

# Réunion publique d'Aix-en-Provence

Verbatim de la réunion  
du 10 décembre 2014

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>PRÉSENTATION DU PROJET- PREMIERE PARTIE .....</b>	<b>5</b>
1.1	POURQUOI SOMMES-NOUS RÉUNIS CE SOIR ? .....	5
1.2	QUI FAIT QUOI ? .....	6
1.3	QUELS DÉPLACEMENTS ENTRE AIX ET MARSEILLE ? .....	8
<b>2</b>	<b>PREMIER TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LA SALLE.....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>PRÉSENTATION DU PROJET – SECONDE PARTIE .....</b>	<b>9</b>
3.1	POURQUOI MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX-EN-PROVENCE ? ...	19
3.2	COMMENT MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX ? .....	19
3.3	QUE VA-T-IL SE PASSER A LUYNES ? .....	19
<b>4</b>	<b>DEUXIÈME TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE.....</b>	<b>24</b>

*La séance est ouverte à 18 heures 45.*

**Intervenants à la tribune :**

**FOUCHY Anne-Catherine**, Chef de projet (SNCF)

**LENFANT Gaëlle**, Vice-présidente du Conseil Régional PACA, Conseillère Municipale d'Aix-en-Provence, Conseillère communautaire

**FROSSARD Jacques**, Directeur Régional PACA (RFF)

**MIS Sébastien**, Directeur de projet Réseau Ferré de France (RFF)

**GALLESE Alexandre**, Adjoint au Maire délégué à l'urbanisme, Vice-Président de la CPA délégué à l'aménagement de l'espace et à la mobilité

**Intervenant absent :**

**GUINDE André**, Vice-Président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône (13)

*La séance est animée par Estelle BRISSET, Agence KFH.*

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Je crois que la photo de famille donne le top départ de cette réunion. Il nous manque un intervenant, André Guinde. Nous allons commencer sans lui, et il nous rattrapera en cours de route. Donc, Mesdames et Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette réunion d'information sur le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille-Gardanne-Aix-en-Provence. Je suis Estelle Brisset, l'animatrice de cette réunion. Mon rôle sera ce soir de faciliter les échanges entre vous et les intervenants présents sur scène.

Avant de démarrer, je vous propose de continuer les présentations. Je vous présente donc Monsieur Alexandre Gallese, qui est 3<sup>ème</sup> adjoint à la mairie d'Aix-en-Provence. Vous êtes aussi vice-président de la communauté d'agglomération du Pays d'Aix, communauté d'agglomération qui, je crois, lance en ce moment sa concertation sur le plan de déplacements urbains. Nous allons donc beaucoup parler de mobilité à Aix-en-Provence. Je vous donnerai la parole dans un instant pour le traditionnel mot d'accueil républicain, puisque vous nous accueillez dans votre commune.

Je vous présente également Gaëlle Lenfant, qui est donc vice-présidente du Conseil régional PACA. Elle est également conseillère municipale. Elle représente ce soir la région PACA, qui est l'autorité organisatrice des TER, notamment de ceux qui circulent entre Marseille et Aix-en-Provence. Monsieur Guinde, que je vous présenterai quand il arrivera, représente le conseil général des Bouches-du-Rhône, le département, qui a mis en place des liaisons rapides en bus entre Marseille et Aix, et qui gère aussi les aménagements de voirie qui permettent notamment d'accéder aux gares. Je vous présente également Anne-Catherine Fouchy, qui est chef de projet à la SNCF qui gère les gares et les trains. Et enfin, Jacques Frossard, qui est directeur régional PACA de RFF, et Sébastien Mis qui est directeur de projet également chez RFF, qui gère et aménage les quais, les voies, les ouvrages d'art sur le réseau ferré. Voilà.

Je vais laisser la parole à Monsieur Gallese, qui va nous dire quelques mots de bienvenue.

**Alexandre GALLESE, Adjoint au Maire délégué à l'urbanisme, Vice-Président de la CPA délégué à l'aménagement de l'espace et à la mobilité**

Merci beaucoup Madame. Au nom de Madame le maire d'Aix-en-Provence et de la présidente de la communauté, c'est avec un grand plaisir que je vous accueille dans cette salle des congrès d'Aix-en-Provence pour une réunion extrêmement importante de notre point de vue, et du point de vue je crois de tous, puisque nous attaquons la 2<sup>ème</sup> phase de la ligne Aix-Marseille. Alors, je ne vais pas refaire l'historique. Il appartient aux personnalités qui sont à côté de le faire. Simplement, dans le cadre du plan de déplacements urbains de la communauté du pays d'Aix qui concerne les 36 communes, nous avons mis en première place la modernisation des voies ferrées existantes comme objectif à atteindre, et auquel participer.

Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire simplement que pour la communauté du pays d'Aix et ses habitants, les voies ferrées et l'armature ferrée qui entourent toute la communauté du pays d'Aix sont un enjeu stratégique majeur pour améliorer les déplacements et réduire la place de la voiture en ville. C'est la raison pour laquelle, Madame la Présidente a toujours voulu et souhaité participer, y compris financièrement, même si on sait bien normalement que chaque compétence, par chaque opérateur... Que ce soit en termes d'études ou de travaux, elle a toujours souhaité participer à la modernisation des voies ferrées, et notamment sur le secteur d'Aix.

Alors ce soir, nous attaquons la 2<sup>ème</sup> phase d'Aix-Marseille. La première a eu lieu il y a quelques années, pour un coût global, de mémoire, d'environ 160 millions d'euros. Elle concernait essentiellement Marseille. Il faut quand même dire la vérité. Avec la création notamment de quatre gares qui rallongeaient un peu le parcours, nous avons réussi à l'époque en 2001, je m'en souviens parfaitement, à avoir trois trains/heure en semi-direct (entre Aix et Marseille) aux heures de pointe, pour éviter le trajet en omnibus. Donc là, nous nous approchons plus d'Aix. Nous travaillons même sur Aix. Cela sera détaillé. C'est donc une bonne chose.

Je ne pourrai pas conclure mon propos sans quand même rappeler que les voies ferrées sont très importantes pour nous. C'est l'armature d'un tram-train futur, d'un RER, peu importe le nom que l'on lui donne, d'un TER, puisque c'est la dénomination aujourd'hui pour le conseil régional qui est autorité organisatrice. Je ne pourrais pas ne pas parler de la deuxième voie ferrée qui concerne Aix-en-Provence, à savoir Aix-Rognac. Je suis parfaitement conscient que ce n'est pas le sujet de ce soir, mais pour nous, la réouverture aux voyageurs d'Aix-Rognac est aussi une priorité essentielle. Je sais que dans ce dossier, nous sommes accompagnés par nos partenaires. Je crois que l'Etat se fait tirer un peu l'oreille, et nous comptons sur tous nos partenaires – conseil régional, conseil général, Etat, RFF et SNCF aussi – pour nous permettre d'intégrer enfin les travaux de réouverture de la voie ferrée Aix-Rognac dans le contrat de plan qui est en cours de négociation, même si nous ne pouvons bien évidemment pas faire tout d'un coup. Mais nous devons au moins pouvoir le programmer, parce que nous attendons cela depuis 15 ans.

Voilà ce que je voulais dire pour l'instant. Je vous souhaite bien évidemment à tous une excellente, une bonne réunion, et que les choses avancent bien. Merci.

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Merci Monsieur Gallese, merci à l'ensemble de nos intervenants d'être présents parmi nous ce soir, ce qui témoigne de l'intérêt de tous pour ce projet. Alors, quelques mots sur le déroulement de cette soirée. Nous allons passer environ 1 heure 30 à deux heures ensemble, qui seront découpées en deux temps forts. Dans un premier temps, nous allons nous consacrer aux mobilités entre Marseille et Aix. Nous allons donc parler à la fois des conditions actuelles de déplacements, des améliorations que vous attendez, des différents projets de transport que les collectivités ici présentes réalisent, des projets réalisés dans ce corridor. Jacques Frossard et Sébastien Mis vous présenteront un état des lieux rapide des conditions de déplacement actuellement. Puis, vous aurez la parole pour poser des questions d'ordre général sur les mobilités entre Marseille et Aix.

Dans le deuxième temps de notre soirée, nous parlerons plus précisément dans le détail de ce projet de modernisation qui est l'objet de la consultation de ce soir. Sébastien Mis vous présentera donc la nouvelle offre de services qui est envisagée et les aménagements qui sont prévus, avec bien évidemment un zoom particulier sur ce qui va se passer dans ce secteur d'Aix-en-Provence. Vous aurez de nouveau la parole pour donner votre avis sur le projet, et pour poser toutes les questions qui vous tiennent à cœur.

Je laisse donc la parole à Jacques Frossard. C'est à vous. Monsieur Frossard, expliquez-nous ce que vous attendez de cette réunion, et puis donc un rapide état des lieux sur les mobilités entre Marseille et Aix.

## **1 PRÉSENTATION DU PROJET – PREMIERE PARTIE**

### **1.1 POURQUOI SOMMES-NOUS RÉUNIS CE SOIR ?**

**Jacques FROSSARD, Directeur Régional PACA RFF**

Bonsoir à toutes et à tous. Je vais être très bref, et je laisserai la parole plutôt à Sébastien Mis, qui est le directeur du projet. Il connaît tout du projet. Il connaît même tout d'autres projets puisque tout à l'heure, mon voisin évoquait Aix-Rognac, que nous appelons maintenant Aix-Etang de Berre. Il travaille aussi sur ce projet. Il connaît également tout un tas de choses sur d'autres projets concernant la ligne des Alpes, et donc le prolongement d'Aix-Marseille vers le nord. Il pourra donc aussi à l'occasion, et en fonction de vos questionnements, répondre à vos interrogations.

Je voulais surtout vous remercier d'être venus ce soir participer à cette concertation publique. C'est pour nous très important d'avoir l'occasion de présenter comme ça notre projet au plus grand nombre, et puis surtout de vous donner l'occasion de vous exprimer sur ce projet, puisque nous comptons sur vous pour en enrichir le contenu. Tout ce que vous direz ce soir sera donc retenu. Tout ce que vous direz ce soir nous aidera à mieux concevoir un projet. Et avant les étapes suivantes, il est important pour nous d'être sûrs de ne pas nous tromper, dans la perspective surtout de bien utiliser l'argent public, puisqu'il s'agit d'argent public que nous dépenserons pour améliorer les transports entre Aix et Marseille d'ici 2020.

Voilà. Je pense qu'il y a d'autres réunions de concertation publique comme celle-là. Nous en sommes à la troisième. Sébastien est rodé. Il commence même à être un peu fatigué. Il faudra donc l'excuser, puisqu'il est légèrement malade. Mais c'est l'énergie qu'il met à présenter son projet, auquel il tient plus que tout autre, qui l'a usé. Mais il tiendra ce soir, je suis sûr. Sinon, je lui porterai ce cours.

Voilà. Je pense qu'il est important de savoir que ce projet est lancé. Il est bien lancé. On parle de modernisation, ce qui est un peu curieux quand on sait qu'il y a déjà eu une modernisation en 2008, avec une mise en service en 2009. Je parlerai plus d'augmentation de capacité, et peut-être d'une meilleure prise en compte de la demande du public, et de la demande de transport qui est aujourd'hui très forte entre Aix et Marseille, et dont on sait qu'elle est malheureusement insatisfaite par le transport ferroviaire à l'heure actuelle.

Voilà. Je pense qu'il faut mieux laisser la parole à Sébastien qui est gonflé à bloc.

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Sébastien, c'est à vous. Si vous avez besoin de secours, vous nous le dites.

## **Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Ça marche, cela devrait bien se passer. Merci à tous d'abord de votre présence aujourd'hui sur ce projet. La concertation est lancée depuis le 19 novembre. Nous sommes sur une démarche volontariste qui vise vraiment à informer la population dès le démarrage du projet, pour préparer l'enquête publique qui se déroulera en 2016. Ce qui est important aussi de retenir, c'est que de manière usuelle, ce genre de concertation ne concerne essentiellement que les créations de nouvelles haltes. Avec nos partenaires financiers, Etat, région, CG13, MPM, CPA, on a souhaité étendre cette concertation à tout le territoire pour préparer, avec les riverains et les usagers, dans les meilleures conditions ce projet, et l'enquête publique qui se déroulera en 2016.

Un autre point très important est que formellement, l'enquête publique s'arrête le 17 décembre. Ce que nous souhaitons derrière, et je pense que les partenaires y sont aussi attentifs, c'est le caractère continu de la concertation. Nous avons rencontré énormément de CIQ de riverains et d'usagers. Donc, n'hésitez pas. Nous vous proposerons des ateliers pour échanger. La concertation continuera bien entendu après le 17 décembre, et nous en faisons un engagement solennel.

Aujourd'hui, nous connaissons le dispositif de concertation. Cinq réunions publiques. Aujourd'hui, Aix-en-Provence. Vendredi, Simiane. Lundi, Les Pennes-Mirabeau. Nous avons exposé dans les différentes communes, également chez les partenaires, ainsi qu'à Plan de Campagne, notamment pour la création de la halte de Plan de Campagne. Des permanences se tiennent en mairie avec RFF. En fonction des créneaux horaires, ce n'est pas simple non plus pour les travailleurs de se rendre auprès de nous. Donc si vous avez des questions particulières, je ne vous cache pas que nous pouvons venir le soir. Vous nous accueillez chez vous, et nous discutons ensemble. Il n'y a pas de problème. Nous l'avons fait à Luynes, à Gardanne, à Simiane, et à Septèmes-les-Vallons. Nous l'avons fait partout, et il n'y a pas de raison qu'on ne le fasse pas à Aix-en-Provence plus précisément.

Des registres sont également mis à la disposition du public pour recueillir vos avis sur le projet, ainsi que vos recommandations. Là, c'est pareil. Il ne faut pas hésiter à remplir ces registres, ainsi qu'à vous diriger vers le site internet du projet pour également compléter vos avis, vos observations. Nous sommes vraiment dans une logique de partage du projet avec vous, de présentation de celui-ci pour le porter à votre connaissance, pour ensuite pouvoir en tirer un projet qui soit le plus représentatif des enjeux du territoire.

## **1.2 QUI FAIT QUOI ?**

### **Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Nous sommes aujourd'hui sur un projet porté par de nombreux partenaires, comme vous le voyez autour de la table : l'Etat, la région, le conseil général, les départements, l'agglomération du Pays d'Aix, la communauté urbaine de Marseille Provence métropole. La ville d'Aix-en-Provence nous accompagne beaucoup sur tous les sujets en interface avec la commune d'Aix-en-Provence. Il y a également la SNCF et RFF. Je vais passer la parole à Gaëlle Lenfant pour présenter la région, ainsi que ses attentes sur le projet.

### **Gaëlle LENFANT, Vice-Présidente du Conseil Régional PACA, Conseillère Municipale d'Aix-en-Provence, Conseillère Communautaire**

Merci. Je prends le relais pour vous dire tout de suite que Jean-Yves Petit sera à ma place lors de toutes les autres réunions publiques. Il ne pouvait pas être là ce soir, il m'a demandé de le remplacer. Je connais un petit peu le territoire d'Aix-en-Provence. Il n'aura pas à rougir puisqu'il

n'est pas là, mais je voudrais vous dire que vous avez à la région un vice-président en charge des transports qui est un excellent vice-président. Il fait un travail absolument énorme. Il connaît très bien ses sujets. Je crois que c'est un partenaire de qualité pour vous. Donc, nous parlons régulièrement de ce projet. Moi, je retiens dans les interventions précédentes... Vous avez parlé à l'instant de volontarisme. Effectivement, dans la volonté de modernisation de ces lignes de la part de la région, il y a du volontarisme. En effet, pour nous, la modernisation va un peu plus loin que la capacité des TER. C'est par exemple la politique de prévention et de sécurité que la Région a mise en place sur la ligne Aix-Marseille. Je la connais bien, parce que pour le coup, cela fait partie de ma délégation. Vous savez en effet qu'il y a des médiateurs sociaux dans les TER. C'est une volonté de la part de la région. C'est elle qui finance ces médiateurs sociaux. C'est un dispositif régional. Là, nous avons un véritable volontarisme politique.

Nous sommes très heureux que cette concertation se fasse et se fasse bien, parce que là aussi, c'est une volonté politique de la part de la région que de faire jouer la démocratie participative. J'emploie cette expression à dessein parce qu'en réalité, c'est une expression que le Président Vauzelle lui-même a inventée. Je vous prie de croire que lorsque l'on fait partie de l'exécutif du président Vauzelle, nous passons du temps sur le terrain à rencontrer nos concitoyennes et nos concitoyens pour nous nourrir de vos propositions, et de vos idées. Moi qui ai la chance d'avoir en charge la jeunesse, par exemple, nous venons de faire la synthèse des états généraux de la jeunesse. Je vous assure que le fait de vous rencontrer comme cela, régulièrement, non seulement est un vrai bonheur, mais est aussi une chance. Cela nous permet en effet d'être irrigués d'un grand nombre d'idées, de pistes et de solutions que vous voulez mettre en œuvre avec nous. C'est une méthode qui est une bonne méthode. En effet, lorsque nous faisons une concertation, et que celle-ci est bien menée, forcément, au bout de la concertation, nous arrivons à construire un chemin commun. Finalement, c'est la Politique, à savoir la construction d'un chemin commun.

Je vous disais que pour nous, la modernisation est par exemple les médiateurs sociaux dans les TER. C'est aussi bien évidemment le passage de trois à quatre TER. C'est ce que vous nous avez dit très fortement. Le nord d'Aix-en-Provence n'est pas oublié non plus, puisqu'il y a tout d'abord l'augmentation de la capacité de la ligne des Alpes, avec aussi deux haltes qui sont à l'étude, à savoir Venelles et La Calade. Et puis, Alexandre Gallese a parlé de la ligne Aix-Rognac. Ce n'est effectivement pas le sujet de ce soir, mais je le rejoins lorsqu'il dit que nous œuvrons tous dans le même sens et dans la même direction pour que ce projet n'en reste justement pas à l'état de projet, mais puisse se concrétiser. Je voudrais ainsi vous faire part ici de l'engagement du Président Vauzelle. Dans les discussions que nous avons actuellement avec l'Etat, il porte très fortement ce projet dont nous verrons qu'il reste pour le moment à l'état de projet.

Volontarisme encore parce que comme vous le savez très certainement, la région PACA développe une politique tarifaire là aussi très volontariste. Je veux parler de la carte Zou !, dont vous avez très certainement entendu parler. Il n'y a pas beaucoup de jeunes ici, mais si certains d'entre vous ont des enfants ou des petits-enfants qui sont étudiants, je suis certaine qu'ils connaissent fort bien cette carte, ou la carte de Zou ! alternative qui permet de lier les TER et les transports en bus. Et puis, volontarisme encore. Je vous parlerai d'un dernier acte, non pas d'un projet, mais d'un acte. C'est par exemple la rénovation de la gare SNCF du centre-ville d'Aix-en-Provence avec notamment, comme vous l'avez vu, cette Maison du vélo. Vous pouvez vous abonner, je crois que c'est 10 euros par an. Pour une carte d'abonnement, vous avez la possibilité de mettre votre vélo dans un endroit complètement sécurisé. Allez-y. Il y a déjà plusieurs dizaines d'usagers qui se servent de cette belle Maison du vélo. Voilà l'exemple d'un beau projet qui en est venu à se concrétiser, et qui va dans le sens de l'évolution des transports en commun. Nous connaissions en effet des problématiques d'accès pour cette gare en centre-ville. Et le fait de pouvoir y accéder à vélo, alors peut-être demain avec un vélo à accompagnement électrique (VAE)... On peut être également développé cela, mais il convient de penser aussi à la

multimodalité. C'est là l'un des axes de la volonté de modernisation mise en œuvre par la région. Voilà. Je vous remercie.

### **1.3 QUELS DÉPLACEMENTS ENTRE AIX ET MARSEILLE ?**

#### **Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Je serais ravi de vous présenter le bilan des déplacements entre Aix et Marseille, mais je pense qu'il y a beaucoup de choses que vous connaissez, et que je ne vais pas forcément vous apprendre. Aujourd'hui, entre Marseille et Aix-en-Provence, nous avons 250 000 déplacements quotidiens, essentiellement d'abord de la relation Marseille-Aix-en-Provence, mais également de la relation depuis le nord d'Aix-en-Provence vers Marseille, et enfin de la relation entre les différents bassins intermédiaires, comme le bassin de rabattement de Gardanne, tout le pôle d'activité d'Aix-en-Provence au niveau de la zone des Milles, et le secteur de Plan de Campagne.

Les projections à 2020 témoignent d'une forte congestion routière attendue, avec, je dirais, des taux de congestion à 100 % aux heures de pointe, à savoir des bouchons en permanence aux heures de pointe dans différents secteurs que vous connaissez déjà aujourd'hui comme étant bien congestionnés. En moyenne, les services de l'Etat estiment à 20 minutes le temps perdu entre le nord d'Aix en Provence et Saint-Charles. Nous voyons bien que le but est effectivement de capter des usagers Aix-en-Provence-Marseille, mais également de capter des usagers du Nord d'Aix-en-Provence. Nous évoquons La Calade, Venelles, Meyrargues, Pertuis. Il y a des enjeux vraiment forts de rabattement pour aller chercher les usagers au plus proche de leur domicile, afin d'éviter justement qu'ils aient à traverser la ville d'Aix-en-Provence en voiture. Je pense que cela est véritablement un sujet important.

Cela nécessite du coût de développer ensemble les transports en commun. Je pense que les actions menées par la région, par la CPA et par les départements vont vraiment dans ce sens. Nous sentons bien qu'aujourd'hui, pour 2020... Déjà aujourd'hui, le but n'est pas d'opposer les modes de transport collectif ou ferroviaire. C'est bien de trouver la combinaison entre ces deux modes, parce que le ferroviaire a besoin de transports urbains et interurbains (routiers) pour avancer, et vice versa.

Aujourd'hui, je dirais que la première phase de modernisation a permis d'augmenter l'offre de transport à trois trains par heure et par sens, avec un seul train rapide reliant Marseille et Aix-en-Provence. Je pense que dans la salle, il y a des usagers que je reconnais pour avoir échangé avec eux. Aix-en-Provence, nous avons un seul train rapide. Ce train est pris d'assaut le matin. Des usagers restent parfois sur le quai. Nous sentons bien qu'il y a une nécessité absolue fondamentale de pouvoir rapidement mettre en place plus de liaisons rapides d'Aix-en-Provence vers Marseille. La région a déjà bien entendu cette demande. L'offre de 2015 s'inscrit vraiment dans ce sens avec un train rapide toutes les 40 minutes, alors qu'aujourd'hui, nous avons un train rapide par heure. Je dirais donc que l'effort est mis en œuvre. Le matériel roulant arrivera derrière aussi pour améliorer les capacités d'emport. Nous sentons bien qu'aujourd'hui, nous devons continuer à travailler sur l'amélioration de transports collectifs routiers et ferroviaires, à améliorer le parcours, la fréquence, la capacité de desserte et la qualité du service. Aujourd'hui, nous ne sommes pas satisfaits des résultats d'un point de vue ferroviaire. Cette seconde phase doit nous permettre aussi de poursuivre l'amélioration de la qualité de service sur la ligne.

Ensuite, un point fondamental pour nous est bien entendu l'objectif de base, à savoir rechercher cette cohérence des aménagements et cette coordination des services de transport entre les différentes autorités compétentes.

Cette cartographie représente tous les projets de transport collectif au sein de la CPA, au sein de MPM. Vous voyez en orange la ligne ferroviaire entre Marseille et Aix-en-Provence, avec les



différentes gares et haltes, ainsi que l'ensemble des projets de transport collectif en site propre inscrit dans les plans de déplacements urbains. Nous voyons bien ce maillage fort du réseau. Nous voyons bien que nous avons besoin du routier pour pouvoir avancer abatement sur les grandes gares, les grands pôles comme Aix-en-Provence, Gardanne, Plan de Campagne demain, et Saint-Antoine. Nous sentons ainsi que nous avons besoin du train pour décharger les axes routiers. Nous sommes donc vraiment dans cette volonté de mettre en cohérence le projet ferroviaire et le projet urbain, et donc de rechercher cette complémentarité entre les trains et les autocars.

Lorsque nous zoomons sur Aix-en-Provence, nous avons plusieurs projets qui sont déjà lancés et mis en place. D'autres sont à venir. La gare routière d'Aix-en-Provence a été mise en service en 2014. Nous travaillons autour de la gare Aix-en-Provence avec la ville d'Aix-en-Provence, la CPA, la région, le département, les services de la SNCF, sur une étude urbaine autour de la gare, pour travailler justement à une meilleure connexion entre la gare routière, la gare ferroviaire et le quartier des facultés. Projet de BHNS (bus à haut niveau de service). Le B. Le A a été mis en service. Enfin, quand nous arrivons sur le secteur de Luynes, un projet de halte que j'évoquerai tout à l'heure. Et du coup, associé à ça, un projet de transport collectif et de lignes en transport collectif performant reliant Krypton, Luynes, et le pôle d'activité d'Aix-en-Provence, pour justement offrir un véritable maillage de ces zones d'activités.

Ensuite, sur la halte de Luynes, nous, aujourd'hui, d'un point de vue ferroviaire, nous avons étudié les aménagements ferroviaires. En 2015, en fonction des résultats de la concertation des avis des riverains, mais aussi des usagers, nous travaillerons avec la CPA sur le volet intermodalité et aménagements routiers autour de la halte de Luynes.

Voilà. La parole est à vous pour les premières questions.

### **Estelle BRISSET, Agence KFH**

Merci pour ces interventions. Pour mettre en œuvre la démocratie participative, nous avons prévu maintenant un temps d'échange sur ces questions d'ordre général sur la mobilité. Nous allons à prévenir précisément au projet de modernisation, mais y a-t-il déjà des premières questions que vous souhaitez poser justement sur vos difficultés de déplacement et les différents projets, en dehors du projet qui nous intéresse ce soir ? Je vous demande juste de vous présenter, soit à titre personnel, soit au nom de l'association ou de la collectivité que vous représentez. Je vous demanderai également d'être bref dans la mesure du possible, pour qu'un maximum de personnes puisse intervenir.

## **2 PREMIER TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LA SALLE**

### **Lucien-Alexandre CASTRONOVO, Conseiller Municipal d'Aix-en-Provence**

Je suis également conseiller communautaire de la CPA. J'ai juste une question. Sur l'une des diapositives que vous avez passées, je m'étonne, ou alors je ne comprends pas, mais il y a 19 minutes pour Aix Nord-Marseille, et 15 minutes...

### **Estelle BRISSET, Agence KFH**

Alors, c'était +19, et +15. C'est ça ?

**Lucien-Alexandre CASTRONOVO, Conseiller Municipal d'Aix-en-Provence**

C'était un + ?

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Oui, tout à fait. Nous sommes d'accord. Même en heures creuses la nuit, je pense que c'est impossible. Nous sommes d'accord.

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Vous avez bien fait de poser cette question. Cela permet d'éclairer les choses.

**Un intervenant**

J'habite Aix, et je vais souvent à Marseille. J'ai une question. Aujourd'hui, c'est vrai que c'est assez compliqué sur le train. Pourquoi ne pas simplement déjà augmenter le nombre de wagons ? Quand on prend le train de 7 heures 50 à Aix pour aller sur Marseille, le train est « blindé ». Pourquoi ne pas simplement commencer par augmenter le confort existant pour les voyageurs en rajoutant un ou deux wagons ?

**Gaëlle LENFANT, Vice-Présidente du Conseil Régional PACA, Conseillère Municipale d'Aix-en-Provence, Conseillère Communautaire**

Je vous laisserai peut-être répondre sur le plan technique, mais simplement, et cela a été dit tout à l'heure, à partir de 2015, il y aura des TER avec environ 20 % de capacité complémentaire sur celui du lundi matin, celui qui pose problème, tous les jours le matin. Il pose problème puisque souvent, quand il arrive à Gardanne, il est en fait déjà plein, et il y a déjà du monde qui reste sur le quai. La région a donc déjà pris les devants, et il y aura à partir de 2015 une capacité de 20 % supplémentaires. Mais après, je vous laisse répondre techniquement sur les difficultés de mise en œuvre.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Par rapport au matériel roulant, il y a deux sujets pour pouvoir mettre en place des rames plus longues, et des trains plus longs. Il faut d'abord avoir le matériel roulant disponible. Je dirais qu'au fur et à mesure, la région PACA est en train de recevoir les nouveaux matériels roulants, néanmoins avec difficulté. Et donc très clairement, c'est un premier saut qui pourra être fait dès que ce matériel roulant arrivera au fil de l'eau entre 2014 et 2015. Ensuite, il y a un autre sujet. Cela fait partie des aménagements qui seront projetés. C'est le sujet de la longueur des quais, qui sont également rallongés dans les gares intermédiaires pour permettre ces unités multiples. Il y a très clairement un enjeu de renforcer les dessertes, et les compositions. Je pense que le sujet est actuellement en cours de traitement entre la SNCF, exploitant du TER, et la région. C'est une réponse immédiate à apporter, et sans attendre 2020 avec le projet de modernisation Marseille-Aix-en-Provence. Je crois que nous en sommes tous convaincus.

**Alain CHABERT, CIQ Puyricard**

Je suis un habitant d'Aix Nord, ainsi que vice-président du CIQ de Puyricard. Moi, j'aurais deux remarques à faire. Aix-en-Provence a la chance d'être, je crois qu'on appelle cela de cette manière en termes ferroviaires, au centre d'une étoile ferroviaire. Le sujet de ce soir est effectivement la

ligne Aix-Marseille. Sur cette dernière, une des conditions pour que les transports en commun fonctionnent normalement et soient surtout utilisés est qu'il faut qu'un certain nombre de critères soit réuni. Il y a d'une part la fréquence. Nous venons un peu de l'évoquer. D'autre part, il y a les horaires, et la rapidité. Cette dernière pose la question des trains directs ou semi directs, ou des omnibus. Et puis, il y a aussi la fiabilité. Et quand je parle de fiabilité, cela revêt plusieurs aspects. Il y a la fiabilité technique, un peu les problèmes d'infrastructures ferroviaires, mais également la fiabilité qui tient à la gestion des moyens humains, du personnel. Là, je sais que vous n'êtes pas compétents les uns et les autres pour répondre à cette question, puisque cela relève de la SNCF. Mais la ligne Aix-Marseille, comme toutes les lignes de TER de notre région, où d'ailleurs d'autres régions en France, est fréquemment touchée ou affectée par des mouvements sociaux qui pénalisent l'usage de cette et de ces lignes. Alors, ce sont tantôt des grèves. Ce sont tantôt des interruptions de service, des annulations ou des suppressions de trains de manière intempestive qui pénalisent les utilisateurs réels ou potentiels. Voilà pour ma première remarque.

Deuxièmement, quand on parle de volontarisme, cela me donne envie de poser une question. Cela fait très longtemps que l'on dénonce le caractère archaïque de la ligne Aix-Marseille. Une remarque tout à fait personnelle : il y a 40 ans, j'étais étudiant à la faculté de droit et à l'IEP d'Aix-en-Provence. On parlait déjà du doublement de la voie ferrée Aix-Marseille, et du doublement sur l'intégralité du parcours, et non pas sur le tiers de celui-ci.

Alors, quand on parle de volontarisme, il y a aussi une question importante qui se pose. Est-ce qu'il y a des ressources ? Est-ce que véritablement, on peut voir les autorités organisatrices, c'est-à-dire la région, RFF, SNCF, mettre les ressources adéquates (moyens financiers) ? Le premier ministre Jean-Marc Ayrault avait pris des engagements il y a deux ou trois ans pour que cela soit fait dans la région. Où en sommes-nous ?

J'ai évoqué l'étoile d'Aix-en-Provence. Il ne faut pas non plus oublier le barreau Gardanne-Carnoules simplement pour le citer. Et puis, cela concerne aussi toute la desserte du nord de la région vers le bassin ouest, et particulièrement vers la gare TGV dont personne n'a tellement parlé jusqu'à présent. Il y a en effet quand même une aberration dans notre réseau régional, à savoir que lorsque la ligne LGV Méditerranée a été réalisée, nous n'avons pas conçu de raccordement ferroviaire avec ligne de Rognac. Or, il y a ce qu'on appelle en termes de transport une virgule qui vient d'être réalisée il y a un an entre Avignon-centre et Avignon-TGV. Est-ce qu'on envisage, est-ce que figure dans des tiroirs, ou au sommet de la pile de dossiers, le raccordement à la gare TGV d'Aix-en-Provence ? C'est une gare qui fonctionne phénoménalement bien. Elle dessert tout le bassin de l'Etang de Berre, le Var, le nord de la région des Alpes-de-Haute-Provence jusqu'à Digne-les-Bains et Gap, et bien entendu Aix-en-Provence et le sud de celle-ci. Il faut savoir que certains Marseillais (notamment des Marseillais de la zone nord) viennent prendre le TGV à Aix et pas à Marseille pour diverses raisons de sécurité et d'accessibilité. Voilà un certain nombre de questions et de remarques dont j'espère qu'elles seront prises en compte par vous. Merci.

### **Estelle BRISSET, Agence KFH**

Merci Monsieur. Deux grandes parties. La première partie a concerné plutôt l'utilisateur. Je ne sais pas si quelqu'un veut répondre à ces remarques. La deuxième partie a concerné plutôt les infrastructures, avec différentes questions portant notamment sur le doublement total, Rognac, la virgule d'Aix, etc.

### **Alexandre GALLESE, Adjoint au Maire délégué à l'urbanisme, Vice-Président de la CPA délégué à l'aménagement de l'espace et à la mobilité**

Je ne suis qu'un élu local, mais je connais néanmoins bien ces sujets. J'y ai beaucoup travaillé, et je ne peux être qu'à 100 % d'accord avec vous. La réalité des choses est simple. Il y a une part qui concerne les investissements, les infrastructures. Je laisse Gaëlle répondre sur la partie

concernant les usagers, s'agissant en effet de son domaine. Moi, je parle des infrastructures. Nous sommes une aire métropolitaine de deux millions d'habitants, et vous avez raison sur le fait qu'Aix est un carrefour entre les routes, les autoroutes et le train. Vous avez raison en disant que cela fait 40 ans que l'on parle du doublement d'Aix, que cela fait 30 ans que l'on vous parle d'Aix-Rognac, et 25 ans pour la ligne des Alpes. Toutes ces infrastructures ont été étudiées plus ou moins, mais elles ont été étudiées. La virgule est pour Avignon, mais pour Aix, c'est la moustache qui devrait connecter la ligne TGV à Rognac-Etang de Berre. Quand on veut évacuer le problème, on change le nom du problème. Mais moi, je continue à l'appeler Aix-Rognac.

Cette moustache a été étudiée par la SNCF et RFF. De la même manière, les études ont été faites concernant Aix-Rognac. De la même manière, aussi pour la route des Alpes. Tout cela a été étudié. Tout le monde sait. Tout ce qui a toujours manqué, c'est très clairement l'argent. Nous sommes dans un paradoxe, car nous sommes une aire métropolitaine qui s'est densifiée. On nous accuse, on accuse les élus locaux, d'ailleurs indifféremment de gauche ou de droite... Peu importe. Les gens se moquent à ce moment-là de l'étiquette politique. Ce qu'ils veulent, ce sont les travaux. On met des plombes à étudier les travaux.

Rien qu'ici, rendez-vous compte, nous nous réunissons ce soir pour une enquête publique en 2016. Vous vous rendez compte des délais de toutes ces procédures que nous sommes d'ailleurs nous-mêmes mis en place avec les histoires d'environnement, etc. Tout le monde va dire que l'environnement est important, et je suis d'accord. Simplement, lorsque l'on voit ce qui s'est passé à La Londe-les-Maures, on peut se poser aussi des questions. On a empêché le maire de faire des travaux dans la rivière pour protéger les anguilles, et il y a eu des morts à La Londe-les-Maures.

### **Un intervenant**

Ce n'est pas tout à fait cela.

### **Alexandre GALLESE, Adjoint au Maire délégué à l'urbanisme, Vice-Président de la CPA délégué à l'aménagement de l'espace et à la mobilité**

C'est ce que le maire a dit. Je n'ai pas dit que c'était la vérité. Ceci étant dit, nous ne sommes pas là pour cela. Je dis quand même qu'une procédure qui dure deux ans pour arriver à une DUP est selon moi un peu excessive. Pour ce qui concerne ces voies ferrées, ce qui a toujours manqué, c'est l'argent. Mais ce qui a manqué, ce n'est pas l'argent des collectivités territoriales. Là aussi, nous sommes en effet dans ce phénomène de « Saucissonnage » des compétences. RFF a les infrastructures. La SNCF a les compétences techniques, et les études à faire. Nous avons en outre l'Etat et la région qui sont financièrement responsables. Je vous confirme que la région a toujours été volontariste. C'est l'Etat qui l'a toujours été un peu moins, parce que c'est une question d'argent. Maintenant, tout le monde est d'accord sur les infrastructures. C'est pour cela que la réunion de ce soir est importante. Ce soir, on parle de la modernisation d'une voie ferrée qui en a besoin. C'est l'enjeu pour nous, parce que déjà que les procédures sont longues... Il faut mettre les moyens. A priori, il y a l'Etat, la région et les autres collectivités territoriales qui participent aussi de manière volontariste. C'est-à-dire qu'on n'est pas obligé de le faire, mais qu'on le fait parce que c'est l'intérêt général. Il faut déjà arriver à faire des travaux d'infrastructure. Une fois que l'on a l'infrastructure, on peut améliorer les choses sur l'usage. C'est pour cela qu'après la réunion de ce soir, donc je sais qu'il y en aura d'autres, il faut ensuite enchaîner les procédures pour arriver rapidement au premier coup de marteau. Je ne sais pas quand il va avoir lieu, car si on attend la DUP dans deux ans, cela veut dire que les travaux, vous ne direz plus tard quand est-ce qu'ils auront lieu. Mais c'est long. Et pourtant, nous sommes tous d'accord. C'est quand même ça qui est compliqué. J'arrête là, mais très honnêtement, ce qui se passe ce soir est important pour que nous puissions aller le plus vite possible dans le cadre des contraintes qui sont les nôtres.

**Gaëlle LENFANT, Vice-Présidente du Conseil Régional PACA, Conseillère Municipale d'Aix-en-Provence, Conseillère Communautaire**

Je vais peut-être enchaîner. C'est effectivement long, et ce sont bien des délais très longs. En même temps, nous sommes sur des équipements très structurants pour le territoire. Souhaitons à ce que cette lenteur serve à ce que ces équipements, lorsqu'ils verront le jour, puissent être mis en place pour très longtemps aussi, et surtout que l'on ne se trompe pas en les mettant en place.

Quand même, juste un mot sur Aix-Rognac. Je ne sais pas si tout le monde est au courant dans cette salle, mais la région et l'Etat contractualisent régulièrement, et nous sommes en fin de négociation du futur plan Etat-Région. C'est au travers de ce contrat de plan que les financements se mettent ou pas en place. C'est là que se décident les grandes priorités Etat-région sur des projets de fonctionnement, mais surtout sur les grands investissements structurants pour l'ensemble de la région PACA. En effet, il y a dans celle-ci cette aire métropolitaine. Je pourrais parler de la L2, mais nous avons aussi le tunnel de Tendes, et d'autres investissements extrêmement importants qui sont en train de se mettre en place. Quand je vous disais donc que je sais que le Président Vauzelle est très au fait de la nécessité de cette liaison Aix-Rognac, c'est parce que je sais qu'il est lui-même monté au créneau pour voir avec l'Etat s'il était possible d'incorporer ce projet dans ce contrat de plan. Comme nous n'avons pas la décision finale de la part de l'Etat, je ne peux pas aller plus loin pour le moment.

Pour ce qui est de la fiabilité des lignes, vous avez très certainement également vu cela aussi dans la presse. Effectivement, vous avez raison. On peut faire mieux, bien entendu. D'ailleurs, les nombreux rendez-vous que le Président a avec le Président de la SNCF... Il y a aussi mon collègue Jean-Yves Petit dans les réunions régulières qu'il fait avec la SNCF. De nombreuses rencontres, de nombreuses réunions et de nombreux engagements portent aussi sur cette question d'autant que, et c'est ce qui a été dit à l'instant, nous avons il y a quelque temps sur cette ligne une fiabilité à peu près exemplaire. Or, il se trouve que nous avons en ce moment des travaux qui font que les chiffres redescendent. Néanmoins, je vous prie de croire que nous nous mobilisons pour que les choses redeviennent comme elles étaient auparavant.

C'est bien entendu très important, parce que si lorsque l'on veut aller d'Aix-Marseille ou de Marseille à Aix, et qu'on s'aperçoit que c'est encore plus long qu'en voiture de prendre le train, on ne prend bien évidemment pas le train. On prend le bus, ou alors on prend même sa voiture. Voilà. Nous sommes ici sur un territoire qui est déjà extrêmement pollué. La région ne souhaite pas le thé vert pour le TER. Ce dernier n'est pas une fin en soi. C'est simplement un mode de transport collectif qui est beaucoup moins polluant que d'autres modes de transport, et qui doit permettre une rapidité et une fiabilité. Si tel n'est pas le cas, il ne sert à rien de mettre en place des TER. Il y a donc un discours assez offensif et des réunions parfois un peu musclées entre la région et la SNCF sur ce point. Là aussi, c'est la raison pour laquelle des réunions comme celles de ce soir sont importantes. En effet, plus nous aurons le point de vue direct et argumenté de la part des usagers, et plus cela nous donne de poids dans ces négociations avec la SNCF, et dans les engagements que nous prenons chacun. Comme Alexandre Gallese le rappelait, la région est effectivement très volontariste. Nous sommes vraiment prêts à marquer vraiment ce volontarisme. Pour autant, nous ne cédon pas sur le fait que les trains doivent arriver à l'heure. Alors je suis d'accord sur le fait que l'on parle toujours des trains en retard, et jamais de ceux qui arrivent à l'heure. Mais enfin, là particulièrement, il y a quand même des choses que l'on peut améliorer grandement. Vous avez raison.

Sur le cadencement et la rapidité, le fait que nous passions à plus de trains rapides est aussi parce que nous avons bien entendu ce que disent les usagers. C'est bien évidemment une nécessité.

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Merci. Je propose que nous répondions à la question du doublement total dans la deuxième partie.

**Jacques FROSSARD, Directeur Régional PACA RFF**

Si je peux me permettre, je vais compléter sur les choix et les priorités. Vous avez en effet évoqué un grand nombre de projets qui sont, je pense, tous aussi intéressants les uns que les autres. Mais derrière, et comme cela a été dit, le vrai sujet est la capacité à financer tout cela. Il faut donc faire des choix, et c'est ce que nous sommes en train de faire avec difficulté dans l'établissement du futur CPER. Pour RFF que je représente ce soir, après deux accidents, dont un a été catastrophique, sur les étés 2013 et 2014, les priorités ont été réaffirmées. Cela a un peu changé la donne en termes de stratégie d'utilisation de l'argent dont dispose RFF.

La priorité a été réaffirmée de façon classique sur la sécurité après les deux accidents. Je pense en effet que personne ne nous reprochera d'insister sur la sécurité. La deuxième priorité est la maintenance. Nous avons en effet malheureusement reconnu un défaut de maintenance. Vous vous y retrouverez cependant, car si nous maintenons mieux et si nous faisons du préventif plutôt que de faire du correctif, c'est la régularité qui s'améliorera, donc le service aux clients en même temps que la performance du réseau.

La troisième priorité est la régénération. Il se trouve que malheureusement, le réseau est vieux. Il vieillit chaque année, et si nous ne rattrapons pas le retard qui a été pris, car il faut bien reconnaître qu'il y a un très important retard sur le maintien de la performance du réseau, nous verrons une qualité qui se dégradera et une performance qui se réduira. Comment cela se traduit-il aujourd'hui ? Lorsque nous ne sommes pas en capacité de faire la maintenance qui est nécessaire, nous mettons des ralentissements. C'est-à-dire que nous baissons globalement la vitesse, mais aussi la capacité à absorber du train et du trafic. Cette priorité est donc importante pour nous. C'est de la régénération qu'il faut faire, et sur laquelle il faut mettre nos moyens.

La toute dernière priorité est le développement. Nous retrouvons là des chantiers comme celui dont nous parlons ce soir, qui permettent d'augmenter le trafic en limitant les travaux. Vous parlez de doublement de la voie sur l'ensemble du parcours. Nous cherchons quant à nous à minimiser le coût, et à obtenir le maximum d'amélioration du service. C'est ce que Sébastien va nous exposer tout à l'heure, à savoir la manière dont nous avons réfléchi pour optimiser en utilisant le mieux possible l'argent public, et en répondant le mieux possible à la demande de transport qui est bien connu.

J'insiste beaucoup sur ces priorités parce qu'elles sont très claires pour RFF. Puisque nous avons de plus parlé d'Aix-Étang de Berre, c'est malheureusement pour nous considérer comme un projet de réouverture du trafic Voyageurs, donc une étape suivante dans le développement. Ce n'est pas aujourd'hui la priorité de l'Etat, ni la priorité de notre tutelle.

**Alexandre GALLESE, Adjoint au Maire délégué à l'urbanisme, Vice-Président de la CPA délégué à l'aménagement de l'espace et à la mobilité**

Mais c'est la nôtre.

**Pierre BARRET, usager**

J'habite à Aix, et je travaille à Marseille. Je suis usager du train en fait depuis cinq ans, parce qu'avant, j'avais essayé une fois. Cela m'a suffi pour me rendre compte que ce n'était pas compatible avec mes obligations professionnelles. Mais effectivement, depuis cinq ans, et cela a été évoqué, les travaux qui ont été faits ont réussi à fournir un service correct.

Premièrement, je voulais vous remercier pour l'organisation de cette réunion, parce que c'est l'occasion de s'exprimer. Deuxièmement, de le faire à cette heure tardive, car cela permet aussi de concilier le travail, et effectivement cette concertation que vous souhaitez engager.

Par rapport à ce qui a été dit, je vais peut-être m'exprimer en deux temps, premièrement en tant que citoyen, et deuxièmement en tant qu'utilisateur. En tant que citoyen, j'entends la politique volontariste. On ne peut être que d'accord. C'est trop bien. Super. De par ma profession, je suis allé dans plusieurs régions. Je trouve que l'on a quand même un peu de retard dans cette région par rapport à d'autres sur ce sujet. Donc, oui. Super qu'il y ait une politique volontariste. J'allais dire qu'il est trop bien que tout le monde soit autour de la table, parce qu'effectivement, il n'y a pas qu'une seule solution. C'est bien par la complémentarité un peu de tout ce que nous pouvons mettre en œuvre que nous les trouverons.

Après, j'entends aussi autour de la table, et cela me permettra de remonter avec mon intervention en tant qu'utilisateur, qu'il va falloir les moyens financiers. Aujourd'hui, quelle capacité on a... Etant donné le contexte actuel, il faut aussi le mettre en perspective par rapport à ça, et j'allais dire avoir quelque part l'ambition que l'on peut avoir vis-à-vis des moyens financiers qu'on pourrait mettre en face. Voilà.

Et puis aussi sur cet aspect du temps, nous voyons que nous sommes sur une perspective un peu longue. Cela me permet de rebondir avec l'utilisateur. Moi, je vous avoue que je suis pour le service public. Je suis pour la protection de l'environnement. Je suis pour aussi améliorer, dans la région, tout ce qui peut contribuer à du bien-être. Je vous avoue qu'il faut avoir de la conviction. Moi, j'ai beaucoup de collègues usagers qui craquent et qui s'en vont, tout simplement parce qu'il n'y a pas assez de voitures. Cela a été dit précédemment. Pour l'avoir vécu, ça se dégrade. C'est-à-dire qu'au début, on n'a pas eu beaucoup de voitures. Ensuite, il y a eu deux rames systématiques. Et là, au mois de novembre, par exemple, sur 19 jours, les statistiques sont là, il y a eu 16 jours sur le secteur 50 sur lesquels il y a eu une seule rame. A un moment donné, on a créé un besoin.

Nous vous proposons une solution. Je la montre à Madame du conseil régional. Même les plus de 26 ans peuvent avoir la carte Zou!. Mais ce qu'il faut, c'est pouvoir s'asseoir. Et aujourd'hui, on ne peut pas s'asseoir. Soit on reste sur le quai, soit on est debout. On a du mal à comprendre que vous nous proposiez un mirage dans les années à venir, qui va coûter un argent fou dont on ne sait pas comment on le mobilisera, sans pouvoir répondre à un besoin qui nous apparaît simple, qui est de pouvoir acheter des voitures. Concernant ces voitures, nous avons posé la question. On nous a dit il y a trois ans que cela allait arriver. Alors chaque année, c'est une année de plus. Nous en avons parlé par le biais d'une délégation avec votre élu, Monsieur Petit. Il nous a dit que cela allait arriver. Mais aujourd'hui, je vous dis sincèrement que nous ne croyons pas. En effet, dire que cela va arriver il y a trois ans, et ne pas les avoir encore à ce jour fait que l'on se pose des questions. On se dit qu'il y a certainement des blocages qui nous échappent, mais que pouvons-nous avoir comme discours crédible sur ce sujet ?

Le deuxième sujet que nous avons posé en tant qu'utilisateurs est : pourquoi ne pouvons-nous pas faire plus de modularité en termes de nombre de rames ? Nous voyons aujourd'hui qu'il y a deux rames qui partent de Marseille, et qu'elles vont jusqu'à Gap, Pertuis, Briançon. Quand vous êtes usager, qu'est-ce que vous voyez ? Vous êtes debout jusqu'à Gardanne. A Gardanne, vous commencez à pouvoir vous asseoir. Et après, vous vous comptez dans le train. Donc, pourquoi n'est-il pas possible, à un moment donné, de jouer sur cette modularité et donc comme cela se fait ailleurs, on le voit, avoir plus de voitures là où il y a beaucoup de passagers, et en raccrocher d'autres...

Un dernier point, et puis après je m'arrêterai. Mais vous voyez que nous avons aussi de la conviction en tant qu'utilisateur. Il n'y a pas que les directeurs de projets qui en ont. Je me mets à la place des gens de Gardanne qui attendent sur le quai au vent, sous la pluie, sans ascenseur... Mais ça, à la rigueur, il y a eu des dégradations. Il fonctionne actuellement. Il a été remis. Les pauvres. Vous imaginez ? Et sur la gare de Marseille Saint-Charles, c'est quand même trop drôle. Il y a eu des annonces de milliards d'euros pour refaire une nouvelle gare. Aujourd'hui, si vous allez à la gare Marseille Saint-Charles, quand il pleut, sur les quais du centre, quand vous sortez, c'est comme si vous étiez dehors. Donc, vous sortez votre parapluie.

Pour résumer, je soulèverai le contraste entre ce que vous nous proposez en termes quelque part de mirage, je vais le dire comme ça, et nous, en tant qu'usagers, les actions simples que nous imaginerions pouvoir possibles, et sur lesquelles il y a une telle inertie que depuis des années, on nous dit : « Oui demain, oui demain ». Voilà.

*Applaudissements.*

### **Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Je peux répondre sur certains sujets. Concernant le matériel roulant, je laisserai la région compléter. Il est clair qu'il y a du retard sur le matériel roulant. Moi, là où je peux vous répondre directement, c'est l'effet cliquet. L'objectif est clairement qu'il y ait un saut qualitatif dès 2015. Je dirais que le fait que la région prévoit l'offre de TER avec un train rapide toutes les 40 minutes permettra aussi de lisser plus facilement la charge sur les trains rapides. C'est un premier point. Après, je dirais qu'au fur et à mesure de l'arrivée des matériels roulants... Je crois qu'il n'y en a eu que quatre cette année en région PACA, par rapport à des hypothèses qui étaient de l'ordre de 16 matériels roulants. Il y a donc des sujets qui sont forts.

Je peux vous répondre également sur la modularité. Aujourd'hui, je rejoins l'argument de Monsieur. Aix-en-Provence est une étoile ferroviaire. Aujourd'hui, l'un des gros enjeux de la deuxième phase de modernisation est de moderniser la gare d'Aix-en-Provence. Aujourd'hui, en gare d'Aix en Provence, il y a des conditions d'exploitation qui ne permettent pas de faire ce que vous appelez les coupes-accroches. A savoir : je sépare un train, je le remise, etc. Demain, avec le projet, l'objectif est justement de moderniser la gare et les installations de signalisation pour offrir cette flexibilité et cette souplesse à la région et à son exploitant, afin justement d'aller plus vite et permettre, comme vous l'indiquez, de pouvoir renforcer les TER entre Marseille et Aix-en-Provence, et ensuite de délester jusqu'à Gap. Cela est un sujet fort. Sur la gare d'Aix-en-Provence, je le présenterai aussi tout à l'heure. Nous anticipons tous les enjeux liés à la réouverture de la ligne Aix-Rognac, et tous les besoins liés à l'augmentation de trafic entre Marseille et le nord d'Aix-en-Provence. Je dirais que ce sont des sujets majeurs.

Concernant ensuite le caractère de mirage, nous ne sommes pas là non plus pour vendre du rêve. Le doublement intégral de la ligne est effectivement un objectif en soi. Maintenant, il n'est pas atteignable aujourd'hui financièrement. Nous voulons donc y aller par étapes. La première étape majeure et de pouvoir mettre en place un cadencement de 15 minutes entre Marseille et Aix-en-Provence. Il y a pour cela deux points incontournables, à savoir moderniser les installations de la gare d'Aix-en-Provence, ce que je vous présenterai tout à l'heure, et de réaliser une double voie entre Luynes et Gardanne. De plus, en réalisant cette installation, nous aurons beaucoup plus de souplesse pour améliorer la qualité de service qui n'est pas satisfaisante à aujourd'hui. Je pense que si nous entamons une seconde phase de modernisation, c'est aussi malheureusement pour poursuivre l'amélioration de la qualité de service qui n'est pas à ce jour convenable ni acceptable pour les usagers. Nous sommes aussi des usagers du train, et nous pouvons le comprendre.

### **Gaëlle LENFANT, Vice-Présidente du Conseil Régional PACA, Conseillère Municipale d'Aix-en-Provence, Conseillère Communautaire**

Bien sûr que l'on peut le comprendre, bien sûr que nous le comprenons, et bien sûr que vous avez raison. Bien sûr que nous sommes une région qui est en retard, et c'est justement pour cela que nous avons besoin de ce volontarisme dont nous faisons preuve. En effet, si nous n'allions pas en plus au-delà de nos prérogatives, le retard ne ferait que s'accumuler, parce que nous avons besoin de volontarisme pour non seulement combler le retard, mais pour avancer et nous trouver en situation un jour, souhaitons-le pas trop lointain quand même, d'être sinon en avance, au moins raccord avec ce qui peut se passer ailleurs. C'est une nécessité.



Quand je vous disais que le Président Vauzelle a régulièrement des rendez-vous avec le Président de la SNCF, c'est aussi pour ça. Et quand je vous disais que ces réunions sont assez musclées, c'est aussi parce que je ne me dédouane pas de nos responsabilités, mais la Région n'a pas compétence sur tout. Et effectivement, les discussions avec la SNCF, ou avec RFF parfois... Nous n'avons pas forcément le même point de vue.

Concernant les rames supplémentaires, je crois qu'il y a eu un gros souci sur l'atelier de maintenance. Toutes les rames qui étaient prévues n'ont donc malheureusement pas pu être livrées. Et pour celles qui ont été livrées, il y a eu des priorités à l'échelle du territoire régional. Ces priorités ont été plutôt à Avignon ou Carpentras, par exemple. Je le regrette, mais il y a des arbitrages sur un territoire qui est une région composée de six départements, avec aussi des problématiques à d'autres endroits du territoire. Il est vrai que je regrette que la priorité n'ait pas été mise à la virgule, parce que je connais fort bien la problématique.

La difficulté, quand on a des arbitrages comme cela, c'est que ces problèmes de places dans les rames se posent à des moments très ponctuels de la journée. Donc, quand vous avez d'autres problématiques qui se posent sur toute la journée, surtout les jours de la semaine, etc., évidemment, quand vous devez choisir entre deux, la priorité va plutôt sur les problématiques qui se posent tout au long de la journée. Là, nous avons un vrai souci, d'où l'idée d'avancer très vite là-dessus, et de permettre que le matin en particulier, il puisse y avoir de nouvelles rames avec capacité supplémentaire de 20 %, et aussi avec un cadencement accru, parce que nous avons un véritable souci ponctuel, et d'ailleurs localisé géographiquement. Vous le notiez vous-même tout à l'heure.

Je note donc vos remarques, que nous connaissons par ailleurs très bien, et sur lesquels nous travaillons d'une que nous pouvons. Vous le savez certainement si vous avez eu ces rencontres avec Jean-Yves Petit. Il a dû vous dire lui aussi combien il était conscient de cela, et combien c'était compliqué de trouver des solutions concrètes pour avancer rapidement. Sachez en tout cas que le bien-être des voyageurs est une priorité qui ne nous quitte jamais. Ce ne sont pas des mots vains. Je vous parlais tout à l'heure par exemple de la mise en place des médiateurs sociaux dans les rames, pour parler d'un autre sujet. Nous essayons donc par tous les moyens de faire en sorte que les voyageurs se sentent bien dans les trains, car nous avons envie qu'il y ait de plus en plus de voyageurs. En même temps, si nous voulons qu'il y ait de plus en plus de voyageurs, autant travailler quand même sur les rames, que ce soient de belles rames, et qu'elles puissent aller à un cadencement qui soit un cadencement correct.

Je termine avec la carte Zou !. Il est bien entendu que l'on peut la voir au-delà des 26 ans. Mais il est vrai que je parlais des étudiants tout à l'heure, car c'est quand même pour un avantage considérable d'avoir une gratuité du transport sur le transport domicile-lieu d'étude.

### **Estelle BRISSET, Agence KFH**

Merci. Nous allons peut-être prendre une dernière question, avant de passer ensuite à la présentation du projet. Nous aurons un deuxième temps d'échange, mais il y a déjà des questions auxquelles nous pourrions répondre dans la présentation qui va suivre.

### **Marie-Françoise ROUELLE-ALLODI, VP CIQ quartier de la Gare**

Vous avez déjà répondu à un certain nombre de mes questions, grâce à vos réponses aux questions d'autres intervenants. Mais moi, je me pose en tant que résidente du quartier. Alors, vous allez moderniser. Je suppose que vous avez dans l'idée... Si vous modernisez les voies ferrées et le reste, qu'en est-il des problèmes de bruit et de sécurité qui sont de plus en plus énormes au niveau du quartier de la gare ? Parce que nous sommes d'accord. Nous sommes très

contents si la gare prend de l'importance. Mais il y a l'envers du décor. Je pense que la gare aurait besoin d'être modernisée pas uniquement au niveau de sa voie ferrée.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Je vais vous répondre, et je pense que Monsieur Gallese, qui est à mes côtés, complétera très largement mes propos. Concernant déjà la question du bruit, l'un des gros sujets qui posent des difficultés au sein de votre quartier est le train de marchandises qui s'arrêtent systématiquement en gare pour des contraintes d'exploitation. En modernisant la gare d'Aix-en-Provence et nos installations ferroviaires, les trains passeront et n'auront plus cette nécessité absolue, et qui pose des contraintes sonores, visuelles et olfactives. Je ne vous cache pas que cela sera un gros saut qualitatif. Le train ne fera que passer. C'est un engagement que nous pouvons prendre, parce que c'est une consigne d'exploitation qui doit être re-modernisée grâce à cela.

Ensuite, pour moderniser, vous verrez aussi tout à l'heure que nous travaillons de rester au maximum dans nos emprises ferroviaires. Nous en avons fait en objectif prioritaire. La question du bruit sera traitée. Nous ferons des mesures anti-bruit, des mesures pour mesurer vraiment les besoins de protection. Etant donné que vous êtes une représentante du quartier, nous avons déjà engagé cela avec nos collègues de la ville d'Aix-en-Provence. Nous mettons en place des ateliers riverains à compter de 2015 parce que si nous faisons les mesures acoustiques, autant les faire en concertation avec les CIQ et les riverains. Vous imaginez bien que nous n'allons pas procéder à un relevé dans chaque appartement, mais nous devons travailler ensemble sur cela. Cela fait partie des engagements que nous prendrons en matière de démocratie participative. C'est la première fois que RFF en PACA, et je crois même en France, lancera ces ateliers riverains. C'est un premier point, et je vous invite à vous inscrire sur le site internet, ou à inscrire vos coordonnées dans le registre qui est situé à la sortie. Ce sujet sera donc très clairement traité.

Après, vous avez raison. Il n'y a pas que le ferroviaire. Il y a toutes les connexions et les enjeux urbains autour du site. Nous y travaillons avec la ville d'Aix-en-Provence.

**Marie-Françoise ROUELLE-ALLODI, VP CIQ quartier de la Gare**

La circulation.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Voilà. Je dirais qu'une étude est en cours pour tous ces sujets. Je l'ai évoqué très rapidement tout à l'heure. Une étude urbaine est en cours. Et c'est vrai que nous sentons bien qu'il y a là nécessité de travailler sur l'amélioration des conditions de circulation. Qui dit circulation dit également sécurité. Donc, comment également améliorer le cadre de vie autour de la gare. L'étude urbaine va permettre de travailler aussi sur les connexions entre la gare routière et la gare ferroviaire. Je dirais que le cheminement est assez long. Des réflexions sont donc en cours. Nous travaillons avec la ville d'Aix-en-Provence, la CPA et la SNCF, justement pour essayer de moderniser non seulement nos installations ferroviaires, mais également tout ce qui gravite autour. Nous sommes en effet d'accord sur le fait qu'il y a encore des choses perfectibles à améliorer.

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Cela nous fait une bonne transition. Je propose que nous passions à la présentation détaillée du projet. Déjà, expliquez-nous le comment et le pourquoi de la gare, du doublement ?

## **3 PRÉSENTATION DU PROJET – SECONDE PARTIE**

### **3.1 POURQUOI MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX-EN-PROVENCE ?**

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Je dirais que le pourquoi, nous l'avons déjà aujourd'hui dans nos échanges. Nous sentons très clairement que l'infrastructure qui a été réalisée... Il faut avoir en tête que rien n'a été fait pendant 100 ans sur la ligne ferroviaire entre Marseille et Aix. Une première phase a été faite, réalisée entre 2006 et 2008. Aujourd'hui, il convient vraiment de la compléter. Nous n'avons rien fait en 100 ans. Et là, je dirais que l'on vise à réaliser une seconde phase pour poursuivre l'amélioration. Nous sommes bien d'accord avec vous sur le fait que l'offre de TER n'est pas satisfaisante en termes de nombre de trains rapides. Depuis 2002, nous sommes quand même passés de 3 200 à 8 000 usagers par jour. Nous avons amélioré la qualité de service. Il convient vraiment de poursuivre cette amélioration. Nous avons une offre de TER, et cela a été rappelé en introduction par Monsieur Gallese, qui est aujourd'hui essentiellement périurbaine.

L'enjeu fort du projet Marseille-Aix, seconde phase, c'est le temps de parcours entre Marseille et Aix-en-Provence. Il s'agit donc avant tout de choses d'améliorer le temps de parcours entre Marseille et Aix, mais y compris depuis le nord d'Aix. Et là, vous verrez très clairement que cela fait partie de nos objectifs. On vise un temps de parcours entre Marseille et Aix-en-Provence de 30 minutes. C'est donc quelque chose de très performant, s'arrêtant à Gardanne et à Saint-Antoine, en permettant du coup un accès éventuel à l'hôpital nord. Ce sont des sujets d'aujourd'hui qui pourront être traités demain grâce à ces améliorations.

Ensuite, il y a très clairement un enjeu de développement durable. Les usagers que nous allons capter viendront essentiellement de la route. Cela est important en matière d'empreinte carbone. L'objectif est bien entendu d'ouvrir la part du ferroviaire, mais également d'avoir une offre complémentaire avec les autocars. Je dirais que ce travail est déjà enclenché. Ensuite, il s'agit également de permettre le développement du transport de marchandises et de diminuer le nombre de canaux sur les routes. Cela est également un enjeu fort pour nous.

### **3.2 COMMENT MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX ?**

Nous rentrons maintenant dans le vif du sujet. Nous ne doublerons pas intégralement la ligne. Nous avons bien sûr étudié cette solution, tout comme l'électrification de la ligne. Vous voyez aujourd'hui les objectifs. Cela rejoint les remarques de Monsieur sur les priorisations. Tout d'abord, nous visons plus de trains rapides, ainsi qu'une meilleure régularité et une meilleure qualité de service. Il s'agit là véritablement de l'objectif central du projet. Pour cela, nous avons étudié plusieurs aménagements.

Mettre plus de trains rapides, cela veut dire qu'il faut agrandir un tube pour pouvoir faire rentrer beaucoup plus de choses à l'intérieur. Il faut donc réaliser des zones de doublement de voies. Nous étudions actuellement trois zones de doublement de voies (Saint-Antoine/La Gavotte (quartiers nord de Marseille), Bouc-Bel-Air/ Simiane, Gardanne/Luynes). Pour tout vous dire, pour répondre à l'objectif prioritaire de 2020 de mettre en place au quart d'heure entre Marseille et Aix-en-Provence je dirais que la double voie fondamentale est le tronçon entre Gardanne et Luynes.

Ensuite, bien entendu, un investissement vraiment d'ampleur et majeur et la modernisation des installations ferroviaires de la garde d'Aix-en-Provence. Egalement une automatisation. Je vais vous présenter très rapidement les aménagements. Il y a cependant un important enjeu, car on

veut toucher la gare d'Aix-en-Provence qu'une seule fois, en anticipant les enjeux liés à Aix-Rognac, en anticipant les enjeux liés à l'augmentation de trains sur le nord d'Aix-en-Provence, de manière à ne plus revenir travailler sur la gare d'Aix-en-Provence. Nous avons mené ce travail avec nos partenaires. Nous avons aussi optimisé le foncier pour dégager des possibilités au niveau urbain de liaisons entre les différents quartiers. Nous sommes vraiment dans une approche globale.

Ensuite, plus de dessertes, de projets de nouvelles haltes. Luynes, dans le secteur Ferrini, que nous avons présentée en réunion publique le 26 novembre, et que je vous représenterai tout à l'heure, et Plan de Campagne.

Nous avons aussi la nécessité de supprimer le dernier passage à niveau entre Marseille et Aix-en-Provence, qui se situe dans le quartier de la Guiramande. Donc là, vous allez voir très clairement que la suppression se fera par la création d'une voirie. Aujourd'hui, nous sommes déjà en train de travailler là-dessus.

Enfin, nous avons également étudié l'électrification de la ligne. Maintenant, pour être transparent avec vous, il y a un grand nombre de fonctionnalités qui ont été étudiées, différents aménagements, et un coût global élevé de 407 millions d'euros. Nous ne sommes pas là pour vous vendre du rêve. Il y a des priorités, et je pense que vous les avez rappelées. Tout d'abord, plus de trains rapides et une meilleure qualité de service. Cela correspond aux aménagements de la double voie Luynes-Gardanne, de la gare d'Aix-en-Provence, du rallongement du quai de Saint-Antoine, et de la suppression du passage à niveau 110. Donc, voilà. Quatre trains par heure et par sens. 156 millions d'euros d'investissements. En réalisant cela, nous anticipons d'ores et déjà les besoins liés à la réouverture d'Aix-Rognac, et à l'augmentation du trafic au nord d'Aix-en-Provence.

Après, sur une nouvelle halte, Plan de campagne ou Luynes, le but d'une halte est de répondre à un besoin de mobilité et à un besoin de déplacement. Très clairement pour les haltes, nous, aujourd'hui, nous avons étudié les aménagements ferroviaires. Maintenant, la concertation sert aussi à recueillir l'avis du public, des riverains et des usagers, sur la volonté ou pas de la halte. Nous, à aujourd'hui, nous avons réalisé et dimensionné les aménagements ferroviaires. Et ensuite, la CPA travaillera sur les aménagements liés à l'intermodalité et à l'urbanisme autour de ces deux nouvelles haltes.

Il est important de retenir que nous avons étudié une cible de six trains par heure et par sens à 2030. Pourquoi nous disons vous 2030 ? C'est en lien avec la gare souterraine de Marseille Saint-Charles. Aujourd'hui, il est important de savoir que quatre trains par heure et par sens, nous savons les insérer dans le ferroviaire marseillais. C'est une réponse immédiate, et on ne peut pas attendre la gare souterraine pour poursuivre l'amélioration de la ligne Marseille-Aix-en-Provence. Je pense que cela est un enjeu fort.

Au niveau des partenaires, nous avons aujourd'hui l'Etat, la région, département, l'agglomération du Pays d'Aix, et Marseille Provence Métropole (MPM). Nous avons également, et j'en ai des représentants à ma droite, des partenariats innovants qui ont été mis en place avec France Nature Environnement, qui participe à toutes nos réunions sur la thématique environnementale, et qui est notre regard citoyen et extérieur de nos projets. Certains nous font souvent la critique d'être trop bornés. Il est donc intéressant d'avoir ce recueil, et nos collègues de France Nature Environnement nous feront remonter les réactions du territoire sur le projet. Il est intéressant de pouvoir travailler avec eux, et ce sont de parfaits relais auprès de vous.

Nous avons également fait travailler les agences d'urbanisme de Marseille et d'Aix-en-Provence. Ils connaissent en effet le territoire, certainement mieux que RFF. Ils connaissent les enjeux urbains et les enjeux de déplacement, ainsi que tous les projets qui sont en cours. Donc, l'idée est non seulement d'avoir un projet ferroviaire... Mais sans l'intermodalité et urbanisme, le ferroviaire ne répond pas à tout. C'est la raison pour laquelle nous nous appuyons sur ses partenariats.

Nous travaillons également avec les étudiants de l'école nationale du paysage de Marseille. Cela nous permet de travailler sur des sujets de protection visuelle, d'insertion environnementale du projet. Nous avons un assez grand nombre d'expérimentations au niveau environnemental sur le projet. Donc, voilà. Nous essayons d'innover. Nous avons un grand nombre de partenaires. Mais aujourd'hui, comme nous l'avons rappelé, le sujet majeur restera le financement de ces travaux. Je dirais que ces discussions seront engagées en 2015 au titre de la signature du contrat de plan Etat-Région. Toujours est-il que nous avons souhaité ouvrir aux partenaires un panel de fonctionnalités. Maintenant, je dirais qu'en fonction des priorisations et des enjeux financiers, nous orienterons les priorités. Il est clair aujourd'hui, je pense que les partenaires ont souvent rappelé, qu'il s'agit tout d'abord de Marseille-Aix-en-Provence, et d'augmenter rapidement le nombre de trains, ainsi que la capacité et la qualité de service en priorité.

Alors quand nous rentrons dans Aix-en-Provence, nous allons moderniser la signalisation ferroviaire. Autrement dit, nous allons la rendre informatique justement pour pouvoir avoir encore plus de fluidité dans notre exploitation. Nous avons aujourd'hui en effet des contraintes techniques qui font que comme je l'ai rappelé tout à l'heure, il est difficile de réussir à coupler et découpler des rames en garde Aix-en-Provence, notamment aux heures de pointe. Donc, en modernisant la gare d'Aix-en-Provence, nous allons pouvoir plus facilement télécommander et réaliser tout cela. Nous souhaitons également rallonger la passerelle existante. Nous avons également besoin, comme nous l'avons évoqué tout à l'heure... Mettre des trains plus longs, oui. Mais par contre, quand on met des trains longs, il faut des quais qui font 220 mètres. Or, en gare d'Aix-en-Provence, vous avez le troisième quai actuel qui ne fait que 170 mètres. Nous allons donc le rallonger.

Ensuite, quand nous arrivons sur le plan de voies de la garde Aix-en-Provence, pour répondre à Madame, le premier objectif est de réduire les nuisances en évitant l'arrêt du train de marchandises devant le bâtiment Voyageurs. C'est aussi gênant pour l'usager du TER qui se retrouve avec un train de marchandises devant les yeux. Aujourd'hui, concernant le trafic, la réponse sera quelque chose d'intéressant. Aujourd'hui, l'objectif est aussi de permettre l'anticipation, comme je l'ai rappelé à plusieurs reprises, des enjeux liés aux autres projets de l'étoile ferroviaire aixoise. En effet, Aix-en-Provence est un nœud ferroviaire, et un hub ferroviaire. Aujourd'hui, avec les aménagements que nous allons réaliser, l'objectif est de pouvoir avoir à terme des relations entre Marseille, Aix, Plan d'Aillane, Vitrolles, Marseille. Une boucle. Ce maillage est fondamental pour répondre aux besoins de déplacement sur le territoire. Les aménagements permettront aussi d'accompagner l'augmentation du trafic souhaité au nord d'Aix-en-Provence : La Calade, Venelles, projets de nouvelles haltes... Je sais que ce soir, il y a une réunion PDU à Pertuis. Je pense que ces sujets seront fortement évoqués. Aujourd'hui, nous sommes donc vraiment dans une logique d'étoile ferroviaire d'Aix-en-Provence. On ne touche pas à la gare d'Aix pour toucher la gare d'Aix-en-Provence. On la touche dans une vision globale pour construire un site performant, parce qu'aujourd'hui, l'un des points durs de l'exploitation entre Marseille et Briançon est notamment la gare d'Aix-en-Provence.

Nous allons aussi réaliser une double voie dans Aix-en-Provence. Nous avons travaillé cela très tôt avec la ville d'Aix-en-Provence, au niveau de la couverture Sextius-Mirabeau. Donc aujourd'hui, sous Sextius-Mirabeau, la voie sera doublée. L'avantage est que nous resterons dans nos emprises. C'est un point fondamental. Maintenant, nous sommes très transparents avec vous. J'évoquerai tout à l'heure les engagements que nous prendrons. Ces travaux nécessiteront d'importants camions, des plans de circulation, etc. Et au travers des ateliers que nous proposons aussi, nous souhaitons réfléchir avec les habitants, avec la ville, à la manière de réduire les nuisances de travaux pour faciliter la circulation des usagers, des riverains dans Aix-en-Provence. Tout ce travail sera donc réalisé. Le point important est cependant que nous allons doubler la voie ferrée dans nos emprises.

Ensuite, il y a deux sujets forts que nous cherchons à optimiser à aujourd'hui, concernant notamment les ouvrages d'art majeurs. Aujourd'hui, l'avenue des Belges... Aujourd'hui, nous considérons pour le moment que nous avons besoin d'élargir le pont des Belges. Pour l'instant,

nous essayons de regarder comment l'éviter. Mais si nous devons le réaliser, comment allons-nous le réaliser avec la ville et la CPA ? Nous y travaillons actuellement. Nous allons également par contre impacter l'avenue Schuman sur la partie basse. Il est vrai que du coup, sur ce sujet de l'avenue Schuman, avec le tracé du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de la ligne B, nous allons rechercher, avec la ville et la CPA, l'organisation la plus performante possible pour justement faire en sorte que nos interventions soient complémentaires et soient bien coordonnées, de manière à minimiser les impacts pour les habitants de ce quartier, ainsi que les étudiants qui vont à la faculté tous les jours. Tout ce travail sera donc réalisé. Nous avons déjà commencé à travailler sur cette coordination – avec la CPA et la ville – de nos travaux dans le secteur de l'avenue Schuman.

Très clairement, et pour finir enfin sur ce sujet du plan de voies, en modélisant celui-ci, nous aurons la possibilité d'avoir des trains qui arrivent en même temps de la ligne Aix-Rognac et de la ligne des Alpes, en permettant ainsi des correspondances optimisées, ce qui ne peut pas fonctionner à aujourd'hui. Nous sommes donc vraiment dans cette approche globale du système ferroviaire aixois. J'insiste sur le caractère du système ferroviaire aixois.

Là, nous glissons vers le secteur de la Guiramande. Vous avez le passage niveau qui est ici. C'est le chemin qui permet de remonter sur le massif de Montaignet. La photo est trompeuse, mais je dirais que l'urbanisation est aujourd'hui en train de se faire avec l'extension du campus, pas au Montaignet, mais sur la partie basse. Nous sommes bien d'accord. Donc aujourd'hui, l'objectif, en ajustement avec les travaux qui sont engagés par les différents partenaires, est de fermer ce passage à niveau, parce qu'il est très dangereux, et de regarder comment, en élargissant ce pont-rail, on arrivera à créer une voirie permettant de passer d'un bord à l'autre pour justement sécuriser l'accès au massif du Montaignet et faire en sorte qu'entre Marseille et Aix-en-Provence, il n'y ait plus de passage à niveau. Cela signifie plus de risques d'accident avec des véhicules routiers, mais aussi une meilleure qualité de service, car nous diminuerons obligatoirement le risque de défaillance vis-à-vis de ce sujet.

Nous arrivons sur Luynes, où nous étudions actuellement la création d'une halte au niveau de l'avenue Ferrini. C'est notamment en lien avec le projet de liaison en transports collectifs projeté par la CPA à ce jour dans le PDU pour relier Krypton, Luynes et le pôle d'activité d'Aix-en-Provence. Aujourd'hui, le site projeté se situerait donc à Ferrini. D'un point de vue purement aixois, c'est un temps de parcours de moins de cinq minutes pour accéder à Aix-centre. Après, derrière, il reste tout le sujet de l'intermodalité et de l'urbanisme à travailler avec la ville, avec la CPA, etc., pour confirmer ou non la nécessité de la halte. Maintenant, concernant la halte, si nous ne sommes pas prêts pour une mise en service en 2020, elle pourra très bien être décalée dans le temps pour un meilleur travail sur tous ces enjeux d'intermodalité, d'urbanisme, d'insertion, de plan de circulation, etc. Voilà. Ce n'est pas tout ou rien. Je dirais que la halte sera là si elle est tout d'abord soutenue par tous les acteurs et tous les usagers potentiellement concernés. Et ensuite, elle pourra être enclenchée derrière en fonction de ce retour.

Vous avez donc à peu près une idée de l'aménagement de la halte de Luynes. Elle est centrale, avec une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite grâce à un système de rampes permettant du coup d'accéder aux quais. Vous voyez que les aménagements liés à l'intermodalité et à l'urbanisme seront étudiés par la CPA en 2015.

Concernant le doublement de la voie entre Luynes et Gardanne, donc essentiellement sur le secteur de Luynes, il revêt quand même un certain nombre de difficultés techniques avec deux tunnels à élargir, une emprise assez étroite, et des ouvrages d'art assez importants et assez imposants. Le doublement de cette voie est cependant absolument nécessaire pour mettre en place l'offre cadencée aux 15 minutes entre Marseille et Aix-en-Provence.

### **3.3 QUE VA-T-IL SE PASSER A MARSEILLE ?**

#### **Comment vont se passer les travaux ?**

Aujourd'hui, la priorité est de ne pas fermer la ligne pendant deux ans. Je redis que pour les usagers présents dans la salle, l'objectif est de ne pas fermer la ligne pendant deux ans. Nous ferons donc les travaux à la fois de jour et de nuit. Nous rechercherons, parce que nous ne sommes pas non plus des magiciens... Pour élargir les tunnels, nous aurons quand même besoin de fermer la ligne. Nous ferons cela durant des périodes estivales. Nous souhaitons travailler avec vous, au travers des ateliers riverains, sur une parfaite information de tout cela, et aussi une parfaite anticipation des conditions de substitution routière à mettre en place, sans attendre le démarrage des travaux dont je vous donnerai le calendrier juste après. L'objectif majeur est vraiment de maintenir les circulations de TER. Nous avons réussi à le faire entre Marseille et Aubagne. Nous souhaitons pouvoir le poursuivre entre Marseille et Aix-en-Provence. Le message majeur là-dessus est donc que nous ne voulons pas fermer la ligne pendant deux ans. Nous en faisons un engagement solennel dès à présent, étant donné la pression que nous avons également de la part de vos représentants et élus.

Après, le fait de faire des travaux nécessite la circulation d'engins de chantier, etc. Et c'est vrai qu'au travers de ces ateliers, nous souhaitons avoir ce retour des riverains et des usagers du quotidien sur la manière dont nous pouvons travailler – également avec nos contraintes – le meilleur plan de situation possible. C'est en effet quelque chose qui est toujours délicat à gérer. C'est bien de le concerter plutôt que de l'imposer, et d'arriver en 2018 ou 2020 avec quelque chose de tout fait, mais non concerté. Nous préférons donc travailler sur cela dès l'amont, avec les riverains et les usagers, et bien entendu en priorité les gestionnaires de voirie concernés.

Un chantier et des abords propres. C'est l'engagement que nous prenons systématiquement. Une information régulière. Le site Internet sera alimenté au fur et à mesure. Et enfin, des réunions et des visites du chantier avec les riverains et les usagers. Nous faisons souvent des visites avec les élus, mais il est intéressant de le faire aussi avec les riverains pour mesurer l'ampleur de nos travaux. En effet, nous ne faisons pas des travaux longs par plaisir. Nous les faisons par contraintes fortes, et il est également important de pouvoir vous faire partager nos difficultés, afin que nous puissions ensemble avancer sur ce projet.

#### **Et après la concertation ?**

Aujourd'hui, comme je l'ai dit en introduction, la concertation, telle qu'elle est affichée, se finalise le 17 décembre. Vous pouvez déposer vos avis en mairie, ou sur le site Internet. Le bilan de la concertation sera rendu public en 2016. C'est un point majeur dont nous faisons un engagement. De nombreux dossiers de procédure administrative sont à produire entre 2015 et 2016. Ce qui est important, même si ça n'apparaît pas ici, c'est que la concertation doit être continue. Je serai demain encore avec des riverains de Luynes, et des CIQ. Donc, n'hésitez pas à venir vers nous pour des réunions spécifiques sur un thème particulier. En réunion publique, nous ne pouvons pas toujours répondre à toutes les questions individuelles. Après, derrière, nous sommes là pour vous écouter. L'enquête publique sera en 2016. Nous souhaitons arriver à l'enquête publique avec un parfait partage des informations et des enjeux du projet avec les riverains et les usagers.

Donc globalement, pour détailler le planning, nous allons continuer nos études et l'ensemble des dossiers réglementaires jusqu'en 2017, pour une déclaration d'utilité publique que nous espérons au début de cette même année. Nous réaliserons les travaux entre 2017 et 2020. J'en ai fini, je laisse la place aux questions.

## 4 DEUXIÈME TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Merci Sébastien pour cette présentation complète. Avez-vous des questions ?

**Jean-Luc DUCHATEAU, Association Lauves – Cézanne (CIQ)**

L'association que je représente est du nord d'Aix-en-Provence. Je voulais revenir un tant soit peu sur le grand volontarisme qu'il y a toujours eu sur les transports dans cette région. Je pense que nous ne sommes pas du tout dupes. En écoutant Monsieur, qui présente le projet, je me rends compte que la partie n'est pas encore jouée. Il va y avoir des arbitrages, etc. Donc, il y a quand même une grande inquiétude chez les usagers, qui attendent beaucoup.

Alors quand même, au cours des années, on a vu que la gare Saint-Charles a été la dernière grande gare française à être rénovée. Cela a mis très longtemps. Maintenant, c'est à peu près correct, mais il pleut quand même à l'intérieur. Il n'y a donc pas eu un grand volontarisme sur la Gare Saint-Charles. Il n'y a pas eu non plus un très grand volontarisme sur la liaison Aix-Marseille. C'est la plaisanterie classique depuis 30 ans de la ligne qui ne se fait pas.

Donc, je pense qu'il est vrai qu'il y a maintenant selon moi une prise de conscience que les transports en commun sont quelque chose d'important pour la région. C'est également quelque chose d'important pour notre pays, car il y a des enjeux pour les usagers qui veulent travailler dans de meilleures conditions, et avoir des transports en commun plus sûrs, ainsi que des enjeux climatiques, des enjeux sur la pollution. Ce sont des enjeux qui sont affichés par le gouvernement. Ce n'est pas simplement quelque chose que veulent les gens de la région. Je crois que cet aspect est très important. S'il y a donc encore des arbitrages à venir, il faut qu'ils soient positifs, car nous ne pouvons pas encore retarder ces questions.

Ensuite, il y a des points que je voulais évoquer. Il y a quand même aussi la belle réussite de la gare TGV. C'est bien joué, et cela rend de grands services. Nous voyons donc qu'il y a quand même de belles réalisations. Mais à côté de cela, et vous l'avez également abordé, c'est la question de l'intermodalité. En effet, il ne suffit pas de faire l'écart, etc. Il faut travailler, et cela demande donc la contribution de tous les élus des villes, etc., ainsi que du département. Il faut travailler sur l'intermodalité. Nous voyons par exemple qu'entre Aix TGV et Aix en Provence, 15 ans après la construction de la gare, il n'y a toujours pas de transport en site propre. Nous allons mettre plus de temps à avoir un site propre qu'à faire la ligne entre Lyon et Aix. Nous voyons donc que le volontarisme est quand même limité. Je crois que ce n'est pas seulement une question d'investissements. Nous disons que les investissements manquent, etc. Mais il y a aussi des questions qu'il faut se poser. Nous devons essayer de nous mettre tous autour de la table pour faire avancer les choses. Ce n'est pas forcément très facile, mais je crois que là, je sens quand même dans ce projet, avec cette concertation, la présence des élus, etc., quelque chose qui va vraiment dans cette direction pour la première fois.

Alors, je voulais également évoquer la liaison Aix-Marseille. Je vois que nous allons développer la gare, etc. Les Aixois et les Marseillais ont besoin de se déplacer rapidement entre Aix et Marseille, pour des tas de raisons. Il y a des raisons professionnelles, mais également des aspects culturels qui jouent maintenant un grand rôle, avec des pôles culturels différents sur Aix et sur Marseille.

Liaison Aix-Marseille, besoins de déplacements rapides, aspects culturels. Est-ce qu'une gare située complètement dans le centre d'Aix est vraiment la seule solution pour l'avenir ? Ne faut-il pas imaginer d'autres gares plus décentralisées ? C'est aussi un point que je voulais évoquer.



Le dernier point que je vais évoquer n'est pas pour 2020, mais pour le futur. Par exemple, est-ce que Plan de Campagne va continuer longtemps ? Est-ce que l'on va rénover ce grand centre commercial ? Ou est-ce que justement, à l'occasion de ce genre de projet, il faut se poser des questions plus générales, peut-être pas à 5 ans, mais à 10 ou 15 ans, pour l'avenir de notre secteur ? Voilà.

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Alors, beaucoup de choses dans les propos de Monsieur. Des inquiétudes, la Gare Saint-Charles. L'intermodalité. Alors, peut-être Madame Fouchy sur la gare Saint-Charles ?

**Anne-Catherine FOUCHY, Chef de projet SNCF**

Je vais en tout cas essayer de vous rassurer sur les infiltrations en garde Marseille Saint-Charles. Elles sont effectivement nombreuses. Une étude est engagée sur la réfection de la grande halle des voyageurs, et donc de la toiture de la Gare Saint-Charles. Il existe un certain nombre de contraintes techniques pour planifier les travaux, mais également des contraintes de patrimoines historiques qui sont à préserver. Les études sont un petit peu longues, mais les travaux de réfection de cette grande halle des voyageurs seront entrepris à partir de 2017. C'est effectivement assez long, mais nous en revenons aux délais d'études et de procédure qui, dans un délai inférieur à deux ans, ne permettent souvent pas de réaliser des travaux plus concrets. Donc dans l'attente, il y a effectivement des mesures conservatoires qui ont été mises en place. Elles ne sont pas toujours aussi satisfaisantes que ce que nous aimerions, mais permettront néanmoins de patienter un petit peu.

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Tout le monde est effectivement autour de la table ce soir. Monsieur Gallese, voulez-vous rajouter un mot ?

**Alexandre GALLESE, Adjoint au Maire délégué à l'urbanisme, Vice-Président de la CPA délégué à l'aménagement de l'espace et à la mobilité**

Si vous me le permettez, Monsieur Duchâteau dit des choses qui sont exactes. Moi, je suis effaré par le montant que j'ai vu affiché de 400 millions d'euros. Je n'arrive pas à comprendre comment nous arrivons à des montants pareils, parce qu'au final, c'est quand même de l'argent public, c'est-à-dire nos impôts, qui va devoir financer tout ça. Je comprends que ce sont des investissements lourds, et il faut les faire. Monsieur Duchâteau a fait une remarque un peu ironique. On ne peut pas tout à fait lui donner tort souvent, mais sauf sur un point. De mon point de vue, sur la départementale 9, vous avez raison. Nous n'avons pas fait la moustache au rail. On n'a pas fait les couloirs de bus. Mais à la décharge des élus peu volontaristes, je rappelle qu'il y a eu quand même deux DUP annulés en Conseil d'Etat, ce qui nous a fait quand même perdre 15 ans. Ensuite, il y a eu des débats sur les tracés. Il a fallu faire un choix entre la possibilité d'élargir la D9 sur site, qui est l'option qui a été choisie, et celle qui aurait permis, en termes de voirie, des couloirs de bus de chaque côté, mais qui passait par une zone protégée Natura 2000, etc. Aujourd'hui, les choses devraient normalement pouvoir avancer. Le volontarisme des élus y était, mais nous avons été un peu retardés.

Avant dernière remarque : les infrastructures dans ce pays, en France, en tout cas les délais de procédure sont plus longs que la durée des travaux. C'est de cela qu'il faut prendre conscience. Je trouve personnellement cela anormal. Je sais bien que c'est l'accumulation d'un certain nombre de textes, de normes et autres, qui font que nous en arrivons là. Mais c'est quand même

extraordinaire. Cette voie ferrée Aix-Marseille a été réalisée sous Napoléon III. Elle n'a pas été faite en six ans, de mémoire. Aujourd'hui, nous sommes à l'ère de la technique, du numérique, de tout ce que vous voulez, et nous mettons plus de temps qu'avant à faire les travaux. Ça, c'est encore pour moi quelque chose d'extraordinaire.

Enfin, le dernier point sur lequel je voulais intervenir est celui de la connexion. Ce projet n'est pas un projet « hors-sol ». Je remercie le maire de Puyloubiers qui est surtout le vice-président du SCoT à la communauté du pays d'Aix, qui nous fait le plaisir d'être là. Le PDU est aussi lié. Vous avez raison. Comment fonctionnons-nous ? Nous faisons une gare, ce qui est très bien. Mais s'il n'y a pas les bus qui passent devant la gare, ou s'il n'y a pas un BHNS qui s'arrête... Dans le tracé, le BHNS s'arrêtera au niveau de la gare SNCF pour amener les gamins à la faculté, ou vers le nord. Il passera par l'avenue des Belges. C'est vrai aussi que les haltes ferrées notamment de Plan de Campagne sont importantes du fait que la localisation de la halte ferrée, c'est la communauté du pays d'Aix qui l'a demandée en 2001. C'était à l'époque de la modernisation d'Aix-Marseille phase 1, ou plutôt de Marseille-Marseille phase 1. La réalité des choses est que cette halte avait été promise dans le contrat de plan Etat-région. Mais finalement, on a bien fait de le faire, parce que maintenant, cela revient, ce qui est bien.

Vous avez ensuite raison de poser la question sur Plan de Campagne. Un plan de modernisation est effectivement prévu, aussi bien en termes de transport, de dessertes et de normalisation des bâtis. Cela sera cependant présenté plus tard.

Enfin, dernier point : vous regarderez le PDV. Nous y avons prévu un certain nombre de parkings relais, dont certains sont assez importants. Vous avez les haltes ferrées. Nous avons toujours notamment parlé de La Calade qui ne fonctionne pas aujourd'hui en termes de train. Evidemment, puisque tant que nous n'avons pas Aix-Rognac, nous ne pouvons pas fonctionner. Mais quand même, nous avons anticipé. Donc, ce genre d'anticipation que nous avons dans le PDU fait que nous avons travaillé aussi avec le conseil général. Donc honnêtement, ce projet que nous vous présentons en tant que tel, c'est-à-dire la modernisation Aix-Marseille phase 2, n'est pas isolé du reste, loin de là. Je voulais que vous en ayez conscience. Je vous remercie.

### **Estelle BRISSET, Agence KFH**

Merci. Je précise juste que le SCoT est le schéma de cohérence territoriale, pour ceux qui ne le seraient pas.

### **Gaëlle LENFANT, Vice-Présidente du Conseil Régional PACA, Conseillère Municipale d'Aix-en-Provence, Conseillère Communautaire**

Juste un petit mot pour ajouter que je suis ravie d'entendre Alexandre Gallese parler de cohérence entre le SCoT et le PDU. J'ajoute que la région est également en charge du schéma régional d'aménagement durable du territoire (SRAT). Vous avez derrière ces sigles absolument odieux des documents d'aménagement du territoire extrêmement importants. Vous savez qu'il y a en ce moment une réforme territoriale qui est en cours et en termes de compétences des uns et des autres, notamment sur le SRAT... C'est aujourd'hui un document dont chacun fait ce qu'il veut. Il n'y a aucune obligation pour quelque territoire que ce soit de suivre ce document. Il y a simplement des recommandations. Il se pourrait que ces schémas changent de physionomie, parce que la loi devrait faire en sorte qu'ils soient des documents contractuels. L'objet est bien d'avoir une cohérence renforcée entre ces différents chemins, et puis peut-être aussi une hiérarchisation, parce qu'évidemment, si nous faisons les SRAT une fois que tous les territoires ont fait leur propre schéma sur ce bout de territoire, quelles cohérences pourrions-nous avoir ? Il y a donc une logique dans l'élaboration des différents schémas pour arriver à tout cela. Mais après, je partage sur le temps des études. Je crois qu'il faut que l'on travaille à faire en sorte que les choses puissent faire quand même concrètement un peu plus rapidement sur les territoires, sans pour autant... J'ai dit

en introduction que je suis quand même très attentive à tout ce qui est démocratie participative, et au fait qu'il faut réduire les temps. Il ne faut cependant pas marcher sur la concertation avec les usagers et les habitants. En effet, on se trompe sinon de projet. Et alors, on prend encore 20 ans dans la vue, parce que si l'on doit défaire ce que l'on a fait pour refaire autrement, c'est encore pire.

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Passons-nous à une autre question ?

**Frédéric GUINIÉRI, Maire de Puyloubier, Elu à la CPA délégué à la prospective, à l'aménagement du territoire, au SCoT et à la stratégie foncière.**

Ma première question revient sur le fait que la première diapositive qui nous a été présentée nous dit que vous allez doubler le nombre de TER en heures de pointe. Or, je croyais que les améliorations apportées étaient simplement des améliorations sur la fiabilité, et non pas sur la fréquence. Je ne saisis donc pas la raison pour laquelle il y a cela. Ma deuxième question est plutôt pour Gaëlle Lenfant. Tu nous as expliqué que pour répondre rapidement à la demande, notamment en matériels ferroviaires, il y a eu des priorités et des arbitrages rendus au sein de la région. Quand on voit le camembert de répartition sur les études, ne pouvait-on pas imaginer que l'on puisse avoir un camembert analogue pour acheter d'urgence des lignes pour répondre à une attente prégnante. Cela aurait été un signe fort, car s'il y a une volonté d'aller vers la métropole, c'est parce que l'on dit que c'est le bazar, et que l'on circule mal dans ce territoire. C'est la première raison. Il me semblait que si nous avions pu faire la même chose pour acheter du matériel roulant, nous aurions été en conscience responsables, les uns et les autres, et à la hauteur de la situation.

Ma troisième question concernant l'autre camembert sur les coûts. Alexandre en a parlé un petit peu. Nous n'arrivons pas à savoir, sur le camembert qui est présenté, ce qui est vraiment nécessaire en termes d'investissement pour arriver à 4 TER/heure/sens en 2020 ? Nous avons en effet l'égard d'un côté, de l'autre l'électrification. Nous avons 130 ou 140 millions pour quatre TER par heure et par sens. On ne sait donc pas exactement... A l'horizon 2020, pour avoir quatre TER par heure et par sens, nous ne savons pas exactement combien il faut mettre dans la corbeille.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Voilà. Il faut transmettre 156 millions d'euros dans la corbeille. Comme aménagements, la garde Aix-en-Provence et la réalisation de la double voie Luynes-Gardanne en font partie. Ce sont très clairement les deux gros aménagements prioritaires pour atteindre cet objectif de service. Cela signifie aujourd'hui un train toutes les 15 minutes entre Marseille et Aix-en-Provence à horizon 2020. Cette offre est convenable et acceptable pour arriver sur Marseille en termes d'insertion.

**Frédéric GUINIÉRI, Maire de Puyloubier, Elu à la CPA délégué à la prospective, à l'aménagement du territoire, au SCoT et à la stratégie foncière**

J'ai l'impression que nous avons un peu mélangé des carottes et des navets sur le camembert. Moi, je pense qu'il faudrait présenter au public en termes de concertation : « Pour quatre TER par heure et par sens, il faut cela. Pour arriver à l'horizon 2030 à six TER par heure et par sens, il faut ça. » Et après, on peut y ajouter aussi éventuellement...

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Nous sommes d'accord sur la présentation, mais très clairement, voilà. Il y a des fonctionnalités qui sont dissociées. L'objectif prioritaire est tout d'abord plus de trains rapides et une meilleure qualité de service en 2020. C'est donc bien la gare Aix-en-Provence, le doublement de la voie Luynes-Gardanne, et le rallongement du quai de Saint-Antoine et des quartiers nord de Marseille. Ensuite, les fonctionnalités à tiroir, typiquement les haltes... La concertation est là pour décider et alimenter les réflexions. Je dirais donc que ce sont des fonctionnalités secondaires que nous pouvons activer ou non en fonction de l'accroissement des réflexions liées à l'intermodalité et à l'urbanisme. Je suis néanmoins d'accord pour la présentation.

**Jacques FROSSARD, Directeur Régional PACA RFF**

Je crois qu'il y a également une difficulté dans cette présentation concernant le fait que si nous modernisons la gare d'Aix, c'est aussi dans un horizon plus lointain qui correspond à Aix-Rognac ou Aix-étang de Berre, et au développement d'Aix vers la ligne des Alpes. En effet, nous faisons tout d'un seul coup. Après, il y a donc une répartition subtile à faire entre les projets. Si on charge trop un projet comme celui-ci, Aix-Gardanne-Marseille, deuxième phase, on risque de le plomber. Il faut donc bien « peser les patates ». Je pense justement que ce genre de réunions peut y contribuer. Faut-il vraiment mettre la halte de Plan de Campagne si nous voulons faire le projet ? Est-ce que la halte de Luynes est vraiment nécessaire ? Sinon, nous pouvons peut-être en faire l'économie dans un premier temps, avoir une enveloppe globale plus réduite, et donc favoriser ce projet. Il y a là une question de stratégie, qui s'appuiera en partie sur vos retours et sur cette phase de concertation. Je crois que c'est la raison pour laquelle nous y tenons.

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Nous vous encourageons, par exemple avec des coupons qui sont disponibles à l'entrée. Vous pouvez donc indiquer vos priorités, et cela sera pris en compte dans le bilan.

**Gaëlle LENFANT, Vice-Présidente du Conseil Régional PACA, Conseillère Municipale d'Aix-en-Provence, Conseillère Communautaire**

Si vous me le permettez, je voudrais quand même répondre à Frédéric Guiniéri qui m'a posé une question directement. Je crois que nous ne nous sommes pas bien compris. Ce n'est pas que la région n'a pas fait l'investissement d'acheter de nouvelles rames. Ce n'est pas ça. Il y a eu un investissement de 50 millions d'euros sur 10 nouvelles rames qui a été fait. Il n'y a donc pas de souci. Les arbitrages ne se sont pas faits sur l'achat des rames. Cela a été déjà fait. Il y a cependant eu de gros soucis dans l'atelier de maintenance. Il y a eu de gros retards de livraison. Et dans le cadre de la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras, ces rames qui devaient arriver ne sont pas arrivées. Quand un certain nombre de rames sont arrivées, il s'est posé la question de savoir ce que nous allons faire, et qui passer en priorité. La ligne Avignon-Carpentras venait de rouvrir, et c'est sur cette ligne que ces rames arrivées à peu près à temps par rapport à celles qui vont arriver maintenant ont été jugées prioritaires. En effet, comme je le disais tout à l'heure, le gros problème que nous avons sur la ligne Aix-Marseille n'est pas un problème régulier de sous-capacité tout au long de la journée, mais un problème ponctuel. C'est comme je le disais tout à l'heure ce qui a été fait dans les arbitrages. Mais l'investissement a quant à lui bien été fait. L'achat a bien été fait. Les rames ont bien été prévues. C'est l'approvisionnement qui n'est pas arrivé à temps, et il y a donc un retard. Mais l'investissement est fait, d'où le fait que ces rames vont arriver – je touche du bois – maintenant très prochainement.

**Jacques FROSSARD, Directeur Régional PACA RFF**

Si je peux me permettre, pour avoir assisté récemment à quelques comités de ligne, ce que présente le conseil régional, je ne suis vraiment pas compétent pour en parler à sa place, c'est qu'il y a eu un achat de 16 rames qui a été fait, rames qui étaient programmées pour la fin de l'année 2014. Nous n'aurons cependant que quatre rames à cette échéance. Ces rames seront donc effectivement de manière préférentielle mise sur mises sur Marseille-Aubagne-Toulon, puisque c'est là où il y a un fort besoin capacitaire, peut-être encore plus fort que celui sur Aix. Mais il y a vraiment ce problème de retard. La région a fait ce qu'il fallait. La région a investi. La région a commandé des rames. Les deux fournisseurs que sont aujourd'hui Alstom et Bombardier pour les rames sont en retard de plus d'un an sur leurs programmes. Il y a donc aujourd'hui quatre rames Régio 2N qui sont prévues pour la fin de l'année, et les premières rames Régiolis pour le début de l'année prochaine. Pour avoir assisté à un repas avec Monsieur Pépy, Monsieur Vauzelle et le préfet de région au mois de mai, Monsieur Vauzelle se plaignait déjà du fait que ces rames étaient insuffisantes par rapport à la commande. Mais derrière, le ou les fournisseurs se sont montrés incapables de répondre à la commande. Après cela, il y a des priorités derrière.

**Frédéric GUINIÉRI, Maire de Puyloubier, Elu à la CPA délégué à la prospective, à l'aménagement du territoire, au SCoT et à la stratégie foncière**

Cela méritait d'être dit. Cela montre en effet que ce n'est pas la puissance publique... Cette dernière est en effet parfois désarmée.

**Jacques FROSSARD, Directeur Régional PACA RFF**

L'effort a en l'occurrence vraiment été fait par la région. C'est vrai que la situation est encore plus dégradée, parce qu'il y a des problèmes d'entretien du matériel sur l'établissement de La Blencarde. Cela se traduit comme vous l'avez noté par des défaillances de composition, comme dit à la SNCF. C'est-à-dire que vous attendez une rame en unité multiple avec plus de voitures ou plus de wagons, et vous voyez arriver une rame simple très nettement insuffisante pour accueillir tous les usagers qui sont sur les quais, aussi bien à Aix qu'à Gardanne, comme vous l'avez dit. Ce sont deux événements qui sont totalement indépendants, mais qui contribuent malheureusement à la même impression désagréable des usagers.

**Pierre ROUSSEAU, France Nature Environnement**

J'interviens en tant que représentant de France Nature Environnement des Bouches-du-Rhône. France Nature Environnement est une fédération d'associations qui interviennent dans le domaine de l'environnement. Je tiens à saluer la démarche de RFF, qui a tenu à nous associer à toutes les procédures environnementales. Alors, on pourrait se dire que s'agissant de la modernisation d'une voie existante, l'impact sur l'environnement est faible. Bien sûr, cela n'a pas un impact aussi important que si c'était une voie nouvelle. Il y aura cependant des problèmes liés à l'environnement et au respect des continuités écologiques. Je vais en citer une seule. Entre Gardanne et Luynes, nous traversons des zones naturelles. Le fait de doubler la voie dans un secteur difficile, parce qu'il y a des falaises et des tunnels, va créer des problèmes. Pour l'instant, on ne peut pas encore savoir quelles sont exactement les mesures qui seront prises. Notre fédération veillera à ce que les continuités écologiques puissent être maintenues une fois le projet terminé, mais aussi pendant la période des travaux qui risque d'être un peu difficile.

Maintenant, je vais parler au nom de mon association Pays d'Aix Ecologie, sur l'aspect de la mobilité. Nous sommes bien évidemment favorables, au même titre que France Nature Environnement, au projet de modernisation. Ce qui nous intéresse beaucoup dans ce projet, c'est

bien sûr qu'il fonctionne, et que la ligne accueille beaucoup plus de voyageurs. Pour cela, il faut que les gares jouent vraiment leur rôle de pôle d'échange. Cela nous semble très important. Alors, nous allons parler essentiellement de celles qui concernent notre territoire ici, à savoir Luynes et la gare d'Aix.

Sur Luynes, on s'est déjà exprimé au cours de la réunion qui y a eu lieu. Nous avons émis beaucoup de doutes sur la possibilité de faire un grand pôle d'échange métropolitain sur le site retenu. Nous pensons que d'autres sites à Luynes pourraient être mieux placés pour remplir ce rôle. Je m'arrête là sur le sujet, puisque nous en avons déjà beaucoup parlé à Luynes.

Sur la gare d'Aix, je voudrais poser une question : quels aménagements prévus pour mieux relier la gare routière à la gare SNCF, et même aussi les lignes urbaines qui passent beaucoup sur l'avenue des Belges à la gare SNCF ? J'attends donc une réponse à cette question.

J'ai entendu dire tout à l'heure qu'il faudrait mieux mettre les gares de transports en commun en dehors des villes. J'avoue que je ne suis pas du tout d'accord avec cette philosophie. Les gares dans les centres sont une aubaine. Il faut en profiter et les développer.

### **Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Je me propose de répondre sur la continuité écologique d'une part, et sur la halte de Luynes. Je laisserai Monsieur Gallese compléter le sujet lié à Aix-en-Provence et aux connexions urbaines. Sur l'enjeu écologique, le corridor écologique, vous savez que nous y avons travaillé ensemble. Nous avons même des innovations qui sont en cours de traitement, avec justement la création d'un éco-pont qui permettrait pour la première fois dans le réseau ferroviaire en PACA de créer un éco-pont pour garantir cela dans le secteur du pavillon de chasse du Roy René, tout en offrant aussi aux randonneurs des itinéraires piétons qui n'existent pas à ce jour. Cela revient donc à cumuler deux sujets environnementaux forts, avec d'une part les continuités écologiques à préserver, et d'autre part permettre des circuits de randonnées dans ce secteur du domaine de Vallabre et du pavillon de chasse du Roy René.

Nous y travaillons, mais nous travaillons aussi à la création d'une nouvelle continuité entre le massif du Montauguet et le bassin de Luynes. Il y a là des innovations qui sont en cours de traitement. Nous essayons de mobiliser la SNCF au niveau national là-dessus. J'espère que nous arriverons à présenter des éléments lors de prochains comités Environnement, le prochain étant prévu vendredi ou jeudi.

Concernant ensuite le sujet de Luynes, nous sommes partis sur un premier plan de situation qui était Ferrini, notamment en lien avec la liaison en transports collectifs. Maintenant, comme je vous l'ai dit, on peut très bien ouvrir la porte à une analyse complémentaire et comparative par la suite. S'il y a aujourd'hui des craintes et des doutes sur le maintien ou non de la halte de Luynes en 2020, vous, nous ferons la proposition au maître d'ouvrage et auprès des partenaires d'étudier de manière comparative les deux sites. En effet, les avantages d'un site sont souvent les inconvénients de l'autre. Du coup, cela mérite clairement des débats et des échanges. Peut-être qu'à ce stade et avec ce calendrier actuel à décembre 2014, nous ne sommes pas assez mûrs pour prendre une décision directe sur la halte de Luynes. Donc, reculons pour mieux sauter. Cela a été fait sur Plan de Campagne. C'était prévu durant la première phase. Aujourd'hui, c'est prévu sur la seconde phase, et nous avons pu mettre ce délai à profit pour mieux positionner la halte et mieux répondre aux enjeux. Donc, peut-être que sur la halte de Luynes, à la fin de la concertation, en fonction des avis et des positions des partenaires, nous pourrions envisager de comparer deux. J'ai bien en tête le site de Turin et le site de Ferrini. Chacun a ses avantages et chacun a ses contraintes. Je pense que c'est intéressant d'éventuellement ouvrir cet échange. Je pense qu'il faut ouvrir les options, si c'est le cas.

**Pierre ROUSSEAU, France Nature Environnement**

Très bien. J'ai oublié de dire quelque chose. France Nature Environnement regrette que l'électrification de la ligne soit prévue seulement en deuxième phase. Evidemment, il y a un impact important sur l'environnement.

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Aujourd'hui, concernant l'électrification, ce qui nous coûte cher malheureusement, je dirais que ce sont plusieurs choses. Ce sont les caractéristiques du tracé de la ligne. C'est une ligne assez sinueuse. Vous pourrez regarder sur le site Internet. Nous avons mis une vidéo comme si vous étiez en cabine, pour mesurer justement tous les enjeux techniques auxquels nous devons faire face, les nombreux ouvrages d'art, la topographie délicate. Donc, c'est vrai que le coût est élevé. Nous regrettons aussi, nous, le monde ferroviaire, de ne pas pouvoir la réaliser dès 2020. Je ne vous le cache pas. Ce n'est pas encore arrêté, mais il est certain qu'il y a des enjeux financiers assez forts là-dessus.

**Alexandre GALLESE, Adjoint au Maire délégué à l'urbanisme, Vice-Président de la CPA délégué à l'aménagement de l'espace et à la mobilité**

140 millions pour électrifier la ligne. Moi, je ne veux pas trop parler, mais il faut savoir que dans cette histoire de la gare SNCF d'Aix, nos prédécesseurs avaient souhaité la déplacer. Ils avaient eu le projet de l'installer à Sextius-Mirabeau au moment de sa conception. La SNCF et RFF n'avaient pas voulu à l'époque la déplacer pour des raisons que nous comprenons peut-être un peu mieux aujourd'hui, qui sont celles de cet investissement lourd et technique. On ne pouvait visiblement pas la déplacer. La question du pôle d'échange du centre d'Aix s'est donc posée autour de cette gare SNCF. Un pôle d'échange, ce sont trois éléments : une gare SNCF ; une gare routière et du stationnement. Donc, à partir du moment où nous ne pouvions pas bouger la gare SNCF, il fallait bien trouver une solution. Il y avait des options. Chacun avait les siennes. Aujourd'hui, la gare routière est réalisée. Le parking existait. La question qui se pose est de savoir comment bien relier la connexion entre les différents usages de ce pôle d'échange. Nous voyons bien que c'est un peu plus compliqué aujourd'hui, ou en tout cas qu'il est compliqué de bien relier de manière confortable la gare routière actuelle et la gare SNCF. En effet, nous souhaitons un accès direct aux quais. Or, à ce jour, ce n'est pas fait techniquement. Ce n'est pas possible. Par contre, nous travaillons avec RFF et la SNCF pour mettre en place notamment un ascenseur et des escaliers, puisqu'il faut les deux, pour accéder de l'avenue des Belges directement sur les quais. Il y a néanmoins des processus de sécurité à mettre en place et à affiner. C'est cependant ce projet qui permettra une amélioration des connexions et des échanges. Voilà pour le sujet sur lequel vous nous avez interrogés.

Ensuite, je voudrais dire un mot sur Luynes. Je ne m'étalerai pas trop, mais je tiens quand même à dire qu'il y avait un projet sur le quartier de Turin. C'était ce qui était prévu. Au fur et à mesure des années, des études et des consultations de RFF, de la SNCF, de la région et du conseil général, Turin perdait de sa substance. Un certain nombre de CIQ de Luynes nous disaient qu'il fallait absolument une halte ferrée à Luynes, en nous sommant de trouver quelque chose. Nous avons saisi les autorités compétentes en leur demandant, s'il fallait faire une halte ferrée à Luynes, où était le lieu pour avoir justement cette idée de connexion, en sachant que ce ne serait pas un grand pôle d'échange. Il n'en a jamais été question, car nous aurions sinon appelé cela « Gare de Luynes ». Or, nous avons bien pris la précaution d'appeler cela une halte ferrée. RFF et la SNCF, et je crois aussi la région, nous ont dit que le mieux était de la mettre dans le secteur de l'avenue Ferrini, à charge pour la ville de se débrouiller pour trouver à peu près le terrain, etc. C'est ce que nous avons fait. Donc, l'emplacement réservé de la halte ferrée de Luynes a été demandé par RFF. Ce sont eux qui ont dit que ce serait là.

La ville d'Aix a été très obéissante, et nous avons mis cela sur le document. En effet, ce sont eux qui nous disent là où c'est le mieux, en tout cas pour eux. Maintenant, s'il ne faut pas la faire, Madame le Maire a été claire. Ce qui est important pour nous, pour la ville, c'est à partir du Krypton, qui est à la fois le parking et une mini gare routière où il y aura de terminus de bus qui viendront de Marseille... J'espère que l'État arrivera un jour à faire quelques kilomètres de couloirs de bus sur les bandes d'arrêt d'urgence. On peut toujours rêver, en tout cas dans les délais. On peut quand même arriver rapidement, entre le Krypton et Plan d'Aillane, à faire une liaison pour la venue Ferrini. Nous ne pouvons bien évidemment pas faire de couloir de bus dans le Pont de l'Arc, ni à Luynes, parce qu'il n'y a pas la place. Mais entre les deux, il y a la place pour faire des couloirs de bus entre le Pont de l'Arc et Luynes. Et après Luynes, nous pouvons continuer jusqu'aux Trois Pigeons pour desservir le pôle d'activité. Cela est intéressant. C'est d'ailleurs dans le PDU.

S'il y a entre-temps une halte ferrée, et que le bus, BHNS ou non, s'arrête à la halte, il s'arrêtera. S'il n'y a pas de halte, il ne s'arrêtera pas et il partira du Krypton pour aller desservir Pont de l'Arc, Luynes, Trois Pigeons et Plan d'Aillane.

**Gaëlle LENFANT, Vice-Présidente du Conseil Régional PACA, Conseillère Municipale d'Aix-en-Provence, Conseillère Communautaire**

Je voudrais juste corriger une toute petite chose en une phrase. Alexandre Gallese a parlé de la liaison entre la gare routière et la gare SNCF en parlant de l'ascenseur. Il y a effectivement un ascenseur. Quant à la réfection de l'escalier, ce n'est pas un escalier qui est à l'étude, mais un cheminement piétonnier, une rampe d'accès pour permettre aux personnes à mobilité réduite, aux personnes qui ont beaucoup de bagages, etc., de pouvoir accéder, y compris, ce qui n'arrivera bien évidemment pas, si l'ascenseur tombe en panne.

**Charlotte DE BUSSCHERE, Conseillère municipale d'Aix-en-Provence**

Je voulais tout d'abord vous remercier d'organiser cette réunion, parce que je trouve fondamental et essentiel que vous puissiez associer l'ensemble des usagers, mais aussi les habitants du territoire. Donc, merci. Ma première question est de savoir si nous aurons la possibilité d'accéder à votre diaporama, et le cas échéant de quelle manière ?

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Tout à fait. En fait, au fur et à mesure de la concertation, nous allons alimenter le site Internet qui perdurera après la concertation. Nous y mettrons non seulement les supports de présentation, mais également les comptes rendus des réunions, ainsi que le bilan officiel de la concertation.

**Charlotte DE BUSSCHERE, Conseillère municipale d'Aix-en-Provence**

Est-ce bien l'adresse modernisation-marseille-aix ?

**Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Tout à fait.



**Charlotte DE BUSSCHERE, Conseillère municipale d'Aix-en-Provence**

Voilà pour le premier point. Ensuite, très rapidement, je trouverai vraiment dommageable que pour des raisons de budget, on oppose la pertinence d'une halte à Luynes à celle d'une halte à Plan de Campagne. Je pense en effet que les deux sont réellement indispensables. Quand nous voyons aux heures de pointe les difficultés qu'il y a pour les personnes à se déplacer de Luynes jusqu'au Pont de l'Arc, ou éventuellement d'Aix-en-Provence jusqu'à Plan de Campagne, et de Plan de Campagne jusqu'à Marseille les jours de grande fréquentation... Je trouverai vraiment dommageable que l'on oppose cette pertinence.

Je voudrais ensuite que nous éclaircissons le deuxième point, car il se peut que je n'aie pas bien compris. J'entends dire jusque-là, et je ne voudrais pas que cela soit l'Arlésienne... On nous parle depuis des années de l'aménagement de la ligne Aix-Rognac. Monsieur, j'ai cru vous entendre dire que ce n'était apparemment absolument pas une priorité de votre tutelle. Si tel est le cas, arrêtons d'en parler. Cessons d'en parler. Ou alors, je n'ai pas bien compris. Voilà. C'est tout ce que je voulais dire.

**Gaëlle LENFANT, Vice-Présidente du Conseil Régional PACA, Conseillère Municipale d'Aix-en-Provence, Conseillère Communautaire**

Charlotte, là aussi, il y a peut-être une mauvaise compréhension, mais la halte de Luynes était prévue. Simplement, il y a eu une réunion de concertation comme celle-ci à Luynes le 26 novembre. Je n'y étais pas, et c'est Jean-Yves Petit qui était présent. Nous nous sommes parlé au téléphone dès le lendemain ou le surlendemain. Il m'a fait part de sa surprise. On nous avait dit que tout le monde était favorable à cette halte. Or, il y a eu une volonté unanime dans la salle le soir de cette réunion pour refuser cette halte. Il n'y a donc pas d'opposition entre les deux haltes. Simplement, la concertation sert aussi à écouter les habitants. Si les personnes qui sont concertées disent qu'elles ne souhaitent pas la halte, nous devons alors réfléchir à d'autres projets.

La décision aujourd'hui n'est donc pas de dire que la halte est arrêtée, mais de dire que nous n'avons pas vu cela. Nous pensions que les gens souhaitaient la halte. Or, nous nous rendons compte que les gens ne la souhaitent pas. C'est tout. L'argent est budgété, et les 6 millions sont prévus. Voilà, c'était simplement ça. Jean-Yves Petit a vraiment été très surpris, et nous sommes donc en train de regarder cela. Il n'y a pas de suppression pour le moment, mais simplement une écoute attentive de ce qui s'est dit.

Quant à la deuxième partie de ta question sur la ligne Aix-Rognac, je crois que tu es arrivée un peu en retard. J'ai parlé de ce projet qui est porté très fortement par le président Michel Vauzelle dans le cadre du CPER (contrat de plan Etat/Région). Nous, nous le portons très fortement. Maintenant, il y a là aussi des arbitrages, des discussions et des négociations. Nous n'avons pas encore le document définitif de ce contrat de plan. Moi, je sais que Michel Vauzelle est monté très fortement au créneau sur cette question. Je ne suis cependant pas en capacité de dire si l'arbitrage sera positif ou non.

**Charlotte DE BUSSCHERE, Conseillère municipale d'Aix-en-Provence**

M. Frossard opposait budget et...

**Jacques FROSSARD, Directeur Régional PACA RFF**

Il y a effectivement une question de gros sous, de financement par l'Etat et les collectivités. Aujourd'hui, les instructions de l'Etat, si nous voyons le mandat qui a été donné au préfet de

région, sont de ne pas mettre d'argent sur la réouverture de lignes au trafic Voyageurs. L'Etat est aussi la tutelle de l'établissement public RFF. Mais ce sont les instructions dans le cadre, et cela a été dit, d'un contrat qui doit être négocié entre deux partenaires, voire plus, puisque dans ces contrats, on associe RFF, mais aussi les collectivités. C'est là où tout le poids des collectivités peut influencer la décision finale.

Aujourd'hui, il faut faire la distinction entre les instructions de la tutelle de l'Etat et le résultat final, qui sera celui d'une négociation, où l'on sait que chacun doit parfois prendre en compte l'avis de l'autre, surtout s'il est soutenu largement par la population, comme cela peut être le cas. Il faut dire aussi derrière que si l'Etat veut bien mettre un peu d'argent pour financer les études, il faudra voir alors de quelle manière les collectivités au sens large sont prêtes à suivre ou à abonder pour motiver un peu plus tout le monde à ce projet.

Ce n'est donc pas définitivement arrêté. Nous avons fait les études préliminaires. Nous les avons présentées en comité de pilotage. Nous avons eu le retour de la part des éventuels partenaires financiers. Nous avons retravaillé notre copie pour arriver à quelque chose de plus acceptable, correspondant mieux aux attentes et aux besoins. Nous avons revu l'économie du projet. Nous avons donc aujourd'hui quelque chose qui tient la route, si je peux me permettre. Mais aujourd'hui, il y a quand même derrière une question de financement, et ensuite de priorité.

### **Bernard ALARI, ancien responsable environnement du projet LGV Méditerranée**

Vis-à-vis des inquiétudes du représentant de France Nature Environnement, je voudrais quand même témoigner du niveau de compétence en la matière de la SNCF, et maintenant avec RFF. Mais je voudrais surtout insister sur le fait que ce sont des projets qui entraînent des études considérables en matière d'environnement. Il faut savoir quand même qu'au ministère de l'Environnement, on considère ces deux organismes comme d'une très haute compétence. Il y a maintenant un certain nombre d'usages qu'ils retiennent, et qui viennent de la SNCF, et maintenant de RFF.

Il est également important de savoir qu'une fois qu'un projet est fait, on ne s'arrête pas là. On fait un retour d'expérience très important et des expertises au bout de plusieurs années. Les délais sont variables en fonction des sujets. Je peux vous dire que nous avons des surprises vis-à-vis de l'environnement. L'expérience montre qu'en général, sur beaucoup de sujets, on est beaucoup plus inquiet sur la façon de réagir de la nature, en particulier des animaux. Voilà ce que je voulais dire. Je pense que vous pouvez faire confiance à ces messieurs et à ces deux organismes.

### **Un intervenant**

Bonsoir. Je ne représente aucune association. C'est juste à titre personnel. Nous avons reçu des documents dans nos boîtes aux lettres. J'habite au chemin du Coton Rouge. On nous a demandé très certainement des accès à nos propriétés. Je voudrais donc savoir ce qui va se passer entre Robert Schuman et Gaston Vergé, où il y a un grand nombre de domiciles et de riverains. Je voudrais surtout savoir ce qui va se passer en termes de nuisances sonores. Le trafic va-t-il augmenter ? Des aménagements vont-ils être faits pour réduire le bruit ?

### **Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Je vais répondre à cette question immédiate qui me concerne à 100 %. Aujourd'hui, nous vous avons écrit notamment pour pouvoir accéder afin de réaliser des sondages géotechniques sur notre emprise ferroviaire, pour dimensionner les aménagements qui seront réalisés. En fait, au niveau de Schuman, nous allons... Je pourrais vous présenter tout à l'heure de manière plus

précise individuellement. Nous allons élargir la plate-forme jusqu'au niveau de Schuman. Nous serons en double voie jusqu'à la passerelle existante au niveau de l'université.

Cela veut dire du coup derrière, et nous nous y engageons au travers des ateliers riverains, la nécessité de travailler sur les deux aspects. Nous travaillerons sur le traitement acoustique au travers des ateliers riverains que nous lancerons dès 2015. Nous nous appuierons pour cela sur les communes et sur les collectivités pour pouvoir avoir le relais auprès du milieu associatif et des CIQ. Ce sera donc à la fois les mesures acoustiques, mais également tout ce qui est lié aux mesures paysagères. Nous allons travailler pour justement continuer à laisser le cadre de vie actuel que l'on peut avoir le long de l'emprise ferroviaire, qui est quand même selon moi de qualité.

### **Un intervenant**

Après la passerelle de l'IUT, ce sera donc toujours à simple voie ?

### **Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Voilà. Nous arrivons en fait après sur le viaduc de l'Arc.

### **Alain CHABERT, CIQ Puyricard**

Je souhaite évoquer rapidement un souvenir de ma vie d'étudiant. Il y avait une halte non pas au niveau des facultés, mais dans la faculté de lettres. Il s'agissait d'un point d'arrêt. Les étudiants descendaient ou montaient. Cela a disparu, puisqu'il y a eu la percée de cette longue route jusqu'à la voie sud. Je me pose la question à chaque fois. Notamment avec l'évolution de ces quartiers, le plan campus, tout ce que l'on nous annonce... L'annonce du BHNS qui va arriver vers le Krypton. Y a-t-il quelque part dans un coin, dans l'esprit, cette possibilité d'envisager un arrêt ? Je comprends que les TER ne sont pas des omnibus comme ceux que j'ai connus à une certaine époque. S'agit-il d'une idée qu'il faut complètement oublier, ou puis-je rêver encore un peu ?

### **Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Je vais vous laisser dormir jusqu'en 2020. La halte d'Aix facultés a été étudiée avec nos partenaires, mais il est vrai que comme vous l'avez évoqué, il y a le projet de BHNS ligne B qui passera devant la gare d'Aix centre. Il y aura du coup des connexions plus fortes vers la gare d'Aix centre, et directement au niveau de celle-ci. Nous avons ainsi estimé que le BHNS allait apporter une performance. Maintenant, je ne vous cache pas aussi que nous préservons l'avenir. C'est-à-dire que lorsque nous étudions la ligne Marseille-Aix, nous préservons la possibilité, si le choix est fait plus tard de réaliser cette halte, de pouvoir le faire.

### **Alain CHABERT, CIQ Puyricard**

Je ne serai plus là.

### **Sébastien MIS, Directeur de projet RFF**

Ensuite, pour vous expliquer la raison pour laquelle la halte n'est pas retenue jusqu'à présent, comme je l'ai évoqué, il y a des enjeux qui sont liés aux projets déjà en cours, qui offriront déjà une qualité de service importante dans le secteur. Après, la création de la halte induisait des aménagements de doubléments de voie supplémentaires relativement coûteux, juste après le pont de l'Arc. C'est donc aussi par souci d'optimisation financière que nous n'avons pas retenu cette

halte. Néanmoins, nous gardons à l'esprit la pertinence et l'intérêt de cette halte. Je pense qu'il ne faut pas l'évacuer d'un coup de pied. Mais il est vrai qu'à ce jour, le réseau ferroviaire, en multipliant les haltes... Pour chaque halte, ce sont trois minutes de perdues sur le temps de parcours. Donc, à un moment donné, il faut pour trouver le parfait équilibre avec les contraintes qui sont les nôtres, et qui sont relativement lourdes.

**Alain CHABERT, CIQ Puyricard**

Dans les années 60, je m'étais 45 minutes pour venir de la gare Saint-Charles à ce point d'Aix.

**Pierre ROUSSEAU, France Nature Environnement**

Je vais être très pragmatique. Je ne voulais pas partir de cette réunion en pensant que les Luynois ne veulent pas de gare à Luynes. Ce n'est pas ce qui a été dit au cours de la réunion. Je suis désolé, mais c'est une interprétation qui est à mon avis erronée. Les Luynois ne voulaient pas de l'emplacement qui a été retenu. Mais ils veulent une gare à Luynes. Je n'ai pas entendu dire, peut-être par une personne, mais pas plus... Je n'ai entendu personne dire qu'il ne voulait pas de Gare à Luynes. Par contre, l'emplacement a été très critiqué.

**Estelle BRISSET, Agence KFH**

Il faut que ces personnes n'hésitent pas à s'exprimer sur le site Internet de nouveau pour que les choses soient totalement claires. Je crois que c'est peut-être le moment de conclure. Merci à tous pour votre présence, votre écoute, votre implication.

*Applaudissements.*

*La séance est levée à 20 heures 52.*

**Document rédigé avec le concours de la société Ubiquis**  
Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – [infofrance@ubiquis.com](mailto:infofrance@ubiquis.com)

**RESEAU FERRE DE France**  
Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur  
Les Docks - Atrium 10.4  
10 Place de la Joliette - BP 85404  
13567 MARSEILLE CEDEX 02