



# Direction Régionale Provence Alpes Côte d'Azur

MODERNISATION DE LA LIGNE  
**MARSEILLE-AIX**  
2<sup>nd</sup>e PHASE

## Compte-rendu de la réunion publique Aix-en-Provence

---

Date : **Mercredi 10 décembre 2014**  
Heure : **18h45-20h50**  
Lieu : **Salle Millaud – Centre des congrès**  
Nbre de personnes : **50 personnes**

---

### En tribune :

- Alexandre GALLESE – Adjoint à la mairie d'Aix-en-Provence - Vice-Président de la Communauté du Pays d'Aix
- Gaëlle LENFANT - Vice-Présidente du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur - Conseillère municipale d'Aix - Conseillère communautaire
- Anne-Catherine FOUCHY - Chef de projet SNCF
- Jacques FROSSARD – Directeur régional PACA RFF
- Sébastien MIS - Directeur de projet RFF

### Animateur :

- Estelle BRISSET - KFH

Mot d'accueil d'Alexandre Gallèse, adjoint au maire d'Aix-en-Provence.

Au nom du Maire, il remercie le public pour sa participation à cette importante réunion qui traduit le lancement de la seconde phase de modernisation de la ligne Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence.

Il indique que la modernisation des voies ferrées est le premier objectif mis en avant dans le PDU, en ce qu'il s'agit d'un enjeu stratégique majeur devant permettre de réduire l'usage de la voiture tout en facilitant les déplacements. Il souligne que la communauté du Pays d'Aix a toujours contribué financièrement à ces travaux.

Il précise que si la première phase de modernisation a d'abord concerné Marseille, elle a néanmoins permis la mise en place de trains semi directs entre Aix et Marseille et que la seconde phase va d'avantage porter sur Aix-en-Provence.

Il rappelle par ailleurs que la réouverture de la ligne Aix-Rognac est une priorité essentielle, attendue depuis 15 ans et compte sur la mobilisation de tous les partenaires afin que ce projet soit intégré dans le prochain CPER (Contrat de Plan Etat Région).

### Introduction, par Jacques FROSSARD, Directeur régional PACA RFF

Il remercie le public d'assister à cette réunion et d'aider le maître d'ouvrage, par ses contributions et remarques, à concevoir un projet qui réponde aux besoins et donc à dépenser utilement l'argent public.

Il rappelle que le projet est d'ores et déjà bien lancé et que modernisation signifie avant tout meilleure prise en compte de la demande de transport.

### Présentation, par Sébastien Mis, Directeur de projet RFF, des enjeux et du dispositif de concertation.

Il souligne que cette concertation traduit une démarche volontariste de la part de l'ensemble des partenaires. Légalement, seules les constructions de haltes et gares exigent en effet la mise en œuvre de dispositifs de concertation.

Il précise que la concertation sera continue, au-delà du 17 décembre et jusqu'à l'enquête publique prévue en 2016, afin que le projet soumis à l'enquête soit le plus adapté aux besoins.

Il présente les modalités de la concertation en cours, réalisée dans une volonté de porter à connaissance des éléments du projet.

### Intervention de Gaëlle Lenfant, Vice-Présidente du conseil régional.

En l'absence de Jean-Yves Petit, Vice-Président délégué aux transports, elle salue la qualité de ses travaux.

Elle rappelle la forte volonté de la Région de moderniser le réseau ferroviaire et d'améliorer les conditions de transport, ce qui se traduit notamment par le financement de médiateurs sociaux présents dans les trains, le développement d'une politique tarifaire attractive, avec les cartes Zou, ainsi que la construction d'une « maison du vélo » à la gare SNCF d'Aix, réalisée dans une souci de multimodalité.

Elle souligne l'importance accordée par la Région à la démocratie participative et dans laquelle s'intègre cette concertation qui doit aboutir à l'élaboration d'un projet partagé.

Elle rappelle que ce projet de modernisation a pour objectif d'atteindre 4 TER / heure / sens, que 2 haltes sont à l'étude au Nord d'Aix, à Venelles et à La Calade, et que la Région œuvre, avec la CPA, à la réouverture de la ligne Aix-Rognac.

### Présentation, par Sébastien Mis, des déplacements entre Marseille et Aix-en-Provence.

Il indique que les 250.000 déplacements quotidiens sont réalisés à plus de 90% en voiture, ce qui entraîne une dégradation continue des temps de parcours et que face à cette congestion routière croissante, le développement des transports en commun, porté par l'ensemble des partenaires, est une nécessité.

Il informe qu'à partir de 2015, un train rapide Aix-Marseille circulera toutes les 40 minutes le matin, contre un seul train actuellement.

Il présente les nombreux projets de Transport en commun en site propre et détaille ceux prévus autour d'Aix-en-Provence.

### Présentation, par Sébastien Mis, des raisons de la modernisation de la ligne, des modalités de réalisation du projet et de son calendrier.

Il indique que le projet de modernisation permettra de répondre à l'enjeu fort d'amélioration des temps de parcours, avec des trajets Aix-Marseille en 30 minutes.

Il souligne que le doublement de la ligne entre Gardanne et Luynes est essentiel pour atteindre l'objectif d'un train toutes les 15 minutes et que les études sont menées afin que ce doublement soit réalisé dans les emprises ferroviaires existantes.

Il précise que si l'électrification de la ligne a été étudiée, son coût renchérit le projet et que la priorité sera d'abord donnée à l'augmentation du nombre de trains. De la même manière, la halte de Luynes a été étudiée mais sa réalisation, dépendante des résultats de la concertation, pourra être décalée dans le temps afin que soient bien pris en compte les enjeux en terme d'urbanisme et d'intermodalité.

Il indique que les travaux de modernisation de la gare d'Aix-en-Provence seront réalisés en une fois en anticipant la réouverture de la ligne Aix-Rognac.

Il informe de la mise en place d'ateliers riverains afin de travailler sur la réduction des nuisances liées aux travaux, sur les mesures acoustiques, sur les moyens de transport de substitution et sur l'information nécessaire durant les phases de travaux. Ces derniers seront idéalement réalisés de façon coordonnée, notamment avenue Schumann, avec ceux du BHNS.

#### Les questions du public et les réponses apportées :

*Lucien-Alexandre Castronovo, conseiller municipal d'Aix, conseiller communautaire :*

- *A quoi correspondent les 19 et 15 minutes affichées entre Aix et Marseille ?*

Réponse de Sébastien Mis :

- Il s'agit de temps de parcours supplémentaires : +19 minutes à ajouter au temps de parcours habituel entre Aix Nord et Saint-Charles et + 15 minutes à ajouter au temps de parcours habituel entre Aix Sud et Saint-Charles

*Frédéric, habitant d'Aix-en-Provence :*

- *Pourquoi ne pas simplement augmenter le nombre de wagons du train bondé le matin ?*

Réponse de Gaëlle Lenfant :

- A partir de 2015, les TER du matin surchargés offriront une capacité de 20% supplémentaire». (TER venant des Alpes départ Aix 8h01 arrivée Mrs St Charles 8h35).

Réponse de Sébastien Mis :

- Pour pouvoir ajouter des wagons, il faut non seulement disposer de matériel roulant mais également allonger les quais dans les gares pour que celles-ci puissent recevoir des trains plus longs.

*Alain Chabert, Président du CIQ de Puyricard :*

- *Sur la ligne Aix-Marseille, il est impératif d'avoir une fréquence suffisante, de la rapidité, avec des trains directs et de la fiabilité, tant au niveau des infrastructures que du personnel, la ligne étant trop souvent affectée par des mouvements sociaux. Depuis longtemps, la vétusté de la ligne est dénoncée et la question du doublement total de la ligne était déjà posée il y a 40 ans. Aussi, des ressources suffisantes vont elles être affectées pour traduire le volontarisme énoncé ?*
- *Aix étant au centre d'une étoile ferroviaire, pour améliorer les déplacements, il ne faut pas oublier la ligne Carnoules – Gardanne, la desserte Nord et la desserte de la gare TGV (la ligne Aix-Rognac aurait dû être raccordée à la LGV Med lors de la réalisation de celle-ci). Une virgule, à l'image de celle d'Avignon est-elle prévue ?*

Réponse d'Alexandre Gallèse :

- Les études sur le doublement de la ligne Marseille-Gardanne-Aix, sur la réouverture de la ligne Aix-Rognac et sur la ligne des Alpes ont été faites depuis longtemps. Le problème réside dans le financement, non pas de la part des collectivités territoriales, mais de l'Etat, la Région étant volontariste sur ce sujet.
- D'autre part, les délais de procédures sont excessivement longs et ralentissent la mise en œuvre des travaux.
- Concernant MGA, tout le monde est d'accord et tout le monde va mettre les moyens pour réaliser les travaux d'infrastructure.

Réponse de Gaëlle Lenfant :

- Les délais sont certes longs mais les équipements à réaliser sont structurants et doivent donc être faits sans erreur.
- Concernant le CPER, des négociations entre l'Etat et la Région sont en cours pour fixer les priorités sur les grands aménagements régionaux et la Région a demandé à ce que la réouverture de la ligne Aix-Rognac en fasse partie. La réponse à cette demande est attendue.
- Concernant la fiabilité des lignes, des progrès doivent être faits. Les travaux réalisés ces derniers temps ont fait baisser cette fiabilité mais la Région œuvre pour que la situation s'améliore et que les TER soient plus rapides et plus fiables. Le projet de modernisation va contribuer à améliorer le cadencement et la rapidité.

Réponse de Jacques Frossard :

- La capacité à financer est un vrai sujet, traité dans le cadre du CPER.
- Concernant RFF, suite aux accidents de l'été 2013, la priorité a été mise sur la sécurité, la maintenance, la régénération et enfin le développement (dont font partie les réouvertures de ligne). L'optimisation des coûts est systématiquement recherchée, tout en répondant à la demande.

*Pierre Barret, usager :*

- *La tenue et l'horaire de la réunion sont appréciés.*
- *En tant que citoyen, s'il est appréciable de voir tous les partenaires réunis, la question des moyens financiers se pose néanmoins, surtout dans le contexte actuel.*
- *En tant qu'usager, il faut avoir une réelle conviction pour continuer à utiliser le train : en novembre, le train de 7h50 a circulé 16 jours avec une seule rame.*
  - *Le besoin est simple : il faut acheter des rames. Pourquoi cette demande récurrente n'aboutit-elle pas ?*
  - *Pourquoi la modularité des trains n'est-elle pas mise en place, pour adapter le nombre de rames au nombre de voyageurs ?*
  - *Les conditions d'attentes en gares de Gardanne et de Saint-Charles sont inacceptables (il pleut sur les quais de la gare Saint-Charles qui vient d'être rénovée).*
- *Il existe un important contraste entre ce qui est proposé et ce dont les usagers ont besoin.*

Réponse de Sébastien Mis :

- Concernant le manque de places, dès 2015, la situation va s'améliorer avec la réception de nouvelles rames.
- Concernant la modularité, la configuration actuelle de la gare d'Aix ne permet pas de faire des coupes-accroches mais les travaux de modernisation de la gare les rendront possibles.
- Concernant le doublement intégral de la ligne, il fait effectivement partie des objectifs mais, compte tenu des contraintes financières, il n'est pas prévu dans cette phase de modernisation dont les deux points essentiels, permettant de faire circuler 4 TER/heure sont la modernisation de la gare d'Aix et le doublement entre Luynes et Gardanne.

Réponse de Gaëlle Lenfant :

- Les améliorations sont indispensables, la Région en est consciente et y travaille.
- Les premières rames reçues ont été affectées à Avignon. La livraison des autres a pris du retard et la Région le regrette.

Réponse de Anne-Catherine Fouchy :

- Des études sur la réfection de la grande halle voyageurs de Saint-Charles ont été faites et les travaux seront réalisés en 2017. En effet, des contraintes liées à la préservation du patrimoine allongent les délais. Dans l'attente de la réfection, des mesures transitoires seront prises.

*Marie-Françoise Rouelle-Allodi, Vice-Présidente du CIQ du quartier de la gare :*

- *Si la modernisation de la gare est indispensable, comment vont être traités les problèmes de bruit et de sécurité ?*

Réponse de Sébastien Mis :

- Grâce aux travaux de modernisation, les trains de fret ne s'arrêteront plus devant le bâtiment voyageurs et les nuisances seront moindres pour les riverains.
- Concernant les nuisances sonores, des ateliers riverains seront mis en place pour définir précisément où devront être effectuées les mesures acoustiques.
- Les conditions de circulation routière et les connexions entre la gare routière et la gare SNCF doivent également être améliorées.

*Jean-Luc Duchateau, Président de l'association Lauves-Cézanne :*

- *Les nécessaires arbitrages qui vont être faits doivent être positifs car il est important que le projet se fasse, le retard pris étant d'ores et déjà trop important.*
- *Si la gare TGV d'Aix est une réussite, l'absence de BHNS entre Aix centre et Aix TGV est regrettable et la question de l'intermodalité reste posée. Le financement n'explique pas tout, il faut également, comme c'est le cas pour le projet de modernisation, que tout le monde travaille de concert.*
- *Concernant la liaison Aix-Marseille, est-ce qu'une gare en centre ville est une bonne idée ?*
- *Concernant Plan de Campagne, des travaux de modernisation sont-ils prévus ?*

Réponse d'Alexandre Gallèse :

- Si aujourd'hui il n'y a pas de couloirs de bus sur la route D9, il faut savoir que 2 déclarations d'utilité publique ont été annulées et que la présence d'une zone Natura 2000 empêche la réalisation d'un tracé permettant de créer cette voie dédiée. Il est anormal que les délais de procédures soient plus longs que la durée des travaux.
- Concernant l'intermodalité, un BHNS est prévu devant la gare, ainsi que des parkings relais et ils sont inscrits dans les documents d'urbanisme (SCOT – Schéma de COhérence Territoriale et PDU – Plan de Déplacements Urbains).
- Concernant la halte de Plan de Campagne, la CPA l'a demandée dès 2001. Un plan de modernisation des bâtis est prévu.

Réponse de Gaëlle Lenfant :

- La Région élabore le SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du territoire) qui formule des recommandations en matière d'aménagement. Dans le cadre de la réforme territoriale en cours, ces documents pourraient devenir contractuels, aussi faut-il veiller à la logique d'élaboration de ces différents schémas.
- Si les délais doivent être raccourcis, les temps de concertation ne doivent pas l'être.

*Frédéric Guinieri, délégué au SCOT :*

- *Afin d'être en mesure de commander plus de matériel roulant, serait-il possible de partager les financements entre les différents partenaires ?*
- *Quels sont les investissements nécessaires à l'atteinte de l'objectif de 4 TER/heure ?*

Réponse de Sébastien Mis :

- Le coût des travaux nécessaires à l'atteinte des 4 TER/heure, à savoir la modernisation de la gare d'Aix et le doublement de la ligne entre Luynes et Gardanne, s'élève à 156 M€.

Réponse de Jacques Frossard :

- Une réduction du coût du projet de modernisation favorisera sa réalisation.

Réponse de Gaëlle Lenfant :

- Concernant l'achat du matériel roulant, l'investissement a été fait par la Région, mais la livraison est retardée.

Réponse de Jacques Frossard :

- 16 rames ont effectivement été commandées pour une livraison prévue fin 2014. Or seules 4 rames Régio2N ont été livrées. La livraison des rames Régiolis est prévue début 2015.

*Pierre Rousseau, FNE Bouches-du-Rhône et association Pays d'Aix Ecologie :*

- *La FNE salue la démarche de RFF qui l'associe à ses études et veillera à ce que les continuités écologiques soient préservées dans le cadre des travaux de modernisation.*
- *La FNE regrette le report de l'électrification de la ligne.*
- *L'association Pays d'Aix Ecologie est favorable au projet de modernisation et demande à ce que les gares jouent leur rôle de pôle d'échange multimodal. A ce titre, l'emplacement proposé pour la halte de Luynes ne permet pas la mise en place de cette intermodalité.*

- *Concernant le positionnement des gares, celui-ci doit être en centre-ville, au plus près des usagers.*
- *Concernant la gare d'Aix, quels sont les aménagements prévus pour mieux la relier à la gare routière et aux lignes de bus de l'avenue des Belges ?*

Réponse de Sébastien Mis :

- Les corridors écologiques sont étudiés et la création d'un éco-pont visant à favoriser les continuités tout en offrant un cheminement piétonnier pourrait être envisagée. Des innovations sont étudiées et seront présentées lors des prochains comités environnementaux.
- Concernant la halte de Luynes, si l'emplacement prévu est remis en cause, des études comparatives pourront être menées entre les 2 sites si tel est le souhait de nos partenaires. Les projets urbains et de transport ne sont peut-être pas suffisamment mûrs à ce jour pour pouvoir décider.

Réponse d'Alexandre Gallèse :

- Un ascenseur et un cheminement piétonnier vont être réalisés pour permettre un accès direct aux quais depuis l'avenue des Belges.
- Concernant la gare de Luynes, le premier site proposé était sur le quartier de Turin mais il a été remis en cause au fil des études et des consultations. RFF, consulté pour indiquer quel était le meilleur emplacement, a indiqué l'avenue Ferrini. L'essentiel est de créer une ligne BHNS, telle qu'inscrite dans le PDU, entre Krypton – le pont de l'Arc – Les 3 pigeons et Plan d'Aillane.

*Charlotte de Busschère, conseillère municipale d'Aix, conseillère communautaire :*

- *Remercie pour la tenue de la réunion et demande s'il sera possible d'obtenir la présentation.*
- *Les haltes de Plan de Campagne et de Luynes ne doivent pas être opposées, compte tenu des difficultés de déplacement entre Luynes et le Pont de l'Arc.*
- *Si la réouverture de la ligne Aix-Rognac n'est plus à l'ordre du jour, il faut arrêter d'en parler.*

Réponse de Sébastien Mis :

- Les présentations de toutes les réunions publiques, ainsi que les comptes-rendus seront mis en ligne sur le site internet du projet.

Réponse de Galle Lenfant :

- Lors de la réunion publique de Luynes, il semblerait que les habitants se soient opposés à la réalisation de cette halte, aussi faut-il les écouter. Mais il n'y a pas d'opposition entre Plan de Campagne et Luynes.
- Dans le cadre du CPER, la Région porte la réouverture de la ligne Aix-Rognac mais la réponse n'est pas connue à ce jour.

Réponse de Jacques Frossard :

- Les instructions de l'Etat sont de ne pas mettre de l'argent dans la réouverture de lignes. Cependant, il faut attendre le résultat de la mobilisation des collectivités en faveur d'Aix-

Rognac. Ensuite, il faudra examiner comment les collectivités pourront abonder financièrement.

*Bernard Alari, ancien responsable de l'environnement sur la LGV Méditerranée :*

- *Les compétences de RFF/SNCF en matière d'études environnementales sont reconnues par le Ministère de l'Environnement.*
- *Plusieurs années après la réalisation d'un projet, un retour d'expérience est effectué pour connaître l'impact réel du projet sur l'environnement. Il s'avère que l'on constate que la nature réagit mieux que ce qui était prévu.*

*Riverain*

- *Un courrier demandant un accès aux propriétés a été distribué. Que va-t-il se passer avenue Schumann ?*

Réponse de Sébastien Mis :

- Des sondages géotechniques vont être réalisés. Avenue Schumann, la plateforme va être élargie en double voie. Après la passerelle, la voie ne sera pas doublée.
- Des ateliers riverains sur les traitements acoustiques et les mesures paysagères seront mis en place. Il est possible de s'inscrire sur le site internet.

*Lucien-Alexandre Castronovo, conseiller municipal d'Aix, conseiller communautaire :*

- *Est-il possible d'envisager un arrêt à Aix facultés ?*

Réponse de Sébastien Mis :

- Il est prévu que le BHNS relie la gare et Aix facultés. La possibilité de faire cet arrêt plus tard est préservée mais, pour des raisons financières, cette halte n'a pas été retenue dans le cadre de cette phase de modernisation. En outre, chaque halte supplémentaire allonge les temps de parcours de 3 minutes.

*Pierre Rousseau, FNE Bouches-du-Rhône et association Pays d'Aix Ecologie :*

- *Les Luynois n'ont pas dit qu'ils ne voulaient pas de halte mais qu'ils ne voulaient pas de l'emplacement proposé.*