

LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

AMENAGEMENTS DES PHASES 1 ET 2

CONCERTATION 2019

REUNION PUBLIQUE LOCALE SECTEUR MARSEILLE SAINT-CHARLES,

9 SEPTEMBRE 2019

VERBATIM

VERSION ## DU 16/09/2019

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



DATE ET LIEU

9 septembre 2019, à 18 heures	Marseille, EMD Management
-------------------------------	---------------------------

PARTICIPANTS

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

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS	4
LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	5
LE PROJET DANS SON ENSEMBLE	7
LES OPERATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR MARSEILLE SAINT-CHARLES	9
ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS	17

La réunion s'ouvre à 18 heures 10.

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

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous allons débiter cette réunion publique locale relative aux aménagements des phases 1 et 2 du projet de Ligne Nouvelle, dédiée au secteur de Marseille Saint-Charles.

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais vous présenter les différents intervenants. Je me présente moi-même : Stéphane Saint-Pierre du cabinet Nicaya. Nous assistons SNCF Réseau pour la concertation sur cette phase en 2019.

Je vous présente :

- Jean-Marc Illes qui est directeur régional adjoint et chef de mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur ;
- Roland Legrand qui est responsable des Gares Nouvelles au sein de SNCF Réseau ;
- Alain Préa qui est responsable territorial des Bouches-du-Rhône sur le projet de Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur ;
- Philippe Quévremont, qui vient de lever la main, et qui est le garant de la concertation publique pour la Commission Nationale du Débat Public.

Sans plus tarder, je vais passer la parole à Philippe Quévremont qui va donner le propos liminaire, puis nous prendrons le cours de la réunion.

Philippe QUEVREMONT, garant de la concertation (Commission Nationale du Débat Public)

Bonjour à tous. Je voudrais juste vous adresser quelques mots pour vous préciser le rôle du garant. Je n'appartiens pas à la SNCF ni à SNCF Réseau. Je suis nommé par la Commission Nationale du Débat Public qui est un organisme indépendant. C'est une autonomie dans le système de l'État et, conformément à la Loi, mon rôle est de veiller à l'information et à la participation du public. J'ai donc travaillé à la préparation de ces ateliers, et je suis là pour vérifier que vous avez bien toute l'information que vous souhaitez avoir, que nous répondons bien à vos

questions, et que vous pouvez exprimer votre point de vue. C'est la participation et c'est ce qui est prioritaire. Si tout se passe bien, il n'y a aucun problème là-dessus, mais il est important de le dire.

Je n'ai pas le droit de prendre position sur le fond des dossiers. Ne me demandez pas si une solution est meilleure qu'une autre. C'est vous que cela regarde ainsi que le maître d'ouvrage en fonction de ses propres contraintes.

J'ai demandé à SNCF Réseau de ne pas dépasser 30 minutes dans les exposés liminaires. Il est important que vous restiez « dans le bain ». Bien entendu, en 30 minutes, ils ne peuvent pas tout dire. S'il y a donc des détails ou des points particuliers sur lesquels il faut revenir, nous le ferons après dans le jeu des questions/réponses.

Je ferai un rapport à la Commission Nationale du Débat Public à la fin de cette période de concertation. Ce rapport sera rendu public aux alentours du mois de décembre prochain, et il sera aussi communiqué au commissaire enquêteur si ce projet va jusqu'à l'enquête publique.

Je dis simplement que, bien entendu, pour que le public soit correctement informé et qu'il puisse participer, il faut que les échanges se fassent dans la courtoisie et dans la souplesse, mais je n'ai pas d'interrogation particulière à ce sujet.

Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Pardon ?

De la salle

Pouvons-nous intervenir à n'importe quel moment ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Je vais vous donner quelques éléments repères sur le déroulé.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Nous avons d'abord prévu un petit rappel sur le dispositif de concertation et sur ce qui est ressorti concernant le secteur de Marseille Saint-Charles des premiers moments de concertation

en juin-juillet dernier. Ensuite, Jean-Marc Illes vous présentera des éléments un peu généraux sur le projet en quelques diapositives, et puis plus spécifiquement les opérations qui concernent le secteur de Marseille Saint-Charles avec les bénéficiaires, et ensuite également les conditions dans lesquelles, à ce stade, est envisagée la réalisation des phases de travaux. Cela portera sur les installations de surface et sur les installations souterraines.

Ce que nous vous proposons, pour les raisons évoquées par Monsieur Quévremont, c'est que SNCF Réseau puisse présenter ses éléments d'un seul trait pour donner la vision d'ensemble avec un certain niveau de précision, et que nous ayons ensuite une phase d'échanges avec vous au cours de laquelle vous pourrez formuler vos questions ou intervenir selon ce que vous souhaitez en termes de contribution. Si cela appelle des éléments de réponse de SNCF Réseau, nous prendrons ce temps-là pour échanger. Nous proposons donc une présentation dans son ensemble, et ensuite une phase de questions/réponses.

Vous aurez à disposition le support qui vous est présenté. Après la réunion, il sera mis en ligne sur le site internet de la Ligne Nouvelle.

Voici quelques éléments de rappel. La démarche de concertation se déroule sur les trois départements (Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes) et, plus spécifiquement pour ce qui concerne les Bouches-du-Rhône, vous avez ici un rappel des étapes passées (dans la partie claire) avec :

- une réunion d'ouverture le 12 juin 2019 ;
- différents ateliers riverains qui ont été consacrés à une information ainsi que des premiers retours des riverains au cours des mois de juin et juillet derniers ;
- des permanences qui ont été faites en mairie ou dans différentes salles, et qui se sont déroulées à proximité des lieux d'aménagement sur les mois de juin et juillet derniers également ;
- une deuxième phase de concertation qui s'ouvre à la rentrée après une pause pendant le mois d'août.

Le site internet est resté ouvert de même que le site de questions/réponses, mais il n'y a pas eu de réunion à proprement parler. Cette phase s'ouvre en septembre 2019 avec ici, ce soir, la réunion concernant Marseille Saint-Charles, puis deux autres – comme vous le voyez – sur le secteur de Marseille Nord, sur le secteur de la Blancarde, la Penne-sur-Huveaune et le faisceau d'Arenc qui auront lieu sur la deuxième partie du mois en cours.

Il y aura également trois ateliers thématiques qui concernent tout le projet – soit l'ensemble de la région –, mais qui, par équité, seront répartis sur les Bouches-du-Rhône, les Alpes-Maritimes et le Var aux dates du 27 septembre, 2 octobre et 3 octobre 2019 respectivement, sur l'environnement, la socio-économie et la saturation ferroviaire.

Il y aura enfin une réunion de clôture dans les Bouches-du-Rhône qui aura lieu le 17 octobre prochain et qui se tiendra en préfecture de Région.

Voilà donc les éléments sur le dispositif, et le cadre dans lequel s'inscrit la réunion de ce soir.

Je voudrais dire un mot également sur ce qui est ressorti des premiers échanges de la concertation. Nous l'avons mis *in extenso*. Vous avez en gras tout ce que l'exposé de ce soir va permettre d'éclairer, et en caractères plus fins ce qui sera traité à l'occasion d'autres ateliers parce que cela ne concernait pas directement le secteur de Marseille Saint-Charles, mais plutôt le secteur de la ligne entre Marseille et l'Estaque ou celui de la vallée de l'Huveaune.

Bien entendu, vous pourrez avoir des questions suite à l'exposé de SNCF Réseau. Je vous donne néanmoins quelques éléments repères. De nombreuses questions ont porté sur ce qui allait se passer pendant la phase de travaux. Nous allons creuser des tunnels et une gare souterraine. Par conséquent, quelle est la stabilité du sol ? Quels sont les impacts possibles sur ce qui existe en surface ? Quelles seront les incidences sur les services ferroviaires ? Vous avez formulé un certain nombre de questions soit sur le site internet soit lors des premiers temps de concertation, et le maître d'ouvrage apportera des éléments de réponse ce soir, sur la plupart d'entre elles. Encore une fois, cela pourra également se poursuivre dans les autres ateliers. Pour ce qui concerne par exemple le doublement des voies d'Arenc, ce sera plutôt abordé dans le cadre de l'atelier d'Arenc.

Voilà les éléments principaux. Je passe donc la parole à Jean-Marc Illes qui va vous présenter le cadre global du projet puis les aménagements.

LE PROJET DANS SON ENSEMBLE

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

Merci, Stéphane. Je suis Jean-Marc Illes, Directeur territorial (DT) adjoint de SNCF Réseau, et chef de la mission Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur.

Nous allons d'abord faire quelques rappels sur le projet avant cette réunion publique qui a tout de même pour but de rentrer un peu plus dans les détails. Néanmoins, nous sommes obligés, pour ceux qui n'étaient pas là avant, de rappeler les grandes étapes du projet.

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), début 2018, a phasé le projet en quatre parties (phases 1, 2, 3 et 4). Les phases 3 et 4 concernent des lignes nouvelles, la phase 2 concerne de grandes augmentations de capacité des nœuds azuréens et la traversée souterraine de Marseille, et la phase 1 concerne des projets d'amélioration de la régularité en gare de Marseille, mais également des augmentations de capacité de RER au niveau de Toulon.

Suite à cela, la Décision Ministérielle (DM) qui est arrivée le 4 mars 2019, nous a demandé de concerter, en cohérence avec la Loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) sur les phases 1 et 2 seulement – c'est-à-dire ce qui est en vert clair et en vert foncé – en vue de premiers travaux aux alentours de 2023 pour la phase 1, et de la réalisation d'une enquête publique avant 2022 pour les phases 1 et 2. Les phases pour lesquelles il y a des dates et des jalons ne sont donc que les phases 1 et 2, même si les phases 3 et 4 sont citées par le COI, mais également, de manière un peu plus légère, par la Loi LOM.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Jean-Marc, que signifie COI ?

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

C'est le Conseil d'Orientation des Infrastructures.

Vous avez donc un planning jusqu'à 2023 puisque notre objectif est une Déclaration d'Utilité publique (DUP). Le projet n'existe pas encore. Vous avez quelques dates importantes :

- la déclaration d'utilité publique pour les phases 1 et 2 que nous viserions pour fin 2022-début 2023 ;
- l'enquête publique, moment très important également pour la concertation, à mi-2021 ou peut-être au second semestre 2021.

Cela dépendra du moment où nous aurons cette décision ministérielle, mais ce planning part de l'hypothèse que la décision ministérielle interviendrait fin 2019 ou début 2020. Si elle se décale, ce sera plus long, car nous avons, après, des élections qui rendent les plannings un peu compliqués.

Un autre moment est important aussi, c'est la mission de financement, c'est-à-dire que c'est le moment où, évidemment, nous faisons la caisse en nous demandant ce que fait l'État, ce que font les collectivités publiques, etc. Nous faisons la caisse de tous les financements possibles. Concernant ce moment, la ministre, dans sa DM, a parlé de début 2020. Ce sont des phases et des dates un peu administratives. Ce ne sont pas des dates de travaux, mais voilà le planning qu'il faut tenir dans l'immédiat pour pouvoir ensuite faire des projets.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Une DM est une décision ministérielle.

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

Oui, voilà. Nous allons présenter là les causes du projet, les raisons du projet, les bénéfices, les installations avec le bloc est et le bloc ouest. Nous allons commencer par les raisons pour lesquelles nous faisons ce projet et par ce que nous voulons améliorer sur Saint-Charles, sur le nœud ferroviaire marseillais et même au-delà, sur toute la ligne Marseille-Vintimille.

LES OPÉRATIONS DES PHASES 1 ET 2 SUR MARSEILLE SAINT-CHARLES

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

Nous avons aujourd'hui un problème sur la gare Saint-Charles parce que c'est une gare en impasse, et que cette gare est un véritable gouffre à irrégularités. Elle absorbe toutes les irrégularités de la région, et elle les répercute, comme une sorte de trou noir, avec encore plus de minutes perdues. C'est donc un vrai problème qui empêche le réseau ferroviaire PACA de se développer, même s'il y a des marges de progression, mais nous sommes vraiment contraints par cette voie d'impasse.

Nous allons maintenant – si nous pouvons – vous montrer le film. Vous avez ici les voies à quai de Saint-Charles. Vous les reconnaissez. Il y en a 16, et il y en aura plus après, quand nous ferons les travaux. Vous avez là une partie des voies qui vont vers Paris, vers Lyon, et vers Miramas aujourd'hui, et vous avez ici les voies qui vont vers Nice et vers Toulon. Nous allons voir que la rentrée et la sortie des trains dans Marseille Saint-Charles sont complètement conditionnées à ce

que tous les trains soient à l'heure. Dès qu'un train est en retard, vous allez voir – ce qui est un peu évident et intuitif – que nous avons une cascade de retards qui se produit, et c'est cette cascade de retards que nous voulons éviter par les installations que nous allons vous décrire après.

Ici, vous avez la navette qui va de Marseille à Toulon – c'est un TER –, et vous avez ici un TGV qui va vers Nice, et lorsque vous avez un train devant, la voie est occupée et ne peut plus être occupée par un autre train. Vous avez là le fonctionnement normal, et vous allez voir que cela complique un peu la chose. Vous voyez là un TGV qui vient de Nice et qui a du retard. Le retard de ce train va s'aggraver, et le retard initial va commencer par créer un conflit ici. Là, vous avez l'horloge qui va défiler, et les retards qui vont s'accumuler. Le train arrive à quai. D'autres trains arrivent et là, il va essayer de retraverser la gare, mais il va se faire bloquer, comme il est en retard, par tous les trains qui vont partir dans l'autre sens dès qu'il va vouloir partir. Le train qui repart vers Nice va donc être bloqué par celui qui repart d'Aix-en-Provence, et quand il finit par passer – les retards s'accumulant –, c'est lui qui bloquera les autres trains en partance soit vers Paris soit vers Miramas. Il va occasionner d'autres retards. Par conséquent, un TGV au retard initialement assez faible va occasionner une cascade de retards pour les trains croiseurs. C'est ce que nous voulons améliorer. Il s'agit de la situation actuelle. Là, les trains finissent par partir, mais vous voyez les retards qui se sont accumulés. Nous avons essayé de le simuler pour le rendre un peu pédagogique. Dans le schéma que nous avons fait, un retard de 5 minutes en cascade a conduit à 30 minutes de retard après la traversée de la gare. Voilà la situation telle qu'elle est aujourd'hui dès que nous avons un conflit train. Il y en a à peu près 5 par heure qui peuvent dégénérer de cette manière.

Lorsque nous aurons la gare souterraine, avec les aménagements – vous avez ici les trains qui circulent – ceux qui traversent se croiseront en gare souterraine et, même s'ils sont en retard, ce qui est le cas ici, ils ne seront évidemment plus en conflit avec les trains de surface qui seront séparés par flux. Il y aura des sous-gares qui les sépareront. Voilà la situation cible, c'est-à-dire des flux séparés pour toutes les origines. C'est ce que nous voulons pour la gare. La première raison des travaux que nous faisons à Marseille est celle-ci : c'est pour créer cette gare souterraine qui serait vraiment un poumon à régularité pour tout le réseau et pour tout l'axe Marseille-Vintimille.

Là, c'est symbolisé : vous avez un cisaillement entre Aix-en-Provence et le TGV qui vient de Nice. C'est ce qui se passe aujourd'hui. Demain, nous aurons donc la traversée souterraine, des voies

supplémentaires et vous voyez qu'en fait, chaque axe a sa sous-gare. Vous avez la gare souterraine pour les trains qui traversent et qui s'arrêtent à Marseille, mais qui ne rebrousse pas chemin, vous avez la sous-gare pour tous les trains (voies 9 à 13) qui viennent de Nice, de Toulon ou d'Aubagne. Ceux qui vont vers Aix-en-Provence auront leur propre gare. Ceux qui vont vers Paris, Lyon-Méditerranée ou la ligne TGV auront leur sous-gare, et ceux qui vont vers l'Estaque par la ligne Marseille-l'Estaque qui passe près du port auront leur sous-gare. Ce fonctionnement par sous-gare, par flux, par tube, combiné à la gare souterraine, résoudrait le problème de cisaillement que nous avons décrit tout à l'heure.

Pour faire cela, vous voyez qu'il y a des investissements dans tout Marseille. En vert clair, ce sont les investissements de phase 1 qui concernent plutôt des aménagements de surface visant à améliorer la régularité comme des garages – nous y reviendrons dans le détail –, des cinquièmes voies, des séparations de flux, des créations d'aiguillage et, en phase 2, vous avez la gare souterraine avec des tunnels – nous allons y revenir –, l'entrée nord, l'entrée sud, et la quatrième voie entre la Penne-sur-Huveaune et la Blancarde si nous voulons 4 TER.

S'agissant des bénéfiques, ce que nous voulons, c'est la régularité et la capacité. Comme nous l'avons vu, la régularité, c'est la séparation des flux en surface avec 5 cisaillements évités. Nous allons également créer des garages TER – cela ne concerne pas le secteur d'aujourd'hui, mais nous en parlerons par exemple sur le secteur du corridor ouest (secteur d'Arenc) – pour mettre les garages au même endroit que là où se trouvent les flux commerciaux. Nous allons aussi séparer les circulations techniques qui sortent du dépôt de la Blancarde des circulations commerciales.

La gare souterraine permettra bien sûr un itinéraire alternatif en cas d'incident. Si la gare de surface est bloquée, la gare souterraine pourra y suppléer.

S'agissant de la capacité, cela permettra de passer de 16 à 23 TER, et de transformer la logique TER en une logique de RER métropolitain avec des fréquences d'arrêts beaucoup plus fortes et une grande régularité, mais aussi des trains traversants mix entre des omnibus et des trains semi-directs. Concrètement, nous aurons donc 15 minutes de gagner pour 20 000 trains par an grâce, évidemment, à l'accélération des trains qui passeront sous Marseille et qui réapparaîtront à la Blancarde. Voilà pour la présentation générale.

Ces simulations proviennent d'études socio-économiques, c'est-à-dire que les installations que nous créons permettent à la journée – puisqu'il s'agit là de train/journée – de doubler le trafic TER sur à peu près tous les axes. La première colonne représente la situation d'aujourd'hui, la deuxième la phase 1, et la troisième la phase 2. En phase 2, nous pourrions doubler le trafic TER

grâce à des trains supplémentaires sur Marseille/Aix-en-Provence, sur Rognac/Aix-en-Provence, vers la Côte bleue, mais également vers Toulon avec en plus des trains traversants qui passeront dans l'aire souterraine.

Comme vous le voyez, les TGV augmentent assez peu. Le projet de phases 1 et 2 est donc assez peu un projet d'augmentation du nombre de TGV. C'est bien un projet d'augmentation du nombre de TER dans une logique de RER métropolitain.

Dans le détail, que regardons-nous aujourd'hui ? Nous regardons la zone du secteur Marseille Saint-Charles. Il y a trois opérations. Tout d'abord, il y a le bloc est (en vert), à côté du boulevard Flammarion et jusqu'à la cour des Pierres (ce que nous appelons le site Abeilles). Là, nous allons créer 4 voies supplémentaires. Nous allons créer de nouveaux aiguillages dans cette zone. C'est une zone purement SNCF. Il n'y aura donc pas d'acquisition foncière. Pour cela, il y a évidemment 1 000 agents SNCF qu'il faut que nous relogions soit en ville, soit à cet endroit-là. Cela serait en phase 1, donc assez rapidement. Les travaux pourraient commencer en 2023.

Nous avons ensuite la gare souterraine qui est une gare de 4 voies à quai avec 4 niveaux – nous y reviendrons –, un passage public ville/ville entre la rue Honorat et le boulevard Flammarion. Cette gare aura en fait deux entrées intermodales au nord et au sud avec le tramway et la gare routière qui reste. Il s'agira d'une véritable gare ouverte sur la ville.

En phase 2, nous finirons également la partie de surface avec le bloc ouest. Toutes les voies qui sont du côté de la gare routière (K, L, M, N) seront également traitées en termes d'aiguillage pour les rendre indépendantes entre les TGV qui viennent du nord et les voies qui vont vers l'Estaque.

À ce moment-là, nous aurons traité toute l'avant-gare de Saint-Charles.

Pour le bloc est, vous avez ici concrètement 4 voies créées, mais nous reviendrons après sur le vert. Il y aura 3 quais supplémentaires à cet endroit-là. Là, vous reconnaissez le bâtiment actuel, ici la rue Honorat, ici le boulevard Voltaire et le boulevard Flammarion, ici les escaliers de Saint-Charles, et nous créons donc ici 4 voies supplémentaires (bloc est), nous reconfigurons les aiguillages, et nous doublons la voie qui part vers Arenc pour pouvoir rendre indépendantes ces fameuses sous-gares qui permettent de séparer les trains entre eux et de séparer les circulations entre elles.

Il y a la robustesse, que nous avons citée plusieurs fois.

L'élément important, c'est que toutes les installations que nous faisons en surface permettent de répondre à l'augmentation de capacité TER de 25 % dans les prochaines années. Si nous ne faisons pas cela, nous n'avons aucune capacité d'évolution. À cause de ce nœud de Saint-Charles,

nous ne pourrions pas augmenter le nombre de TER. Il faut donc que nous fassions ces installations et ces aménagements en surface.

Concernant le début des travaux, je suis conforme à ce qui est écrit dans le projet de Loi LOM, et nous pouvons espérer une DUP en 2023. Il y a des installations à faire avant, des terrains à libérer, et nous pouvons penser que les travaux du bloc est pourraient commencer en 2024.

C'est la même chose pour le bloc ouest, mais côté ouest. C'est aussi pour rendre indépendants les trains de la partie Paris/Lyon-Méditerranée et Marseille-l'Estaque. Nous créons des aiguillages pour créer une zone indépendante. Les retours d'incident que nous pourrions avoir du fait de cette indépendance seront beaucoup plus rapides. Nous gagnerons donc en régularité. Nous pourrions faire varier plus facilement les horaires sur la ligne de Marseille-l'Estaque avec la halte d'Arenc alors qu'aujourd'hui, nous sommes très contraints par le plateau Saint-Charles. Le projet d'augmentation du nombre de TER vers Arenc est bien sûr rendu possible par cet aménagement du bloc ouest pour mettre 4 TER par heure.

La durée brute des travaux – c'est-à-dire vraiment du début des travaux jusqu'à la mise en service sans compter les pressions administratives – est d'environ deux ans et demi. Ce n'est donc pas très long, mais cela dépendra du « go » que nous donnera le Gouvernement.

Roland Legrand va maintenant vous présenter la gare elle-même, c'est-à-dire le bâtiment voyageurs, tous les services commerciaux et tout ce que nous prévoyons avec davantage de vues d'architecte un peu moins « austères » que ce que j'ai fait, et il y aura aussi un film. Roland, c'est à toi.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Bonsoir. Avant de passer le film, je voudrais vous préciser le site. Vous connaissez l'escalier monumental qui mène à la Cannebière, la gare historique avec la halle Honnorat qui a été livrée en 2007. Vous avez ici le boulevard National qui traverse les voies en souterrain. J'insiste sur le secteur Abeilles, du nom de la rue des Abeilles qui se trouve à côté, puisqu'il s'agit actuellement de ce qui accueille l'Autotrain. Quand nous allons vous parler de la libération du foncier ferroviaire, il s'agira essentiellement de toute cette zone-là. Ce travail a évidemment été fait en collaboration avec la Métropole Aix-Marseille-Provence, notamment, qui développe un projet d'aménagement urbain au-delà d'Euromed. Il s'agit du projet « Quartiers libres » qui intègre tout le quartier Belle de Mai et qui reconfigure notamment la caserne, ici. Ces deux projets, qui sont évidemment inscrits dans le futur, « matchent » bien. Ils sont normalement en cohérence,

notamment pour des travaux qui pourraient démarrer, pour le projet urbain, avant les travaux de la gare.

Nous allons peut-être passer le film. Il dure 3 minutes 30. Je me tais donc pendant 3 minutes 30.

Un film est projeté en séance.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

D'après la présentation, vous avez compris qu'il s'agissait d'un projet fonctionnel. Ne vous attachez pas à l'architecture, même si nous avons essayé de rendre l'image la plus conforme à un projet industriel de gare. C'est tout de même un projet fonctionnel, et c'est l'objet de notre discussion.

J'ai repris ici le discours du film. Vous voyez la gare nouvelle située sur les emprises qui sont toutes des emprises ferroviaires SNCF maîtrisées. Vous avez la correspondance vers le métro. Vous avez ici la gare routière conservée, une liaison souterraine qui assurera la relation fer/fer avec les voies de surface, et cette galerie souterraine sera confortable. Nous travaillons évidemment à son dimensionnement. Peut-être même accueillera-t-elle des espaces de commerces pour animer et sécuriser ces espaces. En tout état de cause, l'idée est de faire déboucher cette galerie souterraine sur la rue Honnorat de telle sorte que nous puissions créer une perméabilité plus importante que celle qui existe actuellement.

Nous pouvons dire également que nous allons développer, à l'angle du boulevard National et du boulevard Voltaire, un espace de parvis pour gérer l'intermodalité et, notamment, des offres pour des circulations douces. Nous accompagnerons également le projet par une offre complémentaire pour l'autopartage, pour les véhicules particuliers (VP) en complément, mais avec une programmation de stationnement assez limitée.

Actuellement, le tunnel National vient jusqu'ici, et vous voyez qu'il se situerait ici, c'est-à-dire que nous allons le réduire de plus d'un tiers du linéaire actuel que vous connaissez. Cela contribuera également à l'ouverture de la gare sur la ville.

Nous allons passer à la diapositive suivante qui nous permettra de tenir des discours sur la vision tridimensionnelle du projet. Actuellement, le niveau naturel est ici. L'idée est d'abaisser le niveau de référence de 49 NGF (Nivellement Général de la France) à 43, c'est-à-dire que nous allons abaisser de 6 mètres pour créer ce parvis à l'angle des boulevards National et Voltaire, et donner

l'accès le plus direct possible aux piétons marseillais au plus profond de la gare. Vous avez là les 4 voies à quai (quais traversants), un espace intermédiaire, le niveau général d'accès et, à partir de ce niveau, vous pourrez gagner un niveau supérieur à 6 mètres pour emprunter les voies par un tunnel souterrain. Ce que nous ne voyons pas, dans le fond, c'est la correspondance avec le métro.

Voilà comment nous allons vous expliquer la construction de cet ouvrage.

La dernière image est celle qui était dans le film. Il s'agit du débouché sur le boulevard National d'une ligne nouvelle du tramway qui est en projet actuellement. Vous voyez ici une image qui pourrait être, en fait, le hall de gare de ce nouvel équipement public.

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

Nous allons maintenant aborder un peu la phase travaux de construction de la gare. Nous voyons que le site des Abeilles représente à peu près une surface de 8 hectares avec la cour des Pierres. Évidemment, avant de commencer à faire la gare, il faut déjà déplacer et relocaliser tout ce qui s'y trouve, notamment des bâtiments, du stationnement et des agents ce qui fait tout de même pas mal de monde à reloger ou à relocaliser.

Comment réalisons-nous ensuite la gare souterraine ? Vous avez ici une coupe de la gare souterraine, mais globalement, nous terrassons d'abord au niveau 49 et au niveau 43 (ce qu'a montré Roland Legrand tout à l'heure). Ensuite, nous réalisons les parois périphériques en parois moulées, comme vous le voyez ici. Nous creusons. Nous faisons le radier qui est le fond de la gare, et ensuite, nous faisons les planchers intermédiaires.

Cela fait tout de même un ouvrage assez important parce que nous avons une longueur de 400 mètres sur une largeur de 50 mètres et une profondeur de 25 mètres pour une durée de travaux d'à peu près 7 ans au global.

J'ai montré ici ce que pouvait être l'illustration d'un chantier de paroi moulée de réalisation des parois périphériques.

Évidemment, lorsque nous réalisons une installation de chantier pour une gare souterraine, il faut de nombreux équipements. Nous avons notamment les centrales à béton, les stockages des armatures, les usines de traitement des boues, ainsi que les voies ferrées pour les chargements. L'ensemble du site sera donc assez bien occupé par les installations de chantier.

Aussi bien lorsque nous creusons la gare que lorsque nous faisons les tunnels, de part et d'autre, qui permettront de traverser Marseille, nous essayons de faire cela avec un maximum de sécurité. Nous faisons donc au préalable des reconnaissances, des sondages, des diagnostics de bâtiment, et des confortements préventifs du sous-sol si nécessaire. À l'avancement du creusement, nous faisons également des confortements au fur et à mesure de ce que nous rencontrons, et nous mesurons aussi en continu la stabilité des sols pour éviter tout désordre en surface.

Un autre enjeu de la gare est aussi bien sûr le volume de terrassement à évacuer puisque nous sommes ici sur un volume de l'ordre de 800 000 mètres cubes. Nous avons plusieurs solutions pour évacuer. Une des premières solutions que nous avons envisagées, puisque nous sommes sur la gare Saint-Charles, est bien sûr d'évacuer les matériaux par le fer. Nous créons donc un plan de voie sur la cour des Pierres avec un silo de chargement qui permet ensuite de charger les trains et de les envoyer après vers les sites de dépôt.

D'autres solutions sont envisagées. Soit nous faisons une évacuation par camion depuis la place Victor Hugo et nous acheminons les matériaux *via* une bande transporteuse de Saint-Charles jusqu'à la place Victor Hugo. Une autre solution alternative consisterait à anticiper le creusement du tunnel est, et à creuser ensuite la gare pour évacuer les matériaux, non pas depuis Saint-Charles, mais depuis la sortie est du tunnel dans le secteur de la Blancarde-Parette en utilisant les tunnels réalisés.

La diapositive suivante propose une petite vue d'installation de chantier sur laquelle nous voyons l'évacuation par fer. Nous voyons (en vert) les voies de stockage pour stocker les trains de matériaux, et ici une représentation de ce que pourrait être un silo de chargement. Nous voyons qu'il s'agit tout de même d'un ouvrage couvert. Nous ne déchargeons pas les matériaux à l'air libre. Vous voyez enfin ici une coupe de la bande transporteuse qui longerait le site Abeilles et qui irait jusqu'à la cour des Pierres pour venir charger les silos. Les trains sont stockés ici. Ils arrivent, ils se chargent, ils reviennent ici pleins, ils repartent le soir vers un site de déchargement, et ils arrivent vides le matin. Vous avez là la solution alternative pour l'évacuation des matériaux par bandes transporteuses et camions. Les matériaux seraient donc acheminés *via* une bande transporteuse jusqu'à la place Victor Hugo et de là, nous aurions un espace de chargement pour les envoyer directement sur l'autoroute A7.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Philippe ?

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

Je voudrais apporter une petite précision pour revenir sur le calendrier de décision. Comme l'a dit le responsable du projet, la décision intervient après l'enquête publique par une déclaration d'utilité publique qui est un décret en Conseil d'État. Par conséquent, tout ce dont nous parlons n'est pas formellement décidé. J'ai demandé au maître d'ouvrage, dans ses écrits, d'employer le conditionnel et si vous lisez les grands documents que vous avez sur vos genoux, vous le trouverez. Dans la partie orale, j'ai renoncé à demander aux intervenants d'employer le conditionnel encore que deux d'entre eux l'aient fait en partie. Néanmoins, il faut bien que vous entendiez que, lorsque l'on fait un projet, il est normal de se projeter dedans. C'est même très sain, mais lorsque vous entendez du futur, gardez bien en tête le fait que tout cela reste à décider en fonction de votre avis.

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

De toute façon, un projet n'existe que lorsqu'il y a la déclaration d'utilité publique. Avant, ce ne sont que des études de projet, et c'est ce que nous sommes en train de faire. Nous concertons avec vous. Le Gouvernement fera ses choix. Nous discuterons avec les partenaires. Le projet est donc en train de se définir, même s'il y a de grandes lignes. Ce n'est pas gravé dans le marbre, bien entendu.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci pour votre attention durant cette phase de présentation. Nous allons maintenant passer dans une phase d'échanges au cours de laquelle nous allons vous permettre d'intervenir et de formuler des questions ou des contributions.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Vous ne serez peut-être pas tous d'accord entre vous ou avec ce qui vient d'être présenté. Je vous demanderais donc – si possible – d'avoir ces échanges dans une logique de respect,

d'écoute mutuelle entre participants ou dans les réponses ou les éclairages que le maître d'ouvrage pourra apporter. Soyez bienveillants les uns avec les autres.

Pour la bonne conduite de la concertation, les échanges sont enregistrés. Nous vous demanderons donc de lever la main. Sur mes instructions, Émilie Dihl vous donnera un micro. Présentez-vous. Parlez distinctement et assez proche du micro pour que ce soit audible, à la fois pour les autres participants, et pour l'enregistrement. Il peut également arriver que nous prenions des photos. Si vous avez une prévention contre cela, dites-le-nous pour que nous évitions de vous mettre dans le champ.

Enfin, si vous avez une intervention à faire, par respect pour les autres participants, essayez de la faire dans un temps relativement maîtrisé de 2 ou 3 minutes si cela vous est possible et si cela vous agrée.

J'en ai assez dit, et je vous passe maintenant la parole. Qui souhaite intervenir ? Madame ? Présentez-vous bien à chaque fois.

Amélie DESSAUX, habitante du 3e arrondissement de Marseille

Bonjour. Je m'appelle Amélie Dessaux. J'habite dans le troisième arrondissement à proximité du boulevard National. Le projet a l'air très bien, mais je voulais intervenir sur la façon d'amener les choses. Je participe déjà à ce que nous appelons les « concertations Quartiers libres » pour le réaménagement du quartier dans lequel je vis et dans lequel j'ai investi. *A priori*, je vais donc y vivre jusqu'à la fin de mes jours, et j'ai l'impression que vous avez ici un peu la même façon de voir les concertations, à savoir très peu d'informations auprès des habitants, pas de tractage dans les boîtes aux lettres et pas d'affichage dans les lieux de commerce. En effet, excusez-nous, mais dans le quartier, il y a des gens qui n'ont pas facilement l'information. Ils ont par exemple l'information dans leur boulangerie ! C'est quelque chose que nous répétons depuis 2 ans en concertation « Quartiers libres » alors, je vous en prie, ne faites pas la même chose !

Après, on nous parle des budgets. Un document comme celui-là, en couleur, de cette grandeur et relié de cette façon, représente un petit coût ! Je pense qu'une reliure peut-être un peu moins sophistiquée, et des tracts et des affiches seraient plus utiles. En effet, il est vrai que, quand je suis arrivée dans la salle, j'ai eu peur. Il y a plus de gens qui travaillent sur le projet que d'habitants pour donner leur avis. Il est vrai que, ce type de concertation, à Marseille, nous en avons marre ! Nous sommes des citoyens usagers éclairés. Nous avons des avis qui ne sont pas forcément plus stupides que celui des gens qui ont fait des études. Nous voulons de la démocratie participative. Nous ne voulons pas qu'à la fin, on nous saupoudre de petites

intentions et qu'on nous dise : « *Vous voyez, la concertation s'est très bien passée* ». Si, à la fin, c'est juste pour nous dire : « *Voilà le projet qui est validé* », ce n'est pas la peine de faire autant de frais.

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

Avez-vous des observations sur le fond projet qui pourraient le modifier ou l'améliorer ?

Amélie DESSAUX, habitante du 3e arrondissement de Marseille

Je pense que pour améliorer le fond du projet, il faudrait que vous ayez plus de monde que ce qu'il y a là, dans la salle. Il y a des mamans avec des enfants, des poussettes, des gens qui sont âgés et qui ont des difficultés à se déplacer. Eux verraient peut-être des choses que je n'ai pas vues, moi, dans votre présentation, mais je ne vais pas parler au nom de tout le quartier.

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

C'est une constatation que je prends effectivement, mais je voudrais juste rappeler que nous faisons quand même une concertation de trois mois et demi, ce qui va bien au-delà de l'usage. Nous avons fait une réunion d'ouverture au mois de juin dernier, nous avons fait deux permanences en gare Saint-Charles. Nous sommes allés en gare Saint-Charles pour accueillir les gens pendant une journée. Nous sommes allés en mairie. Nous avons fait un atelier ici à l'EMD en juillet dernier. Nous avons fait du tractage dans les boîtes aux lettres pour que les gens viennent à l'atelier. Nous l'avons fait. Nous avons commandé quelqu'un pour le faire. Nous avons identifié 6000 boîtes aux lettres dans la zone pour que ce soit tracté. Nous avons eu le retour selon lequel il y avait eu des endroits où ce n'avait pas été fait, mais je vous assure que nous avons payé pour cela. Nous ne sommes pas allés regarder derrière chaque personne qui met dans les boîtes aux lettres si c'était fait, mais je vous assure qu'il y a eu cette action.

Les tractages ne servent pas à expliquer le projet. Ils servent à dire aux gens de venir aux réunions. Nous avons fait une réunion en plus la semaine dernière avec tous les CIQ (Comités d'Intérêt de Quartier) de Marseille. Tous les présidents de CIQ étaient là, et l'objet était qu'ils fassent venir des gens aux réunions. C'est vrai qu'il n'y a peut-être pas énormément de monde, je suis d'accord. Nous avons une difficulté. Nous sommes aussi venus à la réunion « Quartiers libres » pour présenter le projet parce que nous savions qu'il y aurait un peu plus de monde. Je crois que Roland Legrand y était. Nous essayons de participer, mais c'est vrai que, par rapport à d'autres départements, il y a un peu moins de monde à Marseille. C'est exact, mais ce n'est pas

faute d'avoir fait des efforts. Nous avons fait paraître un article dans la presse en juillet dernier. Il y a eu toute une page dans *la Provence*, mais c'est vrai qu'il n'y a pas le monde que nous attendions.

Carole TEISSEDRE, Directrice de la communication (SNCF Réseau)

Je suis directrice de la communication. Je m'occupe donc aussi de cela. C'est la raison pour laquelle je me permets d'intervenir. Nous avons également fait une campagne Facebook géolocalisée. Tout le monde n'est pas sur les réseaux sociaux, mais c'est aussi un moyen de toucher les gens. Nous avons contacté les journalistes. Nous avons envoyé des communiqués de presse. Ce matin, cette réunion était annoncée dans *la Provence*. Nous avons un journaliste de *la Provence* qui est ici. Nous essayons de travailler avec la presse aussi pour qu'ils l'annoncent sur www.laprovence.com.

Pour répondre à votre question, nous avons pensé aux affichages en commerce. Ce sont des moyens que nous utilisons aussi. Malheureusement, nous n'avons jamais aucune certitude quant au fait que notre affiche ne sera pas enlevée dans la foulée et remplacée par une autre. Bien sûr, nous passons par des entreprises, et la seule certitude que nous ayons, c'est la signature que donne le commerçant pour dire qu'il a bien accepté, mais malheureusement, rien n'est infaillible et, bien souvent, nous nous sommes rendu compte que les affiches étaient enlevées dès le lendemain.

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

Il y a aussi eu des questions qui ont été posées sur le site. La liste que vous a montrée Stéphane Saint-Pierre était la liste de questions posées sur le site. Une partie de ces questions ont eu des réponses sur le site, mais nous pouvons continuer à y répondre. Il est vrai que tout le monde n'a pas internet, mais en dehors de ces réunions, il est aussi possible de donner son avis, de répondre, et d'essayer de donner son point de vue sur le projet via le site LNPCA.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Même si ce n'est pas votre question explicite, je voulais juste revenir sur la question des mobilités douces et sur d'éventuelles difficultés d'accessibilité. L'ensemble de l'équipement, y compris l'existant, est évidemment aux normes d'accessibilité pour tous les handicaps. Nous travaillons également avec la Métropole sur des cheminements en mode doux, et notamment sur un capillaire secondaire qui permettrait de capter, soit des voyageurs, soit tout simplement des

piétons marseillais au travers de la gare et de les prendre de Belle de Mai pour qu'ils gagnent le centre-ville, par exemple, dans des circuits apaisés. Tout ce travail-là sera concrétisé ultérieurement, mais il fait bien partie de la programmation du projet.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Un monsieur avait levé la main ici. Ensuite, ce sera Madame, et nous passerons de l'autre côté. Monsieur ? Nous prendrons toutes les questions. Ne vous impatientez pas.

Maurice ATTIA, habitant du quartier Belle de Mai

Bonsoir. Je suis Maurice Attia et j'habite à la Belle de Mai. J'ai retenu quelques petits aspects. Quand j'entends que le projet durera 7 ans, cela me semble relativement court vu la majesté du chantier, mais 7 ans, c'est 7 ans de poussières, 7 ans de circulation de camions. S'agissant de l'évacuation des gravats, vous l'avez imaginée par le train, et je crois que ce serait un choix judicieux tout simplement pour les citoyens et les riverains du chantier. Il y a un système qui fonctionne plutôt bien, et je crois qu'il faudrait savoir l'utiliser pleinement.

Je pense aussi à l'aspect archéologique. Si je ne me trompe pas, il me semble que la gare Saint-Charles a été un immense cimetière à une époque. Je ne sais pas ce que cela a représenté à celle de la construction du métro, mais je crois que cela a généré pas mal de recherches. Je repense toujours aux projets qui, théoriquement, devraient durer 7 ans.

J'ai donc parlé de l'évacuation, de la poussière, de la circulation.

Du point de vue de la communication, vous savez qu'il y a aussi la Marseillaise sur Marseille qui est lue par un certain nombre de citoyens à Marseille. Je crois qu'il serait bien de l'utiliser aussi quand on parle de communication.

Avec un soupçon d'opportunisme, je profite pour évoquer la desserte de la Belle de Mai par la voie ferrée. Nous avons souvent pensé à faire une petite gare à la Belle de Mai. Nous l'avons souvent dit autour de réunion de Quartiers libres. En parlant de gare et des techniciens SNCF, il serait bien de soulever aussi la question.

Merci de votre attention.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Il y a donc plusieurs questions :

- les délais des travaux et la capacité à tenir ces délais avec des impacts possibles en termes d'archéologie préventive ou autres ;
- l'évacuation des déblais et les incidences en termes de poussières, de circulation, etc. ;
- la desserte de la Belle de Mai.

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

Sept ans de travaux ne sont pas forcément sept ans de terrassement. La période la plus « critique » est celle où l'on creuse. C'est vrai qu'il y aura beaucoup de rotations. L'évacuation par fer est évidemment la solution que nous préférons. Il y aura tout de même des rotations de camions, mais ce que je veux dire c'est qu'effectivement, sur ces 7 années de travaux, il y aura une partie terrassement qui durera un peu moins de 2 ans, puis il y aura des parties où nous viendrons bétonner, comme pour le radier, etc.

S'agissant de l'archéologie préventive, vous avez raison. Nous ferons de l'archéologie préventive, bien sûr. Je pense que les archéologues seront assez friands à l'idée de venir voir ce qu'ils pourront déterrer lorsque nous creuserons. Cela fait un peu partie des aléas sur un projet. Nous ne savons pas s'ils vont trouver quelque chose. S'ils trouvent quelque chose, nous ne savons pas combien de temps cela durera.

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

Concernant le fer, le schéma est assez clair. Nous avons vraiment étudié la solution ferroviaire puisque nous avons prévu à la fois des voies de stockage, des voies de remblayage, l'accès à la voie principale avec plusieurs possibilités : soit l'accès sur des carrières branchées comme à Clermont-l'Hérault ou dans les monts du Forez, ou même peut-être une évacuation par barge par le port. La solution ferroviaire est donc la solution que nous allons privilégier. En revanche, il peut y avoir peut-être des pointes ou des accélérations de charge qui seraient absorbées par des camions, mais ce serait pour les pointes. L'essentiel se fera par fer, ce qui n'est pas évident dans tous les chantiers, mais c'est comme cela que nous le voyons.

Concernant le sujet de la Belle de Mai, c'est une question que nous avons eue plusieurs fois, et qui remontera de toute façon au COPIL – il faut être clair – puisque nous l'avons eue plusieurs fois.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Que signifie le sigle COPIL ?

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

Il s'agit du comité de pilotage qui se tiendra début novembre 2019 pour dire quelles sont les orientations locales de la concertation. Ce que je voudrais dire sur ces haltes, puisque nous avons le même sujet à la Belle de Mai, mais aussi à Saint-André, c'est que la question, comme nous l'avons dit tout à l'heure, est que nous visons une déclaration d'utilité publique pour un projet d'infrastructure. La question est donc de savoir si le projet d'infrastructure que nous créons – par exemple nous doublons la voie de Marseille vers l'Estaque – empêche la création de la halte. À mon avis, non. Si nous mettons deux voies, cela permet justement la création de la halte. Si nous gardons la voie unique, il est impossible de rajouter des arrêts de train. Par conséquent, le projet que nous proposons – qui est le projet structurant, majeur – permet une halte à Saint-André, il permet techniquement de rajouter des haltes.

Après, la question des haltes est un autre sujet que nous allons faire remonter dans la concertation, mais qui dépend des autorités organisatrices. Actuellement, les haltes sont réalisées dans le cadre de projets régionaux. Nous sommes par exemple actuellement en train de prévoir une halte à Sainte-Musse, à côté de Toulon, dans les projets régionaux. L'inclure dans des projets à si long terme, c'est quelque chose qui peut être fait – nous en parlerons en COPIL –, mais ce qu'il est important de voir, c'est si notre projet empêche cette halte-là. Techniquement, il ne l'empêche pas. Au contraire, il la permet puisque nous mettons deux voies au lieu d'une. C'est une idée. Évidemment, lorsque nous prenons ce genre de décision – que nous ne prendrons pas là, mais qui remontera –, il faut regarder ce que cela apporte en termes de voyageurs et ce que cela fait perdre en temps de parcours c'est-à-dire en perte de voyageurs qui veulent aller plus vite et qui viennent de plus loin. Il y a un équilibre à trouver. Ce sont des choses qui s'analysent, et qui font partie des études qui peuvent compléter la concertation en 2020, avant l'enquête publique. Plusieurs personnes ont soulevé le sujet de la halte de la Belle de Mai. Patrick Larminat est là. Il s'occupe d'Arenc, et c'est un sujet qui concerne plutôt la partie hors Saint-Charles par rapport à la réunion de secteur.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Madame, je crois ?

Bernadette GRISOT, habitante rue des Abeilles

Bonjour. Je m'appelle Bernadette Grisot et j'habite rue des Abeilles. Je suis donc concernée « au premier chef » par les travaux souterrains. J'avais déjà exprimé mon inquiétude sur la fragilité des bâtis à Marseille. Je n'ai pas obtenu de réponse, qui m'ait satisfaite en tout cas, sur les garanties qu'effectivement, il n'y aurait pas d'impact sur les immeubles. Vu la triste actualité, je pense que nous pouvons nous poser la question, et je voudrais savoir quelles garanties nous avons.

Concernant la communication, on nous avait également assuré qu'il y avait une campagne de flyers, mais personne, dans le quartier, n'a reçu aucun flyer dans la boîte aux lettres.

Amélie DESSAUX, habitante du 3e arrondissement de Marseille

Nous n'habitons pourtant pas du tout au même endroit !

Bernadette GRISOT, habitante de la rue des Abeilles

Si de l'argent a été dépensé pour cela, c'est dommage. Au niveau de l'information, c'est le bouche-à-oreille, mais je déplore vraiment que l'information officielle soit en tout cas insuffisante. Y aura-t-il d'autres journées de concertation, justement pour demander à ce qu'il y ait des résidents aux alentours qui participent à l'évolution du projet ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Nous vous rappellerons, à la fin, la suite du dispositif de concertation qui peut permettre à des personnes de venir participer. Vous avez donc des questions sur les garanties en matière de sécurité des immeubles par rapport au creusement et aux différents ouvrages souterrains qui seront réalisés.

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

Comme je l'avais indiqué sur une des diapositives, avant de commencer les travaux, et même à l'époque, lors du dernier atelier, j'avais dit que, dès l'année prochaine, nous mandaterions un bureau plus spécialisé pour ausculter le bâtiment et voir *de visu* la qualité intrinsèque des bâtiments ainsi que les conditions de passage dessous ou à proximité. À partir de là, nous déterminerons quelles sont les confortements qu'il faudrait faire. Il est sûr que nous n'allons pas passer sous un bâtiment en sachant que c'est un bâtiment qui est potentiellement fragile sans rien faire. Nous allons forcément faire conforter le sol. Ce sera peut-être des voûtes parapluie, peut-être des injections, pour pouvoir passer dans les meilleures conditions de sécurité et dans les

meilleures conditions pour nous assurer que le bâtiment en surface ne bouge pas ou bouge dans des limites très largement acceptables.

Ce que nous faisons aussi généralement dans ces cas-là, c'est que nous faisons une sorte de référé préventif, c'est-à-dire que nous allons avoir le bâtiment, nous voyons un peu dans quel état il est, ce qui permet, quand nous passons, de nous assurer que le bâtiment ne bouge pas.

Une intervenante pose une question complémentaire hors micro.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Pour l'enregistrement, je reformule votre question. Que se passe-t-il s'il y a des incidents après au cas où tout ce qui est prévu par SNCF Réseau ne se déroule pas comme prévu ?

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

Effectivement, si jamais cela ne se déroule pas comme prévu, avec le référé préventif, nous sommes capables de déterminer si c'est vraiment à cause des travaux qu'il y a des dommages sur l'immeuble, et si c'est le cas, il y a bien sûr indemnisation.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il faut que vous parliez dans le micro.

Bernadette GRISOT, habitante de la rue des Abeilles

Excusez-moi. Cela concerne certes le tour de la gare, mais cela concerne aussi toute la ligne du tunnel qui va tout de même passer par Longchamp, etc.

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

Oui, oui. Le diagnostic que nous faisons sur les bâtiments concerne l'ensemble du tracé, et toutes les zones d'influence que pourraient avoir le creusement du tunnel depuis l'entrée nord de Marseille jusqu'à la sortie est. Tout à fait. Cela concerne le secteur Saint-Charles puisque nous sommes effectivement en train de parler de Saint-Charles ce soir, mais ce que je vous dis est bien sûr valable sur tout le parcours du tunnel.

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

En fait, ce qui peut être fait, ce sont des témoins sur les fissures pour voir leur évolution, des capteurs de déformation avec des informations en temps réel et, en fonction de ces informations, il y a une intervention et l'arrêt des travaux. Ce sont des choses qui se font dans tous grands

tunnels, comme le tunnel d'Éole actuellement à Paris. Nous avons un suivi en temps réel par des mesures de la situation en surface et en souterrain, et nous regardons l'évolution, bâtiment par bâtiment, dans le cas où le tunnelier passe sous le bâtiment. Là, ce dont nous avons beaucoup parlé, c'est du creusement de la gare souterraine qui est au niveau des emprises SNCF et qui est tout de même assez éloigné des maisons, mais effectivement, les premières maisons qui sont à 20 ou 30 mètres peuvent être concernées. Elles seront aussi équipées.

Il y a donc un suivi, et des précautions. Il est aussi important de voir que le tunnel est bien entretenu conforté à l'avancement, c'est-à-dire qu'il n'est pas laissé à l'air libre. Il y a soit des voussoirs, soit des systèmes de bétonnage, et le tunnel est conforté en permanence. Cela n'empêche effectivement pas qu'il puisse y avoir des déformations. Dans ces cas-là, elles sont suivies, le chantier est arrêté, et nous regardons ce que nous faisons. Les maisons les plus sensibles seront confortées avant, mais nous pouvons conforter d'autres maisons. Tout cela sera suivi – serait suivi – si j'emploie le conditionnel, mais s'il y a un problème, ce sera réellement suivi. Le conditionnel ne s'appliquera pas.

C'est un peu tôt pour rentrer dans ces preuves. Vous demandez des preuves aujourd'hui, mais ces preuves interviendront lorsque nous choisirons l'entreprise qui fera les travaux. Ce sera elle, avec son maître d'œuvre, qui définira toutes ces précautions, mais le maître d'ouvrage que nous sommes prévoit bien de prendre toutes les mesures pour, évidemment, empêcher toute évolution. C'est vraiment le minimum sur ce type de chantier. Nous ferons le maximum sur ce type de sujet.

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

Après, ce qu'il faut voir aussi, c'est que si s'agissant du tunnel, nous repérons un bâtiment effectivement très sensible, nous essayerons de l'éviter en termes de tracé, mais le tracé ferroviaire est tout de même un tracé assez contraint. Nous ne faisons pas du routier. Nous cherchons aussi à nous approfondir. Dès que nous le pouvons, nous plongeons et nous passons relativement profond par rapport à la surface. Nous considérons que si nous passons avec un diamètre et demi de couverture, nous sommes à peu près tranquilles par rapport au bâti ce qui n'empêche pas de dire tout ce que j'ai décrit précédemment, bien sûr.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Pour accompagner toute la phase de travaux – j'ai travaillé sur la première étape d'Éole à Paris –, durant toute la phase de travaux qui a duré 6 ans, nous invitons évidemment les habitants sur le

chantier, à visiter les différentes phases, et nous recevions leurs doléances assez régulièrement. Il y a donc un accompagnement. Ce n'est pas de nature à vous rassurer. Néanmoins, il faut savoir que, durant la phase de travaux, il y a un accompagnement, une explication des travaux, un point de là où nous en sommes, etc. C'est important. Nous organisons généralement avec la ville ou avec la métropole cette phase de travaux et cet accompagnement de communication.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

Ben AOUN, Président du CIQ Saint-Lazare-Racati

Merci. Je suis Monsieur Ben Aoun, président du CIQ de Saint-Lazare-Racati. Nous sommes tout de même concernés par plein de travaux chez nous à commencer par le doublement des voies de la gare Arenc. Il y a une partie découverte entre le collège Versailles et l'avenue Roger Salengro. On nous a expliqué en plus qu'il y aurait une augmentation de la vitesse des trains. Nous avons demandé à ce qu'il y ait une couverture de cette partie-là parce qu'il y a le collège d'un côté, et les habitants de l'autre.

Je voulais dire autre chose sur la place Victor Hugo. Vous avez dit que vous alliez vous servir de la place Victor Hugo pour les camions, etc. Or elle est déjà saturée en circulation devant le lycée Victor Hugo et la faculté.

Je voulais parler de la rue Honorat et du boulevard National. Il va également y avoir des travaux, et nous aimerions bien savoir comment les choses vont se passer de ce côté-là. Merci.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Il y a donc plusieurs questions :

- une sur le doublement des voies en direction d'Arenc (Patrick Larminat y répondra) ;
- d'autres plus spécifiquement sur la zone de travaux autour de Saint-Charles et sur l'évacuation par camion.

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

Bonjour à tous. Je suis Patrick Larminat, et je suis également à la Direction territoriale SNCF Réseau. Sur ce sujet, nous avons partagé ensemble la semaine dernière concernant l'entrée du tunnel de Lajout côté Belle de Mai. Il faut savoir qu'il y aura une réunion publique spécifique sur la zone Arenc et sur ces doubles voies le 1er octobre prochain. Je vous invite à y venir, mais nous

pouvons tout de même en dire deux mots, même si nous sommes sur la zone Saint-Charles aujourd'hui.

Effectivement, le projet tel qu'il est prévu aujourd'hui en termes de foncier reste dans les emprises SNCF et ne demande donc pas d'installation spécifique autre, mais la concertation est faite pour cela. Vous avez en tout cas proposé au maître d'ouvrage de regarder. Comme nous vous l'avons dit, nous devons regarder avec nos partenaires, avec la Métropole, les aménageurs urbains, etc. Ce sera remonté dans le cadre de la concertation et bien sûr que nous regarderons cela. Je ne peux pas vous en dire beaucoup plus.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Concernant le secteur Victor Hugo ?

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

Effectivement, j'ai indiqué qu'il pourrait servir de site de chargement pour les camions, mais nous allons bien sûr maintenir les accès, notamment à la gare routière qui est juste derrière. Nous allons tout de même permettre aussi aux étudiants de traverser depuis la gare pour rejoindre la faculté Saint-Charles. Nous resterons dans un environnement de chantier, mais nous maintiendrons les fonctionnalités routières. Ce sera la même chose pour le boulevard National. Nous allons le raccourcir d'une centaine de mètres à peu près, puis nous ferons la gare souterraine dessous, mais nous nous arrangerons pour maintenir la circulation routière. Il y aura forcément des périodes de déviations où nous serons peut-être obligés de faire un « gymkhana » pour rejoindre la partie du tunnel qui sera conservée, mais nous maintiendrons la circulation routière dans la mesure du possible.

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

J'insiste sur le fait que l'essentiel des déblais sera évacué par fer. Je le répète, je le répète, je le répète. Ce n'est pas parce que nous avons présenté une solution alternative que cela sera la solution centrale. Nous allons faire évacuer le maximum de déblais par des trains. Cela signifie que la solution Victor Hugo est une solution complémentaire, qui peut compléter la solution ferroviaire, mais ce n'est pas du tout la solution centrale.

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

J'ai une question qui intéresse le public. À quelle date le dispositif d'évacuation sera-t-il déterminé et, par exemple, sera-t-il présenté lors de l'enquête publique pour que le public puisse se prononcer, non pas sur des hypothèses, mais sur une proposition centrale ?

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

La solution ferroviaire va rester centrale. Nous ne pouvons pas éliminer quelques pointes par camions, mais le détail de l'organisation du chantier, même ferroviaire, nous ne l'aurons qu'au moment de l'appel d'offres de réalisation avec l'entreprise de travaux publics qui nous proposera plusieurs variantes, ferroviaires puisque nous l'imposerons.

Par conséquent, il n'y aura guère plus que cela lors de l'enquête publique, mais nous pourrons réaffirmer notre volonté de présenter une solution ferroviaire. Elle est tout de même assez bien décrite puisque nous avons des tracés de voies, des installations. Une fois que nous avons tracé les voies et que nous avons décrit la solution, ce n'est plus qu'une question de volonté. Dans les coûts de projet que nous avons présentés, il y a la solution ferroviaire. Je ne peux pas en dire plus. Les autres solutions sont des solutions complémentaires, mais ce ne sont pas des solutions alternatives. La solution centrale sera la solution ferroviaire.

Ben AOUN, Président du CIQ Saint-Lazare-Racati

Excusez-moi, mais actuellement, la circulation est saturée, et si vous rajoutez encore aux cars des camions, il n'y aura plus de circulation du tout, surtout à l'entrée de l'autoroute ! Ce n'est pas possible.

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

Avec des camions de nuit, pas forcément.

Ben AOUN, Président du CIQ Saint-Lazare-Racati

Si ce sont des camions de nuit, cela ira. Ce n'est pas comme dans la journée, parce que pendant la journée, c'est vraiment saturé.

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

Nous pouvons également imposer aux entreprises – cela se fait – de ne pas avoir de pointe de transport par camion en heure de pointe. Ils peuvent travailler en heures creuses.

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

Nous choisirons les plages horaires.

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

Comme le disait Jean-Marc Illes, même si nous privilégions l'évacuation par le train, ce sera une donnée pour le dossier d'enquête, et nous dirons aux entreprises que nous privilégions l'évacuation par train, c'est-à-dire avec un plan de voie, mais dont nous pourrions aussi proposer des variantes, il restera toujours des évacuations par camions. Nous ne pourrions pas évacuer et amener tous les matériaux par le train, mais les terrassements qui constituent le plus gros volume sur la réalisation de la gare pourront être évacués par train. Nous sommes à Saint-Charles. Il est donc vrai que la solution à laquelle nous pensons instantanément est de dire que nous sommes sur une gare ferroviaire, et que nous devons naturellement évacuer les matériaux par le train.

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

Je confirme que la solution centrale est le train.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Puisque vous avez posé la question sur la rue Honnorat, vous avez vu que la correspondance fer/fer (gare souterraine/gare aérienne) débouche rue Honnorat par une galerie souterraine, mais quand elle est souterraine sous le plateau Saint-Charles, elle est à peu près au niveau au droit de la rue de Crimée. Il faudrait que je vous montre la rue de Crimée. La connaissez-vous ? C'est celle-ci. Il s'agit là d'un projet ferroviaire et, complémentairement, il y a un projet métropolitain qui consiste à requalifier cette rue Honnorat, et notamment à traiter l'angle entre la rue Honnorat et le boulevard National. Nous vous avons présenté un éventuel projet métropolitain de nouvelle ligne tramway. L'idée est donc d'avoir, de ce côté-là, un arrêt de tramway. C'est hypothétique, mais c'est une tendance, et l'autre station serait donc située à l'angle entre le boulevard National et le boulevard Voltaire, c'est-à-dire de part et d'autre du tunnel actuel qui est assez mal vécu.

Nous vous parlions de Quartiers libres. Ce n'est donc pas le projet SNCF, mais le projet métropolitain, mais vous voyez bien qu'entre le projet qui est ici et Quartiers libres, le point d'interface est bien effectivement tout ce secteur-là. C'est donc un projet qui n'est pas maîtrisé par la SNCF, mais qui va venir en accompagnement du projet de la gare, justement pour assurer le trait d'union urbain entre Belle de Mai, le nord des voies et la gare.

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

Je me permets d'approfondir pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. Actuellement – pour vous montrer à quel niveau de précision nous sommes –, il y a ici plusieurs projets ferroviaires, et nous sommes en train de créer un poste d'aiguillage qui va commander toute la région. C'est un projet qui n'est pas LNPCA, mais qui est un projet SNCF. Nous sommes en train de réaménager les locaux dans cette zone-là. Nous sommes en train de nous coordonner aujourd'hui pour que ces projets-là n'empêchent pas la création des voies pour évacuer par train. Nous sommes donc bien dans une solution centrale par train. Vous avez ici Patrick Larminat qui est le chef de projet de la CCR (Commande Centralisée du Réseau). Il sait que nous sommes en train de positionner tous les locaux pour garder la possibilité de conserver ces espaces pour les silos et pour charger les trains de gravats à cet endroit-là. C'est donc vraiment la solution centrale.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ? Présentez-vous.

Arnaud LEDUC, membre du Conseil citoyen du 1/6

Je m'appelle Arnaud Leduc et je suis membre du Conseil citoyen du 1/6. Vous avez dit qu'il y avait eu une réunion à laquelle étaient invités les CIQ qui sont souvent uniquement des organes de transmission de la parole des politiques vers les citoyens. Je vous rappelle que le Conseil citoyen, lui, participe à temps plein à la politique de la ville pour une co-construction entre les citoyens, les administrations que nous oublions souvent et qui sont importantes, et les politiques. S'agissant des médias, n'oublions pas non plus tous les médias en ligne que nous avons sur Marseille comme *Marsactu*, *Made in Marseille*, ou même les blogs comme *Marseille à la loupe* qui sont bien souvent beaucoup plus lus et consultés que *la Provence* et *la Marseillaise* réunies. Côté technique, pour la bande transporteur entre Abeilles et Victor Hugo, est-ce que ce sera souterrain ou à l'air libre ? Comment cela va-t-il se passer ? Vous avez dit que les camions pourraient être évacués de nuit, mais en dehors du Conseil citoyen, je fais de la déconstruction, et les carrières sont fermées la nuit. Vous ne pouvez pas livrer les camions après 16 heures, par exemple. C'est impossible. De même avant 9 heures du matin.

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

Sauf si nous les faisons ouvrir spécifiquement.

Arnaud LEDUC, membre du Conseil citoyen du 1/6

D'accord. Eh bien, il va falloir les convaincre !

S'agissant de l'accessibilité, la gare sera accessible PMR (Personnes à Mobilité Réduite), mais qu'en sera-t-il des autres arrêts déjà existants et qui ne le sont pas forcément ? En effet, s'il s'agit d'aller à Saint-Charles pour en repartir parce que nous ne pouvons pas descendre du train dans les petites gares comme Arenc, etc...

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

Je confirme que toutes les gares seront PMR. Toutes les gares nouvelles qui seront créées seront PMR.

Arnaud LEDUC, membre du Conseil citoyen du 1/6

Et les anciennes ?

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

Pour les anciennes, il y a actuellement un schéma d'équipement des gares PMR dans lequel nous devons, dans un délai très court, équiper PMR toutes les gares de la région. C'est un projet sur financement de SNCF Réseau qui est en cours, et qui sera prêt à l'échéance de la mise en service de la phase 2 du projet. Bien entendu, tout sera PMR : cette gare-là et les gares intermédiaires.

Carole TEISSEDRE, Directrice de la communication (SNCF Réseau)

S'agissant des différents médias, soyez rassurés, notre liste de diffusion de communiqué de presse inclut tous les supports que vous avez mentionnés. J'en profite également pour préciser qu'il y avait ce matin un article qui annonçait la réunion publique dans *la Marseillaise* ce qui montre bien qu'ils sont informés au même titre les autres. Je suis tout à fait d'accord avec vous, *la Marseillaise* est tout aussi importante que *la Provence* ou tous les autres supports. Nous les traitons tous de la même façon. Nous invitons tous les journalistes de tous les supports chaque fois que nous faisons une conférence de presse, et nous leur envoyons bien sûr à tous, sans aucune exception, les communiqués de presse. Après, nous ne maîtrisons pas toujours la reprise des informations puisque, comme vous le savez, un journaliste, un journal ou un support sont libres de sélectionner et de choisir les informations qu'ils souhaitent relayer. Mais nous ne faisons aucune distinction dans les médias.

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

Toutes vos questions ont-elles été traitées, Monsieur ?

Arnaud LEDUC, membre du Conseil citoyen du 1/6

Il manque la bande transporteuse.

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

S'agissant de la bande transporteuse, nous le répétons, il y aura des bandes transporteuses dans ce schéma-là. Elles iront effectivement charger les matériaux sur les trains. Il y en a une également, qui pourrait effectivement aller vers la rue Victor Hugo, mais je le répète, c'est la solution de second niveau. Ce n'est pas la solution centrale.

Arnaud LEDUC, membre du Conseil citoyen du 1/6

Est-elle souterraine, aérienne ?

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

C'est typiquement le genre de choix – si nous allions vers cela ce qui n'est pas le cas – que l'entreprise de travaux fera. Nous ne pouvons pas le décider aujourd'hui. Il nous proposera des solutions. Il passera par là ou au-dessus des caténaires, c'est vraiment le type de choix que le maître d'ouvrage ne peut pas faire 7 ans auparavant. Ce n'est pas possible. C'est l'entreprise de travaux qui nous dira : « *Nous faisons ceci, nous faisons cela* ». Nous imaginons que cette solution existe et, ce qui est important dans ce que je vous dis, c'est que nous privilégions un mode de transport. Après, nous sommes obligés de dire qu'il y a d'autres possibilités, mais c'est l'appel d'offres qui décidera de tout cela.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Monsieur ?

Laurent CORMIER, usager

Bonjour. Je suis Monsieur Cormier. Je suis usager, et j'ai deux petites questions, entre autres par rapport à la vue qui est là. Nous parlons du doublement de la voie d'Arenc, mais le pont qui traverse la rue Guibal me semble être une voie unique. Sur cette voie unique, il y a quelque chose comme un hangar et, après, il y a des maisons qui sont le long de la voie Guibal. Avez-vous prévu de toucher les maisons ?

En tant qu'usager, à la gare Saint-Charles, il y a depuis des années un tunnel piéton qui traverse toutes les voies. Il est bouché à cause des infiltrations d'eau qui sont dues à des sources, et le problème n'a jamais été résolu pour les usagers à l'heure actuelle. Vu que nous voulons faire de nombreux trous autour, avez-vous pensé à ces problèmes ? Merci.

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

Patrick, peux-tu répondre sur Guibal ?

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

Oui, s'agissant de la double voie entre Saint-Charles et le tunnel de Lajout, 100 % du doublement de voie se trouve dans les emprises SNCF. Il n'y a aucune acquisition foncière et encore moins d'expropriation à faire.

A Guibal, je ne connais pas tous les ouvrages par cœur, mais nous avons deux ponts-routes à refaire qui ne sont pas en gabarit en hauteur (plus qu'en largeur) et nous avons la passerelle de la caserne du Muy qui passe aussi et qu'il va falloir reprendre, mais le pont de Guibal, lui, ne fait pas partie de ces ouvrages ce qui veut dire qu'il est compatible avec la double voie que ce soit en hauteur ou en largeur. Encore une fois, nous reprendrons tout cela en détail le 1er octobre prochain.

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

S'agissant de savoir si nous avons tenu compte des infiltrations d'eau dans l'ouvrage, la réponse est « oui » puisque nous avons déjà fait un certain nombre de sondages sur le site de la gare Saint-Charles. Nous avons dû en faire une dizaine. Nous avons donc identifié qu'il y avait des venues d'eau, et nous avons dimensionné nos ouvrages – en termes de calculs et en termes de coûts – pour tenir compte de ces venues d'eau, qu'il s'agisse de la gare souterraine ou de la nouvelle traversée que nous allons mettre pour desservir toutes les voies à quai pour faire ensuite une ouverture de l'autre côté de la ville.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Par ailleurs, fonctionnellement parlant, ce souterrain/passage piéton n'est pas accessible du tout à tous les handicaps. Pour l'équiper, cela nécessiterait évidemment d'étayer toutes les voies. Nous allons le faire pour le grand passage au niveau de la rue de Crimée, mais pas sur celui-ci. En revanche, nous envisageons de l'utiliser pour les services internes, et notamment, éventuellement, pour des dessertes de ravitaillement ou des choses comme cela. Ce sera donc réutilisé, mais

effectivement, il sera assaini avant et, dans tous les cas, il n'est pas aux dimensions ERP (Établissement Recevant du Public). Cela nous pose donc un problème. En plus, il n'est même pas traversant ce qui nécessiterait de le prolonger. C'est assez compliqué, mais il existe, et nous allons bien lui trouver une utilisation et une requalification de cet ouvrage.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Je crois que Monsieur qui est là avait une question. Allez-y.

Philippe BILLION, membre du CIQ Saint-Charles

Bonjour. Je suis Philippe Billion du CIQ Saint-Charles. Je voulais juste rappeler quelques généralités. Au-delà de la phase de concertation, qui est toujours difficile à organiser – nous sommes d'accord –, il est toujours intéressant d'associer les CIQ et les autres représentants locaux à la phase de réception des travaux, notamment pour qu'ils sachent quand les travaux sont terminés. Il y a quelquefois des remarques de micro-niveau ou de bas niveau qui peuvent rendre service au maître d'œuvre de manière à mieux réceptionner les travaux, surtout lorsqu'il y a plusieurs intervenants. Nous l'avons vu sur les travaux qui ont eu lieu dans le quartier récemment. Nous vous proposons de voir comment nous pouvons participer.

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

OK, il n'y a pas de problème.

Philippe BILLION, membre du CIQ Saint-Charles

Fondamentalement, nous sommes contents de ce tracé souterrain parce que je pense que c'est la meilleure solution pour les habitants d'ici, mais nous sommes en centre-ville. Ce centre-ville est proche de l'apoplexie et de la saturation au niveau de la circulation, de la densité, du bruit et de tout. C'est un quartier qui est très sensible. Par conséquent, dans la phase de travaux, il est intéressant de faire attention à l'environnement des travaux, aux gens qui vivent à côté. Il serait peut-être intéressant qu'il y ait aussi une petite concertation à ce moment-là. Souvent, les responsables des CIQ connaissent bien les contraintes locales, et peuvent parfois apporter des renseignements intéressants à ceux qui pilotent les travaux. C'est juste ce que je voulais dire.

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

Votre proposition est retenue. De toute façon, la concertation est continue. Non seulement elle se passera pendant les travaux, non seulement elle se passera à la mise en service, mais elle

continuera à se passer entre aujourd'hui et les premières phases d'étude de projet. Elle ne cessera donc pas, et notamment avec les CIQ. C'est certain. En plus, la Loi nous l'impose, et c'est l'évidence – comme vous le dites – pour améliorer le résultat.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Monsieur Coppey.

Stéphane COPPEY, secrétaire général de l'association d'usagers « Nos TER PACA »

Bonjour. Je suis Stéphane Coppey de l'association d'usagers « Nos TER PACA ». J'ai deux questions, et d'abord un rappel. Le projet n'est plus un projet de ligne à grande vitesse, mais bien un projet de lignes nouvelles. Si vous le voulez bien, vous allez donc nous rassurer sur le fait que cette gare souterraine ne soit pas une gare TGV, mais bien une gare « tout trafic » avec des voies à quai qui seront aussi utilisées pour des trains du quotidien.

J'en viens à la question de l'intermodalité. Pouvez-vous également nous rassurer sur la fluidité des échanges tout mode au sein de ce grand pôle Saint-Charles tel que vous nous le présentez entre la gare souterraine, la gare actuelle, les stations de métro, de tramway, la ville, le centre-ville et notamment le haut de la Cannebière – je m'étais déjà exprimé à ce sujet –, les vélos, etc. ? Nous avons un site qui est déjà aujourd'hui un peu étendu, qui n'est pas forcément toujours très lisible pour tout le monde, y compris en période de perturbations, et j'insiste à nouveau là-dessus également. Nous avons des cars de substitution, mais nous ne savons pas toujours trop où aller les chercher. On cherche, on court. Tout cela va-t-il bien être pris en compte ?

Quels seront les liens entre la gare routière actuelle et une deuxième gare routière ou, en tout cas, des haltes de cars qui se situeraient, ou pas, au niveau de la gare TGV ? Y aura-t-il un raccourci pour aller le plus vite possible du métro jusqu'à cette nouvelle gare ? Serons-nous obligés de remonter trois ou quatre étages pour en redescendre autant pour aller chercher le train en souterrain ? Ce sont toutes ces questions qui rendront ce site agréable à fréquenter ou, au contraire, qui en feront un labyrinthe absolument impossible à décrypter.

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

Il y a donc deux questions. S'agissant de la première, je crois tout de même que c'est assez clair. C'est ce que je dis chaque fois : nous déclarons une infrastructure d'utilité publique. Que permet-elle ? Elle permet de mettre des trains traversants. Elle permet d'augmenter le nombre de TER en surface. Elle permet éventuellement de créer des haltes, comme nous l'avons vu tout à l'heure.

Tout cela reste à décider. Lorsque nous regardons nos projections socio-économiques – c'est-à-dire ce qui permet de montrer que le projet a un intérêt socio-économique –, nous partons sur cette base-là. Cela ne veut pas dire que c'est exactement cela qui se passera, mais c'est comme cela que nous évaluons la rentabilité du projet. Comment évaluons-nous la rentabilité d'un projet ? C'est en montrant l'augmentation du trafic TER à la journée. C'est donc bien un projet TER, et c'est comme cela que le projet sera évalué par le service instructeur de l'État : une augmentation de TER.

Techniquement, la gare souterraine permet évidemment d'accueillir les TER et elle accueillera, dans les services – qui sont d'ailleurs prévus aujourd'hui, mais qui pourraient être différents demain – plus de TER que de TGV. Que se passera-t-il ensuite au moment de la mise en service ? Peut-être y aura-t-il d'autres services, peut-être y aura-t-il une halte à tel endroit qui fera que nous décalerons les horaires et que l'alternance sera comme ceci ou comme cela. Nous n'en sommes pas là, en revanche la question que nous devons nous poser est de savoir si l'infrastructure que nous décrivons permet ce que nous visons. Oui. Elle permet de mettre des trains et des TER diamétraux, elle permet de faire des trains omnibus en surface, d'augmenter le nombre de TER en surface. Elle permet cela, et elle est faite pour cela.

Ce ne sont pas des engagements de service. La Région n'est pas autour de la table en train de signer ce qui se passera dans 15 ans, mais cette infrastructure le permet, et l'utilité publique sera jugée là-dessus. C'est comme cela que nous le présentons.

Au sujet de la gare et de l'intermodalité – même si nous en avons déjà parlé –, peut-être est-ce à Roland Legrand d'intervenir ? Peut-être la Métropole qui est présente, je crois, peut-elle également dire un mot ? Je vois que nous avons la présence de Vincent Touze.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Il y a effectivement un projet métropolitain. C'est la restructuration même et l'élargissement des quais latéraux de la station de métro. Vous savez que cela viendra en 2022 avec de nouveaux matériels de type ligne 14 – pour ceux qui connaissent – à savoir des trains automatiques. Ce qui va surtout être important, c'est qu'aujourd'hui, c'est tout de même assez difficile d'accès, mais que le cheminement – notamment pour les personnes à mobilité réduite – va être entièrement reconfiguré. Puisque vous parliez de fluidité, le projet de rénovation de la station de métro est aussi d'augmenter la capacité, d'améliorer le rythme des navettes métro, et ainsi de lui donner beaucoup plus de capacités. Il s'agit aussi d'augmenter le nombre d'escaliers mécaniques qui permettent d'accéder à la salle d'échange métro à partir la gare. C'est un premier point.

Le deuxième point, c'est qu'effectivement, la galerie située ici est tout de même relativement longue. Elle fera environ 200 mètres. Nous l'imaginons bien sûr mécanisée pour augmenter les flux de voyageurs. Vous avez également ici un projet qui est en devenir, à savoir animer cette galerie. Nous pouvons imaginer de développer des espaces de commerce pour animer cette séquence un peu longue.

S'agissant des autres modes, bien évidemment – même si je n'en ai pas parlé –, nous avons prévu l'installation de stations vélos pour tout type de vélos. Nous ne sommes pas opérateur vélos, mais nous pouvons imaginer qu'il serait peut-être pertinent à Marseille d'avoir des vélos électriques pour favoriser un accès sur la colline, pas spécifiquement sur le secteur Saint-Charles d'ailleurs, puisqu'il y a d'autres collines à Marseille. C'est un sujet important que de rendre fluides ces mobilités alternatives de base. Puisque nous parlons de cela – et que c'est important –, la galerie qui est ici va évidemment permettre d'accéder directement à la station de métro, et nous travaillons également avec le métro sur une idée qui consisterait à mettre en sécurité la station de métro à partir de ce que nous appelons la « place des Marseillais » qui se trouve beaucoup plus bas. Cela permettrait donc éventuellement d'avoir, là aussi, un accès direct à partir de l'infrastructure que nous allons créer pour cette galerie, et cela permettrait aussi de rendre beaucoup plus poreux le soubassement qui se trouve ici. C'est un point important.

Je vous parlais tout à l'heure, dans une intervention précédente, du capillaire mobilités douces. Nous voyons bien qu'il est très important que les Marseillais et les habitants de ces quartiers puissent passer peut-être ici dans un tunnel National réduit, mais aménagé aussi puisque ce serait du tramway ce qui signifie que ce serait pacifié. Nous pouvons donc supposer que nous améliorerions là les cheminements piétons également dans cette traversée souterraine. À l'échelle du quartier – il est normal que nous focalisons sur la gare puisque nous appartenons à la SNCF –, l'idée est donc de bien travailler sur l'ensemble de l'accessibilité et sur la manière dont nous organisons cette capillarité qui est bien nécessaire.

Il ne faut pas oublier – et vous l'avez vu – que nous n'avons pas envisagé de desservir le nord de la gare routière si ce n'est, éventuellement, par une dépose-minute rue Honnorat qui bouclerait pour repartir vers l'autoroute, par exemple, ou vers National ou Plombières. Nous avons organisé les flux de voitures par le sud (boulevard Voltaire et Longchamp). C'est pour cela que nous organisons ici, le cas échéant – mais c'est en discussion avec la Métropole –, une offre complémentaire de stationnement. C'est important puisque l'idée est aussi de rééquilibrer l'ensemble du plateau. Actuellement, 85 % des flux au sein de la gare s'organisent ici. L'idée est

justement de tirer vers le boulevard National, de capter ces quartiers qui sont en peu bloqués par le faisceau, de les ouvrir en ouvrant la gare sur les quartiers et inversement. Nous voulons faire en sorte de créer des espaces urbains vraiment aménagés ici et au nord.

Dans votre question, vous parlez de fluidité, c'est bien cela. C'est : comment aménageons-nous tout ce plateau pour le rendre plus humain et remettre en relation – si je puis dire – les quartiers Belle de Mai avec Chapitre, au sud ? C'est l'état d'esprit de l'étude.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur, allez-y. Présentez-vous de nouveau.

Philippe BILLION, membre du CIQ Saint-Charles

C'est de nouveau Philippe Billion, du CIQ Saint-Charles. C'est vrai qu'il est très important d'essayer de voir comment le quartier va vivre. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas dire grand-chose là-dessus. J'avais juste une question un peu naïve : si j'ai bien compris, la nouvelle gare va se creuser à l'endroit où il y a aujourd'hui beaucoup de parkings et où arrivent beaucoup de gens pour faire de la dépose-minute en voiture. Là, nous avons l'impression que cela disparaît un peu. Avez-vous étudié les flux voitures ? Comment les gens vont-ils faire pour déposer les passagers quand ils vont prendre le train ? En effet, le week-end, ici, il y a des queues immenses le dimanche soir quand les gens vont chercher ou déposer des gens à la gare.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Nous pouvons rester sur le même plan. Comme je vous l'expliquais, l'accès principal se situe ici. Actuellement, vous avez un accès parking qui sera conservé. L'idée va être de reconfigurer le soubassement du plateau, c'est-à-dire ce qui ne se voit pas. C'est ce qui est sous ce que nous appelons le « square Narvik ». C'est un projet qui est actuellement opéré par l'opérateur de la gare à savoir Gares & Connexions. Je ne fais donc que la traduction des intentions de Gares & Connexions. Néanmoins, comme je vous le disais, nous allons nous limiter dans les accès, toujours les mêmes. C'est l'un des objets de la saturation de l'accès au site. C'est pratiquement une sorte d'origine unique des flux pour desservir le plateau.

Je parle encore une fois sous le contrôle de la Métropole puisque ce sont des discussions en cours et, quand nous aborderons l'enquête publique, toute cette réflexion aura bien évidemment dû aboutir pour que nous présentions un projet coordonné, mais nous sommes complètement en phase, et l'idée est de bien traduire cette accessibilité. Je parle ici essentiellement des véhicules

particuliers. Les autocars, eux, sont soit à partir de la gare routière ici, soit dans un autre espace complémentaire puisque nous sommes ici plutôt sur des bus métropolitains urbains et interurbains. Il faut d'ailleurs que je vous parle des autobus parce que c'est important aussi. L'idée est donc d'améliorer l'accessibilité des véhicules particuliers et d'augmenter l'offre de stationnement. Actuellement, l'offre de stationnement, sur le site, est de 1000 places ouvertes aux véhicules particuliers. En attendant le projet de la gare souterraine, l'idée va donc être – pour Gares & Connexions, – de compléter cette offre.

À l'occasion de la réalisation du projet de gare souterraine – il s'agit d'une projection à 2035, et ce ne peut être autre chose qu'une projection –, nous aurons besoin d'une offre complémentaire encore de 700 à 1000 places. Cependant, d'ici là, les mobilités – et notamment les mobilités individuelles – auront changé. Tout cela est donc très hypothétique. En revanche, ce qui est certain – vous avez raison –, c'est que c'est maintenant qu'il faut prévoir l'infrastructure et surtout ce qui va se passer en dessous pour pouvoir accueillir ces programmes. Effectivement, nous aurons construit la gare – très bien –, mais entre le niveau du trottoir de la rue du parvis et ce qui se passera en dessous, nous pouvons imaginer avoir un, deux, voire trois niveaux de stationnement pour compléter l'offre. Il est vrai qu'à l'occasion de la construction de la gare, nous parlions d'un terrassement important, il serait donc peut-être intéressant de terrasser également pour du stationnement. C'est un point important. Dans l'organisation, vous voyez ces flèches jaunes. Ici, c'est le cœur du projet futur, mais je n'oppose pas la gare nouvelle à la gare existante parce que c'est la fonctionnalité de tout le plateau qui s'étudie dans son ensemble.

Nous voyons bien qu'ici, c'est fait. Du stationnement sera conservé actuellement dans le soubassement que vous ne voyez pas, mais vous avez ici des accès de stationnement à partir de la halle Honnorat.

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

Pourrais-tu nous montrer les accès ?

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Les accès parking se passent ici. Actuellement, vous avez un accès stationnement qui se situe à peu près ici, et puis vous en avez un autre pour les loueurs de voitures. Vous accédez comme cela, vous remontez et vous passez dans la cour des Abeilles qui se passe ici, dans les grandes halles qui se situent là. L'idée, maintenant, va plutôt être de les concentrer. Vous aurez donc des accès ici, et puis d'autres accès ici, en même temps que nous aurons ici une dépose-minute prise

pour les taxis et les véhicules particuliers. Mais, comme je vous le disais, à l'échelle d'un projet métropolitain de cette importance, la volonté est d'avoir un fonctionnement bidirectionnel. Cela existe actuellement. Vous avez une dépose sauvage ici à la hauteur de la rue Honnorat à l'abord de la gare routière qui bloque d'ailleurs parfois les autocars qui repartent vers l'autoroute. À l'occasion de la requalification de rue Honnorat, l'idée pourrait être aussi de réaménager et d'aménager une dépose-minute ici qui soit plus « urbaine ».

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

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

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Pardon, je voulais juste intervenir sur les bus parce que j'ai oublié de parler des bus, et c'est important. Actuellement, s'agissant des bus, le plateau est très mal desservi. Excusez-moi, je focalise là-dessus. C'est très mal desservi, par conséquent, toujours avec la Métropole, l'idée est là aussi de réorganiser la desserte des bus, voire d'organiser peut-être des bus traversants ce qui donnerait du cadencement et permettrait, là aussi, de ne pas saturer le site par des implantations figées des autobus. C'est d'ailleurs une démarche que nous avons opérée dans d'autres villes de France et notamment à la gare Saint-Lazare.

De la salle, une intervenante demande ce qu'est un bus traversant.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Des « bus traversants », cela veut dire qu'en fait, vous n'avez pas un terminus sur le site. Cela veut dire que vous auriez par exemple – c'est un exemple – un bus qui ferait Capitaine-Gèze/place du 4 Septembre. C'est d'ailleurs comme cela que nous imaginons la future ligne du tramway par exemple. Il est traversant parce qu'il y a des arrêts bien sûr – c'est l'intérêt –, mais qu'il n'est pas en terminus. Nous ne sommes donc pas obligés de gérer la rétention qui prend beaucoup de place et qui nous pose également des problèmes de gestion.

J'en termine donc. À cette occasion, l'idée est donc de redistribuer la desserte des autobus de telle sorte que, là aussi, nous puissions accéder à la gare de toute part. Le maître d'œuvre de la Métropole parle d'une gare à 360°, c'est-à-dire d'une gare dont le plateau est complètement ouvert, de toute part, d'où l'intérêt de réorganiser les terminus-bus.

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

Bien. Y a-t-il d'autres questions ?

Madame Amélie DESSAUX, habitante du 3e arrondissement de Marseille

Je voudrais parler du tramway. Dans un certain nombre de concertations, on nous fait miroiter ce tramway. Le fait que le tunnel se réduise d'un bon tiers, ce ne sera plutôt pas un mal parce que nous, dans le quartier, nous l'appelons plutôt le « tunnel de la mort ». D'ailleurs, les gens qui habitent de l'autre côté ne viennent pas dans notre quartier parce qu'il faut traverser le « tunnel de la mort ». Il est sûr que réduire le tunnel et offrir une offre de tramway, pour les gens qui habitent de ce côté-là, c'est un petit peu Noël ! J'ai un peu l'impression que c'est le petit « truc » que l'on nous met à chaque concertation : « *Il va y avoir un tramway boulevard National* », et puis quand, en aparté, nous discutons avec d'autres personnes qui connaissent un peu aussi les dossiers, nous entendons plutôt : « *Ne rêve pas, le tramway, ce n'est pas du tout pour demain, et tu seras morte quand il sera dans ton quartier* ».

Je voulais donc savoir si vous annonciez cela parce que vous avez d'autres informations, ou simplement parce que vous trouvez que cela fait « chouette » sur le plan.

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

De manière générale – Roland Legrand précisera –, le plan que nous vous donnons et l'intermodalité que nous marquons sont en accord avec la Métropole. Il y a donc un projet tramway. Ils nous ont validé le plan en nous disant qu'à l'échéance de la gare souterraine il y avait un projet tramway comme il y a un projet de gare souterraine. Voilà ce que je peux dire de mon côté.

Roland LEGRAND, Directeur des gares nouvelles (SNCF Réseau)

Encore une fois – et Monsieur le garant est là pour nous le rappeler –, il s'agit d'un projet. Évidemment, rien n'est gravé dans le marbre, mais quand nous proposons ce type de plan, vous avez bien compris que l'idée était de déplacer le centre de gravité de la gare actuelle qui se situe ici avec le métro et la gare routière. Cela représente globalement 55 % des flux. Le reste, ce sont des piétons. Dans la précédente concertation (en 2016), peut-être y avez-vous un peu participé, il y avait un projet alternatif qui était de réaliser une gare souterraine ici. Ce projet a un peu été « évacué » pour deux raisons : d'abord parce que c'était une gare entièrement souterraine sous la gare et que nous ne pouvions donc même pas puiser de lumière, et ensuite et surtout parce que

nous renforçons la concentration des flux. C'était donc très inconfortable. Au travers de la décision qui a été prise en 2016, il s'agit donc d'étendre la zone de flux. Je rappelle que cette gare souterraine, à terme, représentera pratiquement le doublement des flux d'usage de la gare actuelle. L'idée est donc également d'augmenter les surfaces à traiter, d'où l'intérêt de développer cette gare ici et surtout de développer, avec le boulevard National qui est ici, de nouvelles interfaces.

Votre question porte sur le tramway. Bien sûr qu'avec la Métropole, l'intérêt de développer ce projet est aussi de réaliser de nouvelles correspondances. Cette ligne souterraine qui sera donc à l'étude prochainement – sous le contrôle de la Métropole – est tout de même une ligne qui, d'après les études préliminaires, va drainer des flux plus importants que les lignes de tramway actuellement. Je pense donc que c'est aussi un projet structurant.

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

Nous avons un représentant de la Métropole dans la salle. Comme il y a beaucoup de sujets sur l'intermodalité, souhaite-t-il prendre la parole pour compléter, amender ou être prudent sur ce que nous venons de dire ?

Hors micro, Vincent Touze répond par la négative.

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

Vincent, ce que Roland Legrand a dit te convient parfaitement. Voilà.

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Allez-y, posez votre question.

De la salle (hors micro)

Excusez-moi, mais il y a quand même un représentant de la Métropole qui peut nous répondre, s'il est présent. Nous avons posé des questions, et ce n'est pas à la SNCF de nous répondre sur le tramway. C'est la Métropole qui peut nous répondre. Merci.

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

Je confirme que nous avons bien travaillé avec eux. Y a-t-il d'autres questions ?

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

N'y a-t-il plus de questions ? Patrick, veux-tu intervenir ?

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

Je n'ai pas de question, mais on me demande de préciser – à juste titre – que la réunion du 1^{er} octobre prochain sur la partie Arenc et double voie ne se déroule pas ici, mais à 18 heures à la mairie de secteur. Comme cela, si les tractages ne fonctionnent pas, etc., vous pourrez passer le message. Ce sera à la mairie de secteur du 2/3.

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

Écoutez, merci à tous. Ceux qui peuvent venir aux autres réunions, puisqu'il y en aura encore trois autres sur Marseille, sont évidemment les bienvenus pour poursuivre les échanges et améliorer ce projet qui le mérite. Merci à vous !

Stéphane SAINT-PIERRE, AMO Concertation (Nicaya Conseil)

Merci !

Applaudissements.

La réunion se termine à 19 heures 50.