais savoir ce qui va être fait par la suite, car nous allons être expropriés, comme pas mal de nos voisins. C'est ce que nous avons cru comprendre. Si vous avez fait un fascicule plastifié, coloré, avec des tracés, je pense que c'est en bonne voie pour être expropriés. Nous pensons que cela va être dans ce sens. Qu'allons-nous devenir ? Nous sommes propriétaires. Dans mon cas, cela fait plus de huit ans, mais nous n'avons jamais été mis au courant de ces travaux-là. Nous n'avons pas non plus été au courant de la troisième voie. Qu'allons-nous devenir ? Nous avons bâti un projet de vie en achetant une maison. Nous avons des crédits. Qu'allons-nous devenir par la suite ?

Par rapport à la concertation, je souhaiterais que la SNCF fasse un petit effort pour nous tenir au courant des phases qui vont suivre. Merci.

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

Nous allons préciser sur la concertation. Sur la dernière partie de votre déclaration, je confirme...

De la salle

Excusez-moi, j'ai oublié de mentionner que nous ne sommes bien sûr pas d'accord pour la quatrième voie, vu que la troisième voie n'est pas bien exploitée. Il n'y a pas assez de trains qui passent. Nous pouvons vous le dire. Il faut déjà rénover les voies ferrées et prévoir plus de passages de trains. Il y avait beaucoup plus de passages de trains le samedi, il n'y en a pratiquement pas et la journée c'est la même chose. Nous ne sommes pas gênés par le bruit des trains parce qu'il n'y en a pas beaucoup. Je pense qu'il va falloir voir de ce côté-là. Merci.

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

Je vais faire un peu la même réponse que celle que j'ai faite au Monsieur tout à l'heure. Nous n'allons pas vous réexpliquer l'effort qui a été fait pour essayer d'informer. Nous constatons que cela n'a pas été le cas. La quatrième voie, nous allons voir ce qu'il en sort, si elle est retenue ou pas. Je m'engage à venir vous voir si la quatrième est retenue comme une option pour l'enquête publique en février. Nous reviendrons vous voir pour voir les impacts et voir si nous pouvons les minimiser, comment nous faisons. Nous viendrons vous voir individuellement dans la mesure où la quatrième voie est retenue, ce qui n'est pas du tout évident aujourd'hui. Nous sommes loin de cela. S'il y a une quatrième voie, nous viendrons vous voir.

De la salle

Y aura-t-il une autre réunion entre-temps ?

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

La concertation est finie. Il va y avoir un comité de pilotage. Nous allons rendre un dossier ministériel qui tient compte des avis. Nous allons le concerter avec les partenaires financiers, la SNCF étant maître d'ouvrage technique. La Région, la Métropole pèseront largement dans les choix. Par la suite, un comité des acteurs sera organisé après le Copil. Nous vous y inviterons. Cela ne sera pas une réunion publique. Des e-mails vous seront adressés pour venir au comité des acteurs. Quoi qu'il en soit, il y aura un retour derrière aux acteurs de l'évolution du projet. Au-delà de l'acteur que vous êtes, si vous êtes individuellement concerné par une expropriation, nous viendrons vous voir. Ne vous inquiétez pas, il y aura une suite.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, s'il vous plaît, il y a des éléments de réponse à la question de Madame. Nous vous repassons le micro ensuite.

Carole TEISSEIDRE, Directrice de la Communication (SNCF Réseau)

Je voulais juste vous préciser que pour informer le public de ces réunions, nous avons des annonces presse dans Var Matin, La Provence, Nice Matin. Il y a eu également des communiqués de presse faits auprès des journalistes qui ont repris cela dans la presse les jours précédant ces réunions de clôture. Ils ont mentionné les dates et les heures.

Nous avons toujours le site Internet. Nous avons fait des campagnes Facebook sur les populations ciblées. Nous avons également envoyé un mailing à 7 000 personnes, la base de données des

acteurs, en reprenant les heures, les dates de réunions. Nous avons contacté tous les CIQ, les mairies qui ont également repris l'information sur leur site. Il n'y a effectivement aucun système parfait, mais c'est juste pour vous expliquer que nous avons essayé de toucher le public le plus largement possible.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur, nous vous donnons le micro.

De la salle

Tout le monde a un portable. Faire une liste de numéros de téléphone et envoyer un SMS, cela marcherait beaucoup mieux. Je ne lis jamais *La Provence*. Mon courriel, je le lis deux fois tous les 15 jours. Par contre, le téléphone est avec moi et tout le monde a un téléphone, tout le monde pianote, a des SMS. Renouveler 10 ou 15 jours avant, cela serait facile, mais vous ne le faites pas.

Applaudissements.

De la salle

Nous n'avons pas été mis au courant par le CIQ de la Pomme. Elle ne nous a rien dit.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Attendez, Madame. Nous vous proposons de prendre un micro.

De la salle

J'ai une question subsidiaire : quel impact le changement de statut de la SNCF aura-t-il sur le projet ?

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

Je ne m'attendais pas à cette question. Le changement de statut a un impact au niveau de SNCF Réseau dans la création de la filiale Gares & Connexions qui va être en charge des gares. À terme, si le projet voyait le jour, nous aurions dans le cadre opérationnel du projet deux maîtres d'ouvrage à la SNCF, un au titre des infrastructures et un au titre des gares. C'est un peu tôt pour le dire. Il faudra quand même que nous nous organisions parce que cela risque d'être un peu compliqué avec deux maîtres d'ouvrage. La loi dit cela, donc nous devons nous conformer à la loi. Il y a effectivement ce sujet à venir à traiter, mais il ne va pas intervenir en 2020, ni en 2021. Il interviendrait après l'enquête publique, c'est-à-dire à partir de 2022. Pour l'instant, c'est SNCF

Réseau qui coordonnera le projet pour le compte de la SNCF, dans la mesure où nous sommes toujours le maître d'ouvrage. Il peut y avoir une loi qui change cela aussi.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame a demandé la parole et ensuite Monsieur.

Claude TABET, Présidente du CIQ de Saint-Mauront

Bonjour, je suis Madame TABET. Je suis la présidente du CIQ de Saint-Mauront. J'ai noté la demande de couverture du tunnel de Lajout et l'incidence sur la place Bellevue. Je voudrais savoir ce que vous entendez par là, étant donné que je ne vois pas de relation entre la couverture du tunnel et la place Bellevue.

La question que j'avais posée la dernière fois concernait la préservation des riverains sur le plan des nuisances sonores, notamment des riverains des rues Barsotti, Gautier et Danton. Si j'ai bien noté, il y aurait 96 passages par jour au lieu de 26. Je voulais aussi savoir quels étaient les horaires des passages de jour et de nuit et s'il est prévu, comme je l'ai demandé, des murs antibruit.

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

Sur le premier sujet, je pense qu'il y a eu effectivement une confusion entre la liste des retours. La couverture à l'entrée du tunnel de Lajout a été évoquée à plusieurs reprises. C'est une couverture sur quelques dizaines de mètres qui permettrait d'améliorer un peu plus la sécurité du site. Cela fait partie des aménagements urbains qui seraient à évoquer avec la Métropole et d'autres partenaires. Le sujet de la place Bellevue est un autre sujet qui a été évoqué à un moment donné et les deux ont été liés par erreur. Il y a bien quelqu'un qui a parlé de cette place Bellevue.

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

Nous allons corriger. Il n'y a effectivement pas de lien entre les deux, vous avez raison.

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

Sur le sujet du service qui est prévu à terme, nous sommes sur un service en heures de pointe proposé à quatre trains par heure et par sens. C'est donc un service au quart d'heure. C'est l'équivalent de ce qui sera mis en place sur Marseille-Aix à partir de 2022. La définition précise du service en heures de pointe et en heures creuses sera travaillée avec les partenaires et en particulier avec la Région. Globalement, c'est un service autour de quatre trains par heure, ce qui donne effectivement autour de 80 à 100 trains par jour. C'est ce que l'infrastructure permettra. Nous n'en

sommes pas encore à définir les horaires. Nous parlons bien de trains express régionaux, de TER. Aujourd'hui, les TER circulent de jour, en début de soirée et tôt le matin pour les gens qui vont au travail, mais je ne pense vraiment pas qu'il sera prévu à l'avenir des TER de nuit. La nuit, nous faisons souvent de la maintenance sur nos voies.

Vous avez parfois été témoins de travaux de maintenance. Pour que les clients puissent circuler de jour, nous faisons des travaux la nuit. Nous pouvons donc affirmer qu'il n'y aura pas de trains express régionaux sur les voies littorales entre 23 heures et 5 heures du matin.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur.

De la salle

Bonjour à tous. Vous parlez d'un projet qui aura peut-être lieu, mais en fin de compte, je vois que des travaux se font. Pour moi, le projet est déjà signé parce qu'on ne peut pas dépenser de l'argent avant que le projet soit signé. Je vois par exemple que le pont de la cité Air Bel est fait à double sens, nous ne faisons pas plaisir aux gens juste pour leur dire qu'il va y avoir un double sens. La quatrième voie est déjà prévue. Les travaux sont lancés et il faut arrêter de nous dire que le projet aura peut-être lieu. Il aura lieu, c'est sûr. Au lieu de tourner en rond, vous devriez nous dire la vérité.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

C'est une interrogation sur les travaux existants et le projet futur.

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

Je peux vous répondre via l'exemple que vous avez cité qui est l'élargissement de l'ouvrage sur les ponts d'Air Bel. Au départ, quand il y a eu la troisième voie, l'ouvrage avait été fait à gabarit deux fois une voie routière, donc deux voies plus le trottoir. Nous avons conservé l'ouvrage existant qui est étroit, ce qui n'est pas le cas de l'autre ouvrage du chemin de la Parette, nous avons refait l'ouvrage entièrement à trois voies. Aujourd'hui, il y a des travaux en cours pour élargir l'ouvrage existant pour le passer à deux fois une voie dessous plus voie routière, pour assurer la transparence nord-sud pour l'accès à Air Bel. Ces travaux n'ont aucun lien avec le projet de Ligne Nouvelle. Ils étaient programmés depuis longtemps. Ce sont des travaux liés à ce que nous faisons après la troisième voie, mais qui n'ont aucun lien avec la quatrième voie entre la Blancarde et la Penne.

De la salle

Excusez-moi, mais je n'y crois pas un brin. Ce n'est pas possible. Je ne vois pas pourquoi vous ne regroupez pas les travaux. Dans la cité il y a deux entrées, une sortie. Nous voyons très bien que les travaux de Saint-Pierre ont commencé à démarrer.

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

Je termine sur la partie Air Bel. Ce ne sont pas des travaux ferroviaires, mais des travaux pour augmenter la transparence. C'est une demande qui vient de la collectivité, de la Métropole, et non de la SNCF. La demande d'augmenter la transparence nord-sud pour ouvrir Air Bel vers le sud est une demande qui vient de la Métropole.

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

Bonsoir. Je confirme tout à fait ce que vient de dire le représentant de la SNCF. Malheureusement, il s'agit des travaux de la troisième voie qui ont pris du retard. Ils visent, non pas à améliorer la capacité ferroviaire, mais à désenclaver le quartier. Il y a, comme vous le savez peut-être, sur le quartier Air Bel une opération de rénovation urbaine qui est financée par la Métropole et par l'Agence nationale de la rénovation urbaine. Les urbanistes qui ont travaillé sur ce quartier ont indiqué parmi les priorités le fait d'ouvrir davantage le quartier notamment vers le sud. L'élargissement de l'ouvrage n'est pas un élargissement ferroviaire, mais un élargissement routier. Il vise exclusivement à améliorer les liaisons entre le quartier Air Bel et la rue Jean Lombard. Il n'y a pas d'autres fonctions. Ce ne sont pas des travaux liés à une quatrième voie. Et si quatrième voie il y a, ce n'est pas maintenant que les travaux commenceraient, mais dans un grand nombre d'années. Il n'y aurait aucune raison de faire des travaux aujourd'hui pour une quatrième voie qui, dans le meilleur des cas, se réaliserait dans sept ou huit ans, quelque chose comme cela. Je pense que la SNCF pourrait donner un calendrier plus précis que moi. Il n'y a donc vraiment pas de lien entre les deux, Monsieur.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

C'est votre droit de ne pas croire à ce qui vous a été répondu, mais une réponse vous a été apportée sur l'absence de lien entre les deux.

Monsieur, nous vous amenons un micro.

Jean-Marie DUMOLARD, CIQ de Saint-André

Bonjour. Jean-Marie DUMOLARD. Normalement pour tout projet, il y a un responsable qualité et un directeur de la communication. Là, apparemment, la communication ne s'est pas très bien passée puisque nous sommes 60, 80 personnes externes au projet. Personnellement, je possède une maison rue du 10 août, c'est-à-dire face à la gare Saint-Marcel, une autre dans la traverse à côté, et une autre qui est à Saint-André. Aucun de mes voisins, que ce soit à Saint-Marcel ou à Saint-André, n'a reçu l'information. Aucune. Zéro. Cette communication aurait dû parvenir à l'ensemble des habitants de l'ensemble des parcours prévus. Comment se fait-il que la communication n'ait pas été faite ?

Pour moi, il y a un défaut des maîtrises d'ouvrage qui n'ont pas maîtrisé leur maîtrise d'œuvre et ensuite d'une maîtrise d'œuvre qui devait distribuer des flyers, mais qui n'a pas effectué la distribution sur le parcours. Les personnes au sein de chacune de vos entités n'ont même pas non plus surveillé ces travaux.

Qui est pour que nous recommencions avec une véritable concertation en informant l'ensemble des résidents des quartiers concernés ?

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

Je crois que nous avons déjà répondu à la question.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Madame, vous souhaitez intervenir.

Josiane PEANO, Secrétaire du CIQ de Saint-Marcel

Je voulais savoir où ce Monsieur habite et comment il n'est pas au courant. Si vous êtes dans la rue du 10 août, à quel endroit êtes-vous ?

Jean-Marie DUMOLARD, CIQ de Saint-André

Au 11, de la rue du 10 août.

Josiane PEANO, Secrétaire du CIQ de Saint-Marcel

Est-ce vers la mairie annexe de secteur ?

Jean-Marie DUMOLARD, CIQ de Saint-André

Voyez-vous l'église ?

Josiane PEANO, Secrétaire du CIQ de Saint-Marcel

Oui, bien sûr, j'y suis née.

Jean-Marie DUMOLARD, CIQ de Saint-André

Vous voyez l'église, juste après il y avait Blanchard, après moi, et après la traverse.

Josiane PEANO, Secrétaire du CIQ de Saint-Marcel

Vous n'êtes pas au courant qu'il y a des réunions de CIQ une fois par mois. Pourtant il y a des référents. Nous faisons nettoyer régulièrement la rue du 10 août. Nous sommes à toutes les réunions et en ateliers de travail avec la fédération.

Jean-Marie DUMOLARD, CIQ de Saint-André

Nous n'avons rien reçu dans les boîtes.

Josiane PEANO, Secrétaire du CIQ de Saint-Marcel

Nous mettons cela dans les boîtes, Monsieur.

Jean-Marie DUMOLARD, CIQ de Saint-André

Nous n'avons rien reçu.

Josiane PEANO, Secrétaire du CIQ de Saint-Marcel

Il faut venir aux réunions, c'est une fois par mois. Il faut parler à vos voisins.

Jean-Marie DUMOLARD, CIQ de Saint-André

C'est quel jour et à quelle heure ?

Josiane PEANO, Secrétaire du CIQ de Saint-Marcel

C'est le deuxième lundi du mois.

Jean-Marie DUMOLARD, CIQ de Saint-André

Mais à quelle heure ?

Josiane PEANO, Secrétaire du CIQ de Saint-Marcel

À 18 heures.

Jean-Marie DUMOLARD, CIQ de Saint-André

Désolé, je travaille.

Josiane PEANO, Secrétaire du CIQ de Saint-Marcel

Si vous adhérez au CIQ, nous vous enverrons des e-mails. Il ne faut pas toujours attaquer le CIQ.

Jean-Marie DUMOLARD, CIQ de Saint-André

Je n'ai pas attaqué le CIQ.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

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

Nous pouvons passer à l'intervention de Monsieur QUEVREMONT qui est prévu en fin de séance pour clôturer.

INTERVENTION DU GARANT

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

En tant que garant de la concertation, je devrai remettre d'ici février un rapport à la Commission nationale du débat public. Ce rapport sera une pièce de l'enquête publique, si le projet va jusqu'à l'enquête. Entre-temps, SNCF Réseau qui est l'organisateur de cette concertation rendra un compte rendu. Tout ce que je dis a un caractère provisoire, en attendant ce rapport. Je souhaite vous faire un retour de ce que j'ai entendu pendant cette concertation, cela peut peut-être vous être utile.

Je veux d'abord faire part d'une note d'ambiance. Par rapport à la concertation de 2016, je note un changement d'ambiance en ce sens que vous n'êtes, bien entendu, pas toujours d'accord avec le maître d'ouvrage, vous n'êtes pas toujours d'accord entre vous, mais à toutes les réunions, j'ai vu des échanges de parole équilibrés entre la salle et le maître d'ouvrage, sur le fond et en n'oubliant pas d'argumenter. Cela est très positif. C'est cela la concertation. Je n'ai été obligé d'intervenir pour des raisons de maîtrise de déroulement de la réunion dans aucune des réunions et c'est aussi quelque chose de positif.

Je dois vous faire ensuite un bilan en parlant de l'information du public et de sa participation, puisque je suis chargé de veiller sur ces deux thèmes. Je le dis au passage, l'information et la participation sont des droits, et la concertation que nous avons eue jusqu'à aujourd'hui fait partie de ce droit.

Sur l'information, il y avait trois défis à relever, deux pour l'ensemble du projet et un spécifique à Marseille. Le premier défi était de vérifier que le public rentrait dans une logique de projet qui a été assez significativement modifiée par le Comité d'Orientations des Infrastructures, par les

orientations du gouvernement telles qu'elles sont dans le projet de loi d'orientation des mobilités et par l'évolution du projet infléchi par le maître d'ouvrage. Cela était un point important. Un effort d'information a été fait sur ce point. Je pense qu'il a été globalement compris. Nous voyons quand même qu'il reste quelques points d'adhérence entre le projet futur 3 et 4 et le projet actuel 1 et 2. Nous avons vu, sur la vallée de l'Huveaune, une partie des arguments des gens qui se sont opposés à la quatrième voie, disant que vous faisiez cela pour la suite et donc vous avez décidé pour la suite. Nous avons quelque chose d'un peu différent dans les Alpes-Maritimes que nous avons entendu hier.

Le deuxième défi était de rentrer dans une approche locale. Le projet a des impacts locaux évidents sur certains points, à Marseille, dans la vallée de l'Huveaune et ailleurs dans la région. Le choix du maître d'ouvrage qui organise la concertation a été d'organiser très tôt des ateliers dits riverains, ouverts en priorité aux riverains, mais pas que, pour que cette question-là soit abordée très tôt. Cela a donné des résultats inégaux selon les secteurs, dans certains cas, de très bons résultats et je pense à Saint-André. Ce travail-là a été engagé très tôt, il a permis l'expression de contre-propositions et vous êtes beaucoup plus avancé que si ce point-là n'avait pas eu lieu. D'autres secteurs sont rentrés beaucoup plus tard dans la concertation. Le jeu des questions, réponses, des améliorations possibles n'est pas allé à son terme.

Le troisième défi un peu spécifique à Marseille est qu'il faut bien reconnaître qu'en 2016, le projet était moins détaillé qu'actuellement – il n'était pas fondamentalement différent -, mais il y a eu très peu de monde à la concertation à Marseille. À la réunion d'ouverture à Marseille, il avait une quarantaine de personnes et sur les 40, les trois quarts étaient des institutionnels, ils étaient là parce que d'une manière ou d'une autre, cela touchait leur métier. Le fait de réussir à concerner les habitants à Marseille est un vrai défi. Je n'ai pas encore regardé l'ensemble des concertations données avec la CNDP depuis quelques années à Marseille, mais si je regarde celle pour le tramway en 2018, le rapport du garant qui n'était pas moi dit qu'il fallait rentrer dans le processus. Un des sujets intéressants de cette concertation, ce sont les chiffres que nous avons vus tout à l'heure. Ils montrent que les Bouches-du-Rhône sont passées devant les autres départements en termes de présence.

Il y a quand même des points de faiblesse qui restent dans ce dispositif. J'en ai noté trois, d'importance inégale. À la Blancarde, il y a la perception de la part d'un immeuble d'habitations de 13 Habitat qu'il allait y avoir, si le projet se réalise, une partie de leur parking et leur jardin qui

serait modifié. Les gens sont intervenus. Il n'y a pas eu de réaction des autres habitants autour. Est-ce que cela a été perçu ou est-ce qu'il y a un trou à ce niveau-là ? Il reste une petite interrogation. Ce n'est pas la faiblesse la plus importante. Il en reste deux autres.

Une a été citée aujourd'hui, ce sont les entreprises côté Est, à la Parette. Vous avez souligné qu'il y ait un contact individuel avec les entreprises. Et d'autre part, la question de la cité de Bassens sur laquelle je reviendrai tout à l'heure. Il n'y a pas d'expression du public organisée dans le cadre de la concertation. Il y a eu une rencontre avec le maître d'ouvrage et les habitants, mais il n'y a pas eu d'expression en réunion publique.

Quelles sont les conséquences que j'en tire en termes de suites de la concertation si le projet le permet ?

Cela a été dit tout à l'heure par le maître d'ouvrage, vous ne serez donc pas étonnés de retrouver dans ce que je dis des choses qui ont déjà été affichées tout à l'heure. La loi prévoit que la concertation est de la responsabilité du maître d'ouvrage et qu'elle doit se poursuivre jusqu'à l'enquête publique, avec un garant, et même après l'enquête publique, sans garant, pour les phases du chantier. Que reste-t-il à faire, toujours dans cette hypothèse que le projet se fasse ?

Plusieurs points ont été cités et j'en rajouterai un. Le premier est la mise au point du projet, par exemple le passage à niveau à Saint-André, mais pas que, il y a d'autres endroits auxquels je pense dans la région. Il s'agit d'aboutir à un projet qui soit un compromis entre les exigences ferroviaires, les exigences de circulation et celles des habitants. Il faut continuer à creuser et à se rencontrer.

Je rajouterai un autre point. Si nous faisons des gares sans voyageurs, ce n'est pas très intéressant du point de vue des objectifs de l'opération. Les gares sont donc forcément associées à des transports en commun, à des parkings, à une accessibilité des piétons, et certains disent aussi à une accessibilité des deux roues et des vélos. Cette concertation était aussi ouverte à ce discours-là, y compris au titre du Code de l'urbanisme et la réponse a été très inégale. Il y a des domaines où il y a du travail et déjà beaucoup de réponses, et d'autres domaines où le maître d'ouvrage dit qu'il faut attendre, savoir exactement où nous en sommes avant d'élaborer un projet commun.

S'il y a poursuite sur ce point, il me semble nécessaire qu'il y ait une concertation sur les questions de l'aménagement des gares. Elle est forcément aussi organisée par la collectivité qui a la responsabilité de l'aménagement des abords des gares. Vous me corrigerez si je me trompe, mais je pense que l'essentiel de la responsabilité est du domaine de la Métropole.

Le troisième point sur lequel la concertation devrait se poursuivre, et le maître d'ouvrage l'a dit dans plusieurs réunions, est la question du bruit. Il y a des aménagements à réaliser aux endroits concernés par une augmentation nette du trafic, la demande doit être traitée. J'en profite pour dire qu'il y avait à Toulon une réunion spéciale sur l'environnement qui a été demandée par beaucoup d'autres que vous puisque c'est dans les Alpes-Maritimes et le Var que la demande a été formulée sur des questions d'environnement. Des exposés sur le bruit ont été intéressants à cette réunion. SNCF Réseau a fait un gros effort de pédagogie à ce niveau-là, il a fait venir un spécialiste parisien, mais il y avait en tout et pour tout, une dizaine de personnes. C'est un peu dommage. Vous avez encore les slides présentées qui sont sur le site, si vous voulez vous initier aux questions du bruit.

Le quatrième point est celui des phases de chantier. Cela a été dit tout à l'heure, mais c'est peut-être le seul point sur lequel je serais tenté d'insister. Un tunnel de 8 kilomètres au total sous Marseille entraîne des déblais. Il y a eu des réunions locales où le sujet a été évoqué. C'est une question qui est à cheval entre l'avant et l'après enquête publique. Cela relève du chantier, mais je crois qu'à certains endroits, la question se pose. Il faudrait approfondir ce point.

Avant dernier point, je voudrais revenir sur le cas de Bassens en ce qui concerne l'entrée Nord du tunnel de Marseille. Il y a deux variantes, une variante dite Nord et une variante dite Sud. La variante Sud serait associée à l'opération de rénovation urbaine de la cité Bassens. Cela ne devrait surprendre personne, puisque dans le protocole que la Métropole Aix-Marseille Provence a signé avec l'Agence nationale de rénovation urbaine fin 2017, la cité Bassens apparaît comme un objectif régional. Ce protocole est public, mais pour le trouver, il faut chercher. L'information est donc peut-être à envisager et je relève que dans ce même protocole, la participation des habitants est un des objectifs stratégiques de la rénovation urbaine. Si le projet le permet, si le maître d'ouvrage souhaite s'orienter vers la variante Sud, il me semble qu'il faut reprendre cette concertation avec les habitants et cela ne peut pas se faire uniquement avec SNCF Réseau, il faudrait que cela se fasse aussi avec les responsables de la rénovation urbaine. Je rappelle que c'est la Métropole qui est porteur de ces opérations.

Je terminerais en rappelant un point sur la question du financement. Nous n'en avons pas parlé ce soir, mais cela a été dit dans d'autres réunions de synthèse hier et avant-hier, à Toulon et Nice. Le public ne sait pas comment sont financées ces opérations. Une mission de financement devrait intervenir. Je rappelle simplement qu'à l'enquête publique, les indications concernant le financement de l'opération font partie de l'information qui doit être donnée au public. C'est

l'interprétation de la loi. Je souhaite que la mission de financement soit menée et que le financement soit porté à la connaissance du public.

Merci de votre attention.

Applaudissements.

Juliette TRIGNAT, Secrétaire générale de la Préfecture des Bouches-du-Rhône

Je voulais tout d'abord remercier Monsieur QUEVREMONT pour son rôle de garant et pour son mot de clôture et tout le travail effectué. Merci à vous. Merci pour les présentations, Monsieur ILLES notamment, et les réponses que vous avez apportées. J'espère qu'elles vous auront satisfaites. Je sais que toutes les réponses ne sont pas celles qui correspondent forcément à toutes vos attentes, mais en tout cas, merci pour le travail effectué.

Merci à Monsieur SAINT-PIERRE pour son animation très efficace de la réunion. Merci à chacun et chacune d'entre vous d'avoir fait l'effort de se discipliner pour que chacun puisse entendre les interventions et les réponses. Merci à vous. Je vous souhaite à tous un bon retour.

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

Merci à vous tous.

La réunion se termine à 21 heures 10.