

Réunion publique
Les Pennes-Mirabeau
Verbatim de la réunion
du 15 décembre 2014

SOMMAIRE

1	PRESENTATION DU PROJET	5
1.1	POURQUOI SOMMES-NOUS REUNIS CE SOIR ?	5
1.2	QUI FAIT QUOI ?	6
1.3	QUELS DEPLACEMENTS ENTRE AIX-EN-PROVENCE ET MARSEILLE ?	8
1.4	POURQUOI MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX-EN-PROVENCE ? ...	10
1.5	COMMENT MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX ?	10
1.6	QUE VA-T-IL SE PASSER AUX PENNES-MIRABEAU, A CABRIES ET A SEPTIEMES-LES-VALLONS ?	11
2.	TEMPS D'ECHANGE AVEC LA SALLE	13

La séance est ouverte à 18 heures 34.

Intervenants à la tribune :

AMIEL Michel, Sénateur-Maire des Pennes Mirabeau

BARRET Guy, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la Communauté du Pays d'Aix

FABRE-AUBRESPY Hervé, Maire de Cabriès, Vice-président de la Communauté du Pays d'Aix

GUINDE André, Vice-président délégué aux transports, Conseil Général des Bouches-du-Rhône (13)

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

MOLINO André, Maire de Septèmes-les-Vallons, Conseiller communautaire de Marseille Provence Métropole (MPM)

PETIT Jean-Yves, Vice-président délégué aux transports, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA)

ROVETTA Dominique, Directrice des Opérations, SNCF

La séance est animée par Estelle BRISSET, de l'agence KFH.

Estelle BRISSET, agence KFH

Mesdames et Messieurs, prenez place. La réunion va commencer. Nous laissons le temps aux personnes qui se trouvent dehors de nous rejoindre. Nous allons attendre quelques minutes le temps que tout le monde prenne place dans la salle. Bonsoir à tous. Bienvenue à cette réunion d'information sur le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille-Gardanne-Aix. Je serai l'animatrice de cette réunion ce soir. Mon rôle sera de faciliter les échanges entre vous et les intervenants présents sur scène.

Je vous propose de continuer avec les présentations avant de démarrer. Je vous présente Monsieur Michel Amiel qui est sénateur-maire des Pennes-Mirabeau, vice-président du conseil général des Bouches-du-Rhône.

Michel AMIEL, Sénateur-Maire des Pennes-Mirabeau

Non plus.

Estelle BRISSET, agence KFH

Non plus, pardon. Nous allons donc dire que c'est le sénateur maire des Pennes-Mirabeau.

Nous avons également avec nous Jean-Yves Petit, vice-président du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il est délégué aux transports et à l'écomobilité.

Nous avons également Monsieur André Guinde qui est vice-président du conseil général des Bouches-du-Rhône délégué aux transports.

J'ai oublié de préciser que Jean-Yves Petit et la région PACA... La région PACA est l'autorité organisatrice des trains qui restent régionaux, notamment des TER qui circulent entre Marseille et Aix en Provence. Le département a mis en place les liaisons en bus, les liaisons rapides en bus

entre Marseille et Aix. Ils réalisent également des aménagements de voirie, ce qui permet entre autres d'accéder aux gares.

Nous avons également avec nous Monsieur Barret qui est vice-président de la communauté d'agglomération du pays d'Aix. C'est la communauté d'agglomération qui lance en ce moment sa concertation sur son plan de déplacements urbains, le PDU.

Nous avons également présent parmi nous ce soir, Monsieur André Molino qui est maire de Septèmes-les-Vallons.

Il me reste à vous présenter Dominique Rovetta qui est directeur d'opération à la SNCF. La SNCF gère les gares et exploite les trains.

Nous avons également Sébastien Mis qui est directeur de projet chez le Réseau Ferré de France. Ce dernier gère et aménage les voix, les quais, les ouvrages d'axe sur le réseau ferré.

Merci à tous nos intervenants d'être présents avec nous ce soir. Cela témoigne de l'intérêt de toutes les collectivités porté à ce projet.

Je vais laisser la parole à Monsieur Michel Amiel qui est le sénateur maire des Pennes-Mirabeau. Il va nous dire quelques mots de bienvenue.

Michel AMIEL, Sénateur-Maire des Pennes-Mirabeau

Bonsoir à tous. Vous êtes nombreux à vous intéresser au sujet de ce soir. Au-delà de vous souhaiter la bienvenue, je voudrais vous rappeler que la gare de Plan de Campagne est un vieux sujet, pour ne pas dire un vieux serpent de mer qui remonte facilement à une trentaine d'années. Nous avons le sentiment d'être proches du but aujourd'hui. Il est vrai que les enjeux de ce projet sont multiples. Je trouve que c'est un raccourci, mais je lisais ce matin dans la presse que nous allons pouvoir faire nos courses en train à Plan de Campagne. Ce n'est qu'un petit morceau du sujet.

J'ai résumé les enjeux en quatre points.

Il y a un enjeu local qui concerne la ville des Pennes-Mirabeau, mais pas uniquement. Cela concerne tout un bassin de populations de plusieurs villes qui se rabattent sur ce site tant en termes de transport : Septèmes, Cabriès, Les Pennes-Mirabeau, Simiane et Bouc-Bel-Air. Cela pourrait aussi constituer un véritable enjeu en termes de transport. Je rappelle que cette gare de Plan de Campagne figurait il y a déjà de nombreuses années au niveau de deux PDU, deux plans de déplacements urbains avec d'un côté Aix-en-Provence, pays d'Aix, et Marseille de l'autre, communauté urbaine de Marseille.

Je voudrais rappeler également qu'elle pourrait effectuer un véritable maillage de transport avec le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui vient de Marignane en passant par Vitrolles, dont la première partie s'arrêterait au cœur du village des Pennes-Mirabeau. Tout cela pour dire – si j'étais un tantinet provocateur – qu'au moment où le débat va commencer au Sénat pas plus tard que demain, c'est un enjeu métropolitain. Si je fais partie de ces élus Maires, et nous sommes nombreux dans ce cas, n'est-ce pas André, à nous battre contre la métropole telle qu'elle nous est vendue, passez-moi l'expression, il est bien clair que l'enjeu métropolitain en matière de transport est totalement incontournable. Les chiffres le montreront dans quelques instants. Nous ne pouvons pas continuer de la sorte avec le « tout voiture ». Nous verrons que les milliers de déplacements qui s'effectuent sur le territoire entre Aix et Marseille représentent moins de 10 % en matière de transports en commun.

Il y a également un enjeu commercial. Cela est clair. Plan de Campagne reste un des centres commerciaux les plus importants de France, voire d'Europe. Il est certain que la desserte de cette

zone commerciale constituerait une véritable requalification de cette zone, quelle que soit par ailleurs l'idée que nous puissions nous en faire.

Je vous remercie d'être venus nombreux. Je remercie tous les intervenants d'être parmi nous ce soir. Vous êtes tous spécialistes des transports, et Jean-Yves plus particulièrement, d'autant plus que tu es porteur de ce dossier au niveau de la région. Guy l'est au niveau du pays d'Aix. Nous sommes membres tous les deux du pays d'Aix. André Molino est Maire de Septèmes-les-Vallons, qui fait partie de la communauté urbaine de Marseille. Nous voyons bien l'articulation de ces deux territoires. André porte depuis longtemps la problématique des transports au niveau du conseil général de nombreuses années. Il faut rappeler que si le syndicat mixte des transports avait pu se faire à l'époque, nous ne serions pas aujourd'hui au pied du mur de ce projet métropolitain tel qu'il nous est proposé. Nous ne pouvons pas réécrire l'histoire, mais les choses sont ainsi. Je ne voulais surtout pas être long. J'ai essayé de poser les grands enjeux en quelques mots, les enjeux de territoire, les enjeux de transport, les enjeux environnementaux par rapport à la problématique des transports en commun.

Je vous laisse la parole.

(Applaudissements)

Estelle BRISSET, agence KFH

Merci. Quelques mots sur le déroulement de notre soirée. Installez-vous. Nous avons encore quelques places de libres. Nous allons passer environ une heure et demie à deux heures ensemble. Ces deux heures seront ponctuées par deux temps forts. Nous aurons un moment d'information dans un premier temps. Nous allons vous présenter l'état et les mobilités entre Aix et Marseille, les conditions actuelles de vos déplacements et les améliorations, ce que vous pouvez attendre des différents projets de transport que portent les collectivités présentes ce soir parmi nous. Nous vous présenterons bien sûr dans le détail le projet de modernisation, la ligne ferroviaire Marseille-Gardanne-Aix, avec bien sûr un zoom sur ce qui va se passer dans le secteur des Pennes-Mirabeau, avec notamment le projet de halte à Plan de Campagne.

Le deuxième point fort concernera un moment d'échanges où vous aurez la parole et où vous pourrez poser toutes les questions qui vous tiennent à cœur, et donner votre avis sur le projet.

Nous allons pouvoir démarrer. Je laisse donc la parole à Sébastien Mis ainsi qu'à tous nos intervenants pour ce moment d'information et de présentation. Nous nous retrouverons ensuite pour les questions.

1 PRESENTATION DU PROJET

1.1 POURQUOI SOMMES-NOUS REUNIS CE SOIR ?

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Bonsoir à toutes et à tous. Encore merci. Pourquoi sommes-nous réunis ce soir ? Nous sommes aujourd'hui sur une concertation publique volontariste souhaitée par l'ensemble des acteurs du territoire au titre du code d'urbanisme. Nous ne concertons en théorie que sur une création d'une nouvelle halte. Plan de Campagne a un projet de nouvelle halte. Nous avons souhaité avec nos partenaires ici présents élargir la consultation pour préparer avec l'ensemble des acteurs, les acteurs économiques, les riverains et les usagers, l'enquête publique qui aura lieu en 2016. Nous

sommes aujourd'hui vraiment au démarrage du projet. Des études sont en cours. Rien n'est arrêté. L'objectif est de préparer l'enquête publique in fine qui se déroulera en 2016 pour nous conduire à une déclaration d'utilité publique pour 2017.

Nous avons mis en place un dispositif de concertation. Nous approchons de la fin. Nous terminons par Plan de Campagne aujourd'hui. Plusieurs réunions publiques ont eu lieu, plusieurs expositions pour s'approprier le projet. Des permanences ont eu lieu. Nous avons rencontré pas mal de riverains, en mairie, lors des permanences. Pour recueillir votre avis, l'objectif aujourd'hui est de porter la connaissance du projet pour recueillir vos avis, vos avis positifs, négatifs et vos recommandations. Concernant le site internet, vous pouvez y obtenir l'ensemble des documents que j'ai distribués et présentés au public. Vous pouvez donner votre avis. Le message très important est que la concertation continue après le 17 décembre. Nous avons des riverains dans la salle ainsi que des CIQ. Si vous avez des questions à poser au maître d'ouvrage Réseau Ferré de France ou à la SNCF, nous continuons à être là pour échanger avec vous. Par exemple mercredi soir, nous avons une réunion avec la présence des élus de Septèmes-les-Vallons à 18 heures, une réunion d'information avec l'ensemble des CIQ et des riverains de Septèmes-les-Vallons. J'invite les habitants à se joindre à nous. Je remercie par ailleurs les élus. Nous sommes vraiment sur une information continue du projet. Nous n'attendons pas pour continuer à parler avec les riverains et les usagers.

1.2 QUI FAIT QUOI ?

Nous avons un projet qui est porté par de nombreux acteurs. Je vais laisser la parole à l'ensemble des acteurs ici présents, en commençant par Monsieur Petit pour la région PACA.

Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Bonsoir. Je suis vice-président du conseil régional et en charge des transports et de l'écomobilité. Je voudrais simplement rappeler que la région est l'autorité organisatrice en matière de transport public régional. Ce sont les TER, mais c'est également un grand réseau de lignes routières interurbaines qui irriguent le territoire régional. Pour celles et ceux qui se promènent parfois dans le 04 ou vers les Alpes-Maritimes, ce sont les Chemins de fer de Provence entre Nice et Digne qui ont un côté plutôt bucolique. Nous ne sommes pas sur le même sujet.

Je suis très intéressé par rapport à la rencontre de ce soir. A la différence peut-être des rencontres que nous avons pu avoir à Simiane ou autres, nous sommes vraiment dans un projet d'aménagement du territoire. Nous sommes sur un territoire qui est situé entre un versant sur Vitrolles, avec la ligne qui remonte sur la vallée du Rhône, avec la connexion sur l'aéroport. Nous avons un autre côté avec une grande zone commerciale. Nous avons également cette ligne entre Aix et Marseille. J'ai eu l'occasion de participer à quelques réunions du plan de déplacement interentreprises qui est mené brillamment sur cette zone d'activités. Il y a de toute évidence de grands besoins. Les Pennes-Mirabeau est déjà une ville de 20 000 habitants. C'est une zone commerciale de 7 000 emplois. Ce sont deux millions de personnes qui viennent chaque mois sur cette zone. Cela représente plus de 50 000 déplacements quotidiens. C'est énorme. Tout cela aujourd'hui se fait énormément en voiture. L'objectif est de voir de quelle manière nous pouvons apporter des réponses. Le fait que nous puissions aller vers la création d'une halte pourrait permettre de faire cela. C'est pour moi quelque chose d'important. Il faut que ce soit bien compris dans un projet qui est lié au territoire, que ce soit sur son aménagement même, dans sa périphérie, mais également sur cette desserte multimodale de façon à ce que ce soient bien des rabattements... Le fait de pouvoir terminer le dernier kilomètre. Ce sont un peu les enjeux.

Le maire des Pennes-Mirabeau indiquait à juste raison que nous sommes bien sur un projet de réseau de transport métropolitain. C'est l'enjeu. Nous sommes très en retard. Nous devons le

rattraper dans le cadre du contrat de plan Etat-région qui va se dérouler entre 2015 et 2020. Nous aurons d'autres sujets, le fait d'avancer plus vite sur l'information, sur une tarification commune, sur une complémentarité entre les offres de transport. Nous devons tout faire pour que la voiture soit un peu délaissée et que les transports collectifs soient plus utilisés. Nous devons contribuer à améliorer le cadre dans lequel nous vivons quotidiennement, et pour lequel nous avons aujourd'hui plutôt à faire face à des congestions routières et des pollutions de l'air. C'est un enjeu qui me paraît important.

André GUINDE, Vice-président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône

Je ne vais pas reprendre, car l'essentiel a été dit par mon excellent collègue Petit. Je voudrais simplement vous dire un petit point de l'histoire pour vous expliquer combien les choses sont difficiles. Le conseil général avait étudié cette possibilité d'une gare à Plan de Campagne dès 2006. Concernant les différents partenaires susceptibles de nous accompagner dans cette opération à l'époque, le moment n'était pas totalement venu, et nous avons perdu beaucoup de temps à notre grand regret. Nous avons refermé le dossier et nous le rouvrons aujourd'hui. C'est vous dire le plaisir que j'ai à participer à la réouverture de ce projet. Le consensus est total entre les différents partenaires. Je vois le responsable de Plan de Campagne qui affiche un large sourire. Le conseil général sera présent dans cette opération à la hauteur de ses possibilités. Il fera tout ce qui est nécessaire pour que le projet aboutisse dans d'excellentes conditions, d'autant plus que ce n'est plus uniquement le projet de la halte ferroviaire. C'est aujourd'hui un véritable projet d'aménagement tel que nous l'imaginons et tel que nous le souhaitons depuis longtemps. Nous allons sans doute le voir se réaliser. Cette journée est à marquer d'une pierre blanche.

André MOLINO, Maire de Septèmes-les-Vallons, Conseiller communautaire de Marseille Provence Métropole (MPM)

En ce qui concerne les élus qui sont dans la salle, la population ainsi que le maire de Septèmes-les-Vallons, nous ne pouvons être que satisfaits que ce projet aboutisse. Quand nous avons inauguré notre propre gare il y a maintenant quelques années, à l'époque, Michel Amiel se trouvait à nos côtés avec le conseil général, nous étions partie prenante pour que nous puissions faire quelque chose sur Plan de Campagne. Nous souhaitons bien entendu conserver notre gare à Septèmes-les-Vallons. Je pense que ce sont deux choses différentes. Il y a ce qui peut se faire aux Pennes-Mirabeau par rapport à la zone commerciale et aussi par rapport aux usagers que nous avons et qui se servent de la voie ferrée tous les jours. Nous avons mis en place un parking relais. Je crois que c'est quelque chose de très important. Il ne suffit pas d'avoir des possibilités d'ouvrir des gares s'il n'y a pas de parking relais à côté. Nous avons ce parking sur la ville de Septèmes-les-Vallons. Nous allons bien entendu améliorer les choses en ce qui concerne l'accessibilité de cette gare. C'est une compétence communautaire. Dans le cadre également de PDU que nous avons, nous allons voir comment les choses vont s'améliorer.

Permettez-moi quand même de rappeler ce que j'avais dit lors de l'inauguration de la gare de Septèmes-les-Vallons. Je me souviens très bien, avec le président Vauzelle, avoir indiqué qu'il était très important d'avoir des gares sur différents points. Le « tout voiture », cela suffit, etc. A partir du moment où nous avons des gares, nous devons également avoir des trains et des gens qui puissent les conduire. Je pense que c'est quelque chose à prendre en compte. Si nous regardons les gares qui fonctionnent actuellement, nous rencontrons quelques difficultés avec parfois des trains qui sont supprimés, car il n'y a pas de conducteur pour mener ces trains. Je tenais quand même à le souligner. A partir du moment où nous nous lançons dans un projet, je pense que nous devons tout mettre en forme à un moment donné.

Je suis pleinement d'accord avec le maire des Pennes-Mirabeau. Nous sommes assez d'accord sur de nombreux sujets, pas toujours, mais en principe sur pas mal de sujets. Il faut quand même

préciser que les choses se sont améliorées dans notre secteur, notamment avec la mise en place du syndicat mixte des transports. Nous avons là aussi la possibilité avec des abonnements qui se font entre la RTM et la SNCF. Je crois que c'est quelque chose à souligner. Nous avons pu également mettre en œuvre avec la RTM et la RDT la possibilité avec la même carte de se servir de ces transports. Je pense que c'est quelque chose de positif. Il va bien falloir dans le futur que ce ne soit plus le « tout voiture ». Nous sommes vraiment près du but. Je pense que l'ensemble des populations du secteur Septèmes-les-Vallons, et celui des Pennes-Mirabeau est de cet avis... Je ne pense pas que les personnes soient contre ce projet. Nous demanderons bien sûr à améliorer certaines choses. Je vous remercie d'avoir accepté de faire une séance de travail avec les riverains qui rencontrent certaines difficultés. Je remercie vos services d'avoir accepté cette réunion. Je vous remercie.

Guy BARRET, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la CPA

Le projet MGA 2 : Marseille, Gardanne, Aix phase 2 est un projet fondamental pour la communauté du pays d'Aix, puisque le parcours se trouve sur son territoire. Il est donc tout à fait normal que la communauté du pays d'Aix soit autour de la table. Pourquoi intervenons-nous sur ce sujet de déplacement ? Nous intervenons en tant qu'autorité organisatrice des transports. Nous intervenons également dans le tour de table, dans le financement, et surtout pour rabattre toutes les lignes de cars sur les grands pôles que sont les gares. La halte ferrée de Plan de Campagne se fera, si elle est acceptée... La concertation sert également à demander votre avis. Si elle est positivement demandée, elle sera faite. J'espère fortement que cela le sera. Nous essaierons par tous les moyens de ramener le maximum de bus. Nous parlions par exemple du bus dans lequel la communauté du pays d'Aix est un des acteurs aussi, pour emmener jusqu'à Plan de Campagne, et bien sûr ramener tous ceux qui peuvent venir de Bouc-Bel-Air, de Trets, et même éventuellement avoir une substitution par le bus. Je pense fortement que nous devrions avoir des trains qui soient à l'heure, réguliers, et avoir des bus dans les intervalles. Ils sont toujours à l'heure, mais pas toujours très réguliers à cause des embouteillages. Il y a une complémentarité entre le bus et le train qu'il faut absolument mettre en œuvre dans ce projet qui est global.

Je suis un peu à cheval entre deux projets. Je pilote le plan de déplacement urbain de la communauté du Pays d'Aix et je suis aussi dans MGA 2. La CPA n'est pas l'actrice majoritaire. Ce n'est pas nous qui pilotons le projet. C'est RFF. Nous l'accompagnons fortement, et nous espérons que cela sera quelque chose d'opérationnel très rapidement.

1.3 QUELS DEPLACEMENTS ENTRE AIX-EN-PROVENCE ET MARSEILLE ?

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Merci. Nous allons parler du projet pour poursuivre. Voici un rapide bilan des déplacements. Je suppose que vous avez beaucoup d'éléments en tête aujourd'hui. Concernant le corridor, cela représente 250 000 déplacements quotidiens, 50 000 déplacements par jour entre Marseille et Aix en Provence. Vous voyez apparaître le gros bassin que représente Plan de Campagne. Il y a certes le pôle d'activité et pas mal d'acteurs économiques, j'en reconnais dans la salle, mais il y a aussi tous les rabattements possibles et envisageables, toutes les communes environnantes pour justement réussir à capter les usagers au plus proche de la voie ferrée et au plus proche aussi de leur domicile.

En matière de temps de parcours, et de congestion, nous voyons ici le paysage du trafic à horizon 2020 en matière de congestion routière. Nous aurons clairement en 2020, en heure de

pointe, une congestion du parcours routier depuis le nord d'Aix-en-Provence jusqu'à Marseille de 20 minutes. Vous voyez apparaître des couleurs, noir et rouge. Quand la couleur est noire, cela signifie qu'en heure de pointe, 100 % du réseau sera saturé. Nous le voyons très bien à l'approche du fameux échangeur qui est situé ici. Pour rebondir sur la réunion publique de Saint-Antoine qui s'est tenue le 5 décembre, nous voyons bien que ce n'est pas la halte de Saint-Antoine qui va pouvoir capter ce rabattement depuis l'autoroute, car l'échangeur et la voirie ne sont en capacité de pouvoir accepter tout ce rabattement. Nous voyons bien que Plan de Campagne a un rôle central, a un rôle métropolitain pour réussir à capter l'ensemble de ces véhicules. C'est bien comme cela que nous avons pris en compte le projet. Nous devons réduire la congestion routière et surtout développer le transport en commun.

En matière de bilan, si nous faisons aujourd'hui une seconde phase, c'est qu'il y a des améliorations qui sont à réaliser rapidement, des complémentarités à trouver entre les différents modes. Nous avons une voie ferroviaire qui est limitée à trois trains par sens en heure de pointe, avec des trains bondés, notamment le train rapide Marseille-Gardanne-Aix. Nous avons des gares routières en limite de capacité. Il y a un manque de stationnement auprès des gares. Nous avons sur Septèmes-les-Vallons un cas particulier, car c'est la première gare au sein de MPM à être équipée d'un parking relais. C'est quand même quelque chose de performant. Nous savons très bien que nous aurons beau mettre en place le transport ferroviaire, si nous n'avons pas les possibilités de connexions intermodales associées... Nous avons bien entendu une volonté de poursuivre le travail en cours sur l'amélioration des connexions entre les différents modes de transport. Les actions sont également enclenchées sur la complémentarité en matière d'offre de transport, mais également de tarification.

Lorsque je fais un zoom, je pense que je vais arriver directement à un sujet plutôt central qui correspond au secteur de Plan de Campagne. Vous voyez au travers de cette carte en orange la ligne ferroviaire Marseille-Aix-en-Provence. Vous voyez que gravitent autour de nombreux projets de transports collectifs en site propre. Nous voyons bien tout le maillage que cela peut offrir. Nous ferons le zoom tout à l'heure dessus. Le bus à haut niveau de service permet ce maillage depuis Marignane, Vitrolles aéroport, Les Pennes-Mirabeau, Plan de Campagne. Nous avons vraiment une volonté de pouvoir tirer profit de ces projets du territoire pour rechercher une mise en cohérence entre le projet ferroviaire et le projet de ce territoire. L'objectif majeur n'est pas d'opposer les modes de transport. Nous avons besoin du ferroviaire et du routier pour pouvoir avancer.

Nous arrivons sur le zoom des communes concernées par le débat de ce soir. Nous avons deux gros sujets majeurs. Le premier est le bus à haut niveau de service : Marignane, Vitrolles, Les Pennes-Mirabeau. Il est en cours, avec la possibilité de projet d'extension tel que cela a déjà été inscrit dans les études et même au niveau de l'autorité environnementale, avec une extension jusqu'à la zone d'activité de Plan de Campagne. Nous voyons bien ensuite le saut à franchir. Nous sommes proches. Nous nous rapprochons de la future halte que je vous présenterai tout à l'heure. Sur Plan de Campagne, nous avons étudié les aménagements ferroviaires. Ils ne sont pas colossaux. Il y a deux études majeures à la CPA, qui sont programmées sur 2015. Il y a d'abord l'étude d'amélioration de la desserte TC routiers, transports collectifs routiers, qui est déjà enclenchée et qui va se poursuivre. Il y a déjà une amélioration immédiate qui va être apportée dès 2015. Il y a ensuite le travail sur le dimensionnement de la halte en elle-même pour qu'elle fonctionne. Les trains sont bien, mais il faut de l'intermodalité. Il faut également des accès routiers, de l'urbanisme et de l'activité autour de ces gares. C'est tout le travail que va enclencher la CPA sur 2015 pour bien préciser le dessin et l'architecture de cette halte au sens large.

1.4 POURQUOI MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX-EN-PROVENCE ?

Il y a eu une amélioration de la qualité de service depuis 2002. Il y a certes la fréquentation, mais aujourd'hui la qualité de service n'est pas suffisante. Nous devons poursuivre l'amélioration, car il y a encore des choses qui ne fonctionnent pas, qui vont mal. Nous nous devons d'améliorer la qualité de service. Notre ferroviaire aujourd'hui est essentiellement périurbain avec deux trains par sens qui desservent toutes les gares, et ce train rapide desservant Aix-en-Provence, Gardanne et Marseille.

Nous attendons 10 000 usagers par jour dans les trains à horizon 2020. Nous voyons bien que nous avons besoin d'accroître l'offre de transport pour les usagers. Nous avons non seulement besoin d'accroître le nombre de trains, mais également avoir plus de places assises pour les usagers. C'est-à-dire d'avoir des trains plus longs. Nous y travaillons avec la SNCF et la région. L'objectif est d'enlever les voitures de la route, en tout cas pour un maximum. 75 % des nouveaux usagers viendront de la route pour accroître la part du ferroviaire. L'objectif est également de poursuivre le développement du transport des marchandises, notamment sur l'itinéraire Gardanne, Aix-en-Provence Rognac, aéroport de Marseille et Fos-sur-Mer.

1.5 COMMENT MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX ?

Nous avons aujourd'hui plusieurs aménagements programmés. Au travers de cela, une modernisation va être réalisée, d'abord pour répondre à notre objectif : plus de trains rapides et une meilleure régularité, à savoir plus de trains à l'heure. Trois zones de doublement de voie sont étudiées, premièrement entre Saint-Antoine et le secteur de la Gavotte, ce qui concerne la commune de Septèmes-les-Vallons sur une centaine de mètres. Une double voie est étudiée entre Plan de Campagne et Simiane et une autre entre Gardanne et Luynes.

Il faut savoir que pour atteindre l'objectif prioritaire de 2020, d'avoir quatre trains par heure et par sens entre Marseille et Aix avec un cadencement d'un quart d'heure, c'est-à-dire un train toutes les 15 minutes, les aménagements strictement nécessaires concernent la modernisation de toutes les installations ferroviaires de la gare d'Aix-en-Provence, qui anticipe la typologie métropolitaine et les besoins liés à la réouverture de la ligne ferroviaire d'Aix-Rognac. Cela permettra demain pour les usagers, de faire Plan de Campagne-Vitrolles en train ou Septèmes-les-Vallons-Vitrolles en train. Ces choses-là ont été anticipées à ce niveau-là. Nous anticipons également l'augmentation du trafic au nord d'Aix-en-Provence, à destination ou en provenance de nouvelles haltes potentielles sur lesquelles nous travaillons également avec nos partenaires.

Plus de dessertes. Pour créer une nouvelle halte, elle doit être souhaitée sur le territoire, d'où la concertation. Il faut qu'elle réponde à un besoin global et à une approche globale. Il est vrai qu'aujourd'hui, deux créations, deux haltes sont projetées, notamment celle de Plan de Campagne que je vais vous présenter.

Il y a la suppression d'un passage à niveau qui est sur la ligne. Nous étudions également l'électrification.

Quand nous regardons l'enveloppe financière qui est énorme, 407 millions d'euros pour l'ensemble des travaux, il y a des priorisations qui vont être menées au travers des discussions en cours sur le contrat de plan et de la région. Cela va fixer les priorités en matière d'aménagement. Un des ressentis que nous avons aujourd'hui depuis les quatre premières réunions publiques est d'abord d'avoir plus de trains rapides, plus de trains réguliers et une meilleure qualité de service. Pour atteindre cet objectif de quatre trains par heure et par sens il faudrait réaliser 156 millions d'euros d'investissement pour avoir cette offre de services à horizon 2020.

Concernant la création de haltes, c'est la même chose. Si nous arrivons à avoir un projet global, et nous sommes bien avancés sur Plan de Campagne pour l'avoir, la halte pourra être retenue au titre de ce projet. Vous voyez que l'électrification a un coût relativement très important. Cela est notamment dû à l'historique de la ligne, à son tracé sinueux en milieu urbain avec de nombreux ouvrages d'art. L'électrification a également été étudiée. Il est vrai qu'en matière de priorité à ce jour, pour l'instant, le ressenti que nous avons dans les réunions publiques avec les usagers et les riverains est que nous sentons bien que la volonté est d'avoir plus de trains rapides entre Marseille et Aix-en-Provence, d'avoir de nouvelles haltes, notamment à Plan de Campagne. Les avis sont positifs et nombreux dans les différents supports de communication qui nous remontent à ce jour.

Actuellement, les études sont financées par l'Etat, la région, le CG 13, MPM, la CPA et Réseau Ferré de France. Nous avons également mis en place des partenariats innovants avec France Nature Environnement qui joue le rôle du regard de la société civile extérieure, qui fait le relais également avec les milieux associatifs, avec les associations environnementales, et au niveau des CIQ, pour avoir justement ce relais et les expertises bien entendu des études environnementales. Nous travaillons également avec l'agence d'urbanisme de Marseille et l'agence d'urbanisme du pays d'Aix. Nous travaillons à faire en sorte que notre projet ferroviaire s'inscrive bien en compatibilité avec les démarches territoriales lancées par les collectivités que sont MPM et la CPA notamment.

1.6 QUE VA-T-IL SE PASSER AUX PENNES-MIRABEAU, A CABRIES ET A SEPTIEMES-LES-VALLONS ?

Nous allons arriver directement au sujet cible de la réunion de ce soir : la création de la halte Plan de Campagne. Historiquement, le site avait été étudié à l'époque et Monsieur le Maire l'a rappelé. C'était le site Nord qui est situé ici. Nous étudions actuellement avec nos partenaires un site sud qui se situerait ici. Les quais se situeraient à ce niveau-là. Il y a ensuite deux possibilités pour réaliser l'accès au quai : soit nous utilisons un pont-rail qui part du chemin Bassot, qui est situé à proximité immédiate de ce quartier résidentiel ; soit nous mettons à profit ce passage qui se situe au niveau de la RD 743 qui a le mérite d'être en connexion directe avec l'ensemble des lignes de transport collectif du département, de la CPA. Du point de vue intermodalité, le passage préférentiel pour accéder aux quais se situe ici. Comment pouvons-nous accéder au quai ? De part et d'autre, nous allons par exemple créer deux rampes adaptées aux personnes à mobilité réduite permettant d'accéder depuis ici jusqu'au quai, avec une sécurisation de la RD 743 de manière à avoir un trottoir très large et sécurisé de cinq mètres de largeur permettant justement aux vélos, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite de pouvoir accéder aux quais en toute sécurité.

Nous sommes en échange direct avec le département, et la CPA travaille actuellement sur la requalification de la route RD 743. Nous avons également un autre sujet non négligeable à prendre en considération, l'extension du bus au niveau de service qui se situe ici. Nous avons également de prochains travaux routiers qui vont être ici effectués avec un rond-point pour une meilleure fluidification. Il est vrai que la solution du passage par ici semble être la plus performante. Sur le dimensionnement lié à l'intermodalité et à l'urbanisme, à savoir le nombre de places assises, les accès routiers, le type d'aménagement que nous pouvons envisager autour de la halte, qu'il s'agisse du logement, du tertiaire ou autres, tout ce travail sera piloté par la CPA en 2015 et permettra du coup d'avoir l'approche globale de la halte de Plan de Campagne, à savoir une approche ferroviaire, une approche intermodale, mais également une approche liée à l'urbanisme.

Monsieur Barret, voulez-vous compléter mes propos ?

Guy BARRET, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la CPA

Non. Il y a beaucoup de projets en cours. Des choses vont arriver en mars 2015. Il y aura une restructuration du réseau. Nous réfléchissons beaucoup sur ce projet.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Ces aménagements-là ont très peu de chances d'être retenus dans le contrat de plan Etat-région, car ces aménagements ont une vision cible à 2030, de six trains par heure et par sens. Pourquoi 2030 ? Parce qu'il y a la traversée souterraine de la gare Saint Charles. La Gare Saint-Charles est saturée. Il y a des gens que je reconnais dans la salle et qui partagent aussi ce constat-là. Nous avons quand même anticipé les aménagements qui seraient nécessaires pour atteindre six trains par heure et par sens. Il est vrai que concernant le doublement de la voie entre Saint-Antoine et la Gavotte, nous sommes en plein milieu urbain, proche du boulevard Barnier qui va jusqu'à l'autoroute ici. Cela relève de complexités fortes. Nous savons faire, mais nous restons quand même en milieu urbain. Je vois Monsieur Molino grimacer. Il est vrai que cela reste compliqué quand même. Toujours est-il que nous étudions ces aménagements, mais ce ne seront pas des aménagements qui seront réalisés en 2020, sauf si nous avons une enveloppe colossale, ce dont je doute.

Par anticipation, nous avons souhaité quand même l'étudier de manière à pouvoir formuler auprès des collectivités nos remarques, nos réserves pour ne pas compromettre l'avenir. Il est fondamental de ne pas le compromettre en matière de ferroviaire. Nous regardons une modernisation de l'ensemble de notre réseau ferroviaire.

Je reviens un peu en arrière. Cela se situe en sortie de la gare de Saint-Antoine. Nous remontons ici vers le boulevard Barnier, et nous nous situons là au niveau du tunnel de la Gavotte.

Pour finir sur le projet, j'arrive sur la conclusion, à savoir : comment vont se passer les travaux ? J'espère d'abord qu'ils vont bien se passer.

Le point important est que nous ne fermerons pas les lignes pendant deux ans. C'est un point important pour les usagers et les riverains. Nous étendrons autant que possible l'activité. C'est-à-dire qu'il y aura pas mal de contraintes techniques de réalisation, mais nous y arriverons pour minimiser les impacts. Des travaux se dérouleront à la fois de jour et de nuit. Nous nous rapprocherons des collectivités pour cela, pour regarder quel est le meilleur compromis pour réaliser nos travaux. L'idée est globalement de maintenir l'activité ferroviaire, y compris en heures de pointe. Il y a aujourd'hui une activité ferroviaire qui est présente. Nous allons tout faire pour la maintenir. C'est un travail sur lequel nous nous sommes engagés. Nos partenaires y veillent pour limiter les perturbations. L'idée étant de fermer la ligne uniquement pendant la période estivale pour pouvoir réaliser les gros travaux, notamment l'élargissement de tunnels autour du secteur de Luyens. Nous ne sommes pas trop magiciens pour pouvoir les réaliser en circulation.

Il y aura forcément un plan de circulation. J'en appelle aussi aux gestionnaires de la voirie sur le plan de circulation. Il est important au travers de ce plan de circulation, qu'il soit bien partagé avec les gestionnaires de voirie, avec les acteurs économiques aussi pour ne pas compromettre l'activité en cours, et les projets de voirie lancés par des collectivités et les mairies ou d'autres aménageurs. Nous devons trouver la meilleure concertation préalable pour mieux gérer le chantier.

Nous souhaitons un chantier aux abords propres.

Il y aura une information régulière aux riverains et aux usagers. Cela va de soi. Elle commence aujourd'hui et elle se poursuivra jusqu'en 2020. Nous allons certes faire des réunions et des visites

du chantier avec les élus, mais également avec les riverains et les usagers intéressés. Il est important collectivement que nous puissions partager ensemble les enjeux de ce projet ferroviaire.

Concernant le bilan, il vous sera présenté en 2015. Ce bilan sera rendu public. Vous y aurez accès via le site Internet du projet. Vous aurez accès au bilan de la concertation. L'enquête publique se conduira sur l'ensemble des communes en 2016. Il y a dès à présent une consultation volontariste pour préparer, dans les meilleures conditions, le dossier d'enquête publique pour pouvoir arriver à une déclaration d'utilité publique en 2017 qui nous permettra de commencer les travaux. Nous espérons une mise en service du projet à la fin de l'année 2020.

J'en ai terminé. Place aux échanges. Le site Internet du projet vous permettra d'accéder à toutes les données nécessaires.

Estelle BRISSET, agence KFH

Très bien. Merci Sébastien. Merci à tous nos intervenants.

2. TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

Estelle BRISSET, agence KFH

Je crois que vous avez l'essentiel des informations pour prendre la parole. Revenons dans le vif de la concertation. Je vous demanderai de vous présenter avant de prendre la parole, soit à titre personnel, soit au nom de la collectivité ou de l'association que vous représentez. Si vous souhaitez vous exprimer, vous levez la main et vous aurez la parole. Quelqu'un viendra vers vous avec un micro. Je vous remercie d'être relativement bref pour qu'un maximum de personnes puisse s'exprimer ce soir, et pour que nous puissions vous apporter un maximum de réponses.

Qui veut commencer et poser la première question à nos intervenants ? Madame, nous vous apportons un micro pour que toute la salle puisse vous entendre. Levez-vous et présentez-vous, s'il vous plaît.

Danielle BRACCINI, riveraine

J'habite Les Pennes-Mirabeau, aux Cadeneaux. Je voudrais savoir ce que vous sous-entendez par site propre. Je ne vois pas comment, par exemple de la gare de Plan de Campagne, nous pourrions accéder aux différents quartiers de la commune comme la Gavotte. C'est vraiment bouché le soir. Lorsque je dois me rendre à Marseille, je vais avec ma voiture jusqu'à la gare de Septèmes-les-Vallons pour prendre le train, ou alors je prends le 97 qui passe par l'autoroute, mais je vois mal comment je pourrais me dispenser de ma voiture et que le site soit propre. Ces accès à la gare de Plan de Campagne sont saturés. Comment faire ? Qu'entendez-vous précisément par site propre ? Cela ne changera rien à la situation entre la gare et là où nous habitons. Ce sera peut-être très bon pour la zone de Plan de Campagne, pour le lieu de travail, mais nous qui habitons sur la commune, nous sommes bloqués aux Cadeneaux, ne serait-ce que par le rond-point qui se trouve en bas au niveau de l'échangeur où à certains moments le soir, il y a des bouchons. Je voudrais savoir ce qu'est un site propre ?

Estelle BRISSET, agence KFH

Monsieur Amiel, vous voulez répondre à votre administrée qui habite Les Pennes-Mirabeau ?

Michel AMIEL, Sénateur-Maire des Pennes-Mirabeau

Vous soulevez la question des problèmes de circulation au niveau de la ville Les Pennes-Mirabeau. C'est pour cela que je veux bien répondre. Qu'est-ce qu'un transport en commun en site propre ? Comme son nom l'indique, c'est un transport qui emprunte une voie qui lui est strictement dédiée. Il est évident que vous, aux Cadeneaux, pour rejoindre la gare de Plan de Campagne, vous n'aurez pas un site propre. Nous parlons de transport en commun en site propre selon certains axes, en particulier la 113, puisqu'il y aura un bus à haut niveau de service. Une partie seulement sera en site propre, et ensuite le long de l'épine dorsale de Plan de Campagne et de la départementale 6. Il est évident que ce projet n'a pas pour ambition de régler tous les problèmes de circulation. L'intérêt de ce projet en termes de déplacement urbain... Le terme est revenu à plusieurs reprises dans la présentation. Nous avons parlé d'intermodalité. C'est-à-dire qu'il y aura certes une gare qui dessert sur le site de Plan de Campagne depuis la voie ferrée entre Aix et Marseille. L'intérêt est de pouvoir gagner ce lieu avec un véhicule, d'y laisser le véhicule, et ensuite de pouvoir prendre le train. C'est la philosophie générale du projet. Il a été bien dit qu'il y avait 250 000 déplacements par jour sur cette zone. 7 % relèvent uniquement du transport en commun. Le but est d'augmenter les transports en commun. Le problème général de la circulation en ville, et aux Pennes-Mirabeau en particulier, ne relève pas du projet de gare de Plan de Campagne.

André GUINDE, Vice-président délégué aux transports, Conseil Général du 13

Je vais ajouter un petit mot si tu permets, Michel. Il faut penser la gare de Plan de Campagne comme un pôle d'échanges. Un pôle d'échanges, c'est là où vient aboutir l'ensemble des moyens de transport en commun qui existent ou qui pourraient se développer à partir de ce point d'échange. Il est certain que nous mettons un point d'échanges avec la possibilité de prendre le train, ce qui sera la plupart du temps le cas, mais aussi de prendre les cars existants ou à développer. Arrivera ensuite la place des municipalités qui devront sans doute mettre en œuvre aussi des moyens de transport en commun plus légers et plus petits, ceci pour aller non pas faire du porte-à-porte, mais pour desservir certains quartiers qui aujourd'hui sont mal desservis ou pas desservis du tout en transport en commun. Il faut voir cette halte dans l'ensemble des moyens et de l'intermodalité qui va pouvoir se mettre en place à partir de ce point d'échange.

Guy BARRET, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la CPA

Je vais peut-être compléter pour vous dire que le sujet que vous avez abordé est très important. Il est plus en relation avec le PDU (Plan Déplacement Urbain) qui est en cours de mise en place. Si vous êtes très intéressés, vous avez demain soir une réunion publique sur le PDU à Trets et dans deux jours une autre à Bouc-Bel-Air. C'est vraiment ce genre de question qui pourrait être posée lors de ces réunions publiques. Le train ne pourra pas régler tous les problèmes. Le PDU peut par contre y contribuer. La problématique de la ville est un peu compliquée. Il est possible de faire des sites propres dans certains endroits, mais cela est plus compliqué dans d'autres. Il y a également d'autres techniques. Il y a des systèmes de priorisation des bus aux carrefours. Beaucoup de petites choses peuvent être faites pour que les transports en commun soient plus efficaces. Il y a aussi des modes doux, des modes actifs que nous pouvons développer. Cela fait également partie du PDU : le vélo et la marche à pied. Ce n'est pas toujours facile, mais nous essaierons. Le PDU, c'est cela.

Danielle BRACCINI, riveraine

Si je descends à pied le vallon de l'Assassin, je risque de me faire écraser.

André MOLINO, Maire de Septèmes-les-Vallons, Conseiller communautaire de Marseille Provence Métropole (MPM)

C'est pour cela que je disais dans mon intervention qu'il était très important d'avoir des parkings relais. Si dans le cadre du plan, il y a une gare sans parking relais, nous rencontrerons de grosses difficultés. Je vais prendre ma propre commune. Nous avons le parking relais. Nous avons ensuite les lignes notamment de la RDT, de la RTM, et nous avons en même temps des petits cars qui vont récupérer dans les différents quartiers, les gens pour les ramener au niveau de l'axe central ainsi que de la gare. Il est bien d'avoir à un moment donné des gares, mais il est certain que ce n'est pas ce qui va régler totalement les problèmes des voitures. Il faut que nous puissions bien marier, au niveau de la voie ferrée, les projets que nous mettons actuellement en place et les projets de cars. Je comprends bien les problèmes d'embouteillages à la sortie de l'autoroute. Je suis resté coincé ce soir. Si nous nous servons plus des projets de cars et de la voie ferrée et qu'il y a vraiment des parkings relais, vous verrez qu'il y aura moins de voitures au même moment et à la même heure. C'est-à-dire que ce sera beaucoup plus fluide.

Serge BARONI, riverain et élu au Conseil Municipal des Pennes Mirabeau

Je suis militant communiste, et en même temps élu aux Pennes-Mirabeau. Ce problème de transport a 30 ans de retard. Cela a été dit. Il y a quelque chose que j'ai du mal à pardonner, mais je ne veux pas tout ressasser. Il y avait une brochure aussi élégante que celle d'aujourd'hui en 2006, où des illusions étaient semées. La gare à Plan de Campagne était prévue. Elle ne s'est pas faite. Je pense certainement que le Maire de Marseille a crié plus fort. Il a obtenu trois gares à Marseille, et nous n'en avons pas obtenu. Je ne dis pas qu'il ne les fallait pas, à Marseille. Un grand retard a été pris. Je vois avec satisfaction que nous allons pouvoir le combler. Il faut retenir le positif. Toutes les études qui ont été faites en 2006, tout ce papier, toutes ces réunions, toutes ces concertations ne sont pas à la poubelle. Nous ne partons pas de zéro. Je le dis dans le désordre, mais je vais essayer d'être bref.

Le problème qui est posé est effectivement le transport par car dans nos communes. Ce n'est pas le problème de la gare. Bien sûr qu'il faut déjà maintenir ces cars sans attendre, pour que nous puissions circuler avec des bus ici sur Les Pennes-Mirabeau, en dehors du créneau de sept heures du matin à sept heures du soir, et rien le dimanche. Cela me paraît totalement évident. Même si ce n'est pas le lieu de le poser ici, je le pose. Madame ne poserait pas le problème s'il y avait des bus comme il faut, pratiques et confortables. Il faut y venir avec des petits bus. Cela fait des années que nous en parlons, des petits bus à cadence plus importante. Concernant cette gare, c'était une gare qui était prévue. Je ne veux pas jouer sur les mots, mais c'est devenu une halte. Je retire la sonnette d'alarme. Il faut voir si une halte peut répondre aux besoins dans une zone comme Plan de Campagne. Je ne veux pas m'attarder sur les personnes à mobilité réduite et compagnie, mais je sais qu'il y a des endroits où ces personnes ne peuvent pas aller, parce que c'est une halte et il n'y a personne, ou ce sont des gares comme à Septèmes-les-Vallons, mais il n'y a personne non plus qui y travaille. Je pense qu'il faut réfléchir.

Je sais que cela représente des sommes considérables. Je l'ai vu. Je l'ai lu et j'en suis conscient. Ce sont tous nos impôts, de toute façon. Nous devons donc être vigilants. Nous devons réfléchir à ne pas sous-dimensionner cette question. J'ai entendu avec intérêt qu'il fallait voir si c'était souhaité, que vous allez consulter les riverains et les usagers. Je souhaite vraiment que les usagers et les riverains, ceux qui habitent Plan de Campagne, parce qu'il y a un bureau de vote, soient vraiment concertés. Que nous le fassions à Septèmes-les-Vallons est bien. Il faut que nous

nous attardions vraiment sur ce point particulier, car à Plan de Campagne, ce qui explique que nous n'avons pas fait la gare est que beaucoup de gens, ici et ailleurs, ce qui les souciait à Plan de Campagne, c'était le travail du dimanche. Cela les inquiétait. Dans les concertations pour le travail comme pour l'accès à la gare, les gens doivent être concertés. Les concertations sur Plan de Campagne se passent souvent avec l'association des commerçants. C'est normal, mais jamais avec les riverains, jamais avec ceux qui vivent là-bas. Je terminerai sur ce tableau. Il faut bien sûr applaudir des deux mains cette halte-gare. Il faut absolument que les trains soient réguliers. Ceci est le fait de la SNCF. Si elle ne met pas de conducteur, il n'y a pas de train. Il faut que les horaires soient étudiés. Je suis content d'apprendre... Concernant les étudiants aux Pennes-Mirabeau pour se rendre à Aix, il y a trois cars le matin et trois cars le soir. S'ils n'ont pas cours l'après-midi, ils attendent. Ils se débrouillent. Ils mangent et s'amuse sur place. Je le dis un peu avec virulence. C'est très bien que nous aménagions cela. Les habitants des Pennes-Mirabeau pourront alors se déplacer. Ils pourront prendre le train à Plan de Campagne ou à Septèmes-les-Vallons. Merci.

Estelle BRISSET, agence KFH

Il y a beaucoup de choses dans les propos de Monsieur, dont les bus...

Guy BARRET, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la CPA

Juste pour vous dire que vous aurez des bus directs à partir du 1^{er} mars, des Pennes-Mirabeau à Aix-en-Provence

Estelle BRISSET, agence KFH

C'est une bonne nouvelle. Pouvez-vous répondre sur la mise en place des petits bus ? Il y a la halte et la gare. Il y a également l'histoire du projet, la concertation avec les riverains à Plan de Campagne. Sébastien peut-être, sur ce dernier point ?

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Sur le sujet halte ou gare. Très clairement aujourd'hui, le choix est un choix global sur plusieurs projets. Nous partons sur des solutions haltes sans personnel. Cela n'empêche pas les réflexions que nous menons. Nous en menons une actuellement sur Saint-Antoine ainsi que sur Septèmes-les-Vallons. Nous réfléchissons à la présence humaine autour de la gare et de la halte avec des services associés régulièrement présents. Il est vrai que Septèmes-les-Vallons a un coup d'avance. Je ne sais pas si Monsieur Petit complétera mes propos sur cette nécessité de présence humaine pour que nous puissions avoir un distributeur de billets régionaux et l'information voyageurs avec des services présents en lien avec le besoin de la halte.

Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Pour vous citer un exemple très proche d'ici, il y a la gare de Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence. Elle a débuté comme halte, et il y a maintenant deux personnes présentes. Tout dépend de la dimension que cela prend et de la fréquentation. Je rejoins ce que disait Sébastien Mis. C'est avant tout : quelle intégration faisons-nous dans l'espace urbain ? Comment faisons-nous en sorte que ce soit un lieu de services multiples ? Des services liés à la mobilité, au transport bien entendu, mais aussi des services autres. Lorsque nous sommes sur Saint-Antoine, nous réfléchissons pour voir si nous ne pouvons pas trouver des services publics divers et variés qui

permettent en même temps d'assurer de la présence humaine, mais aussi d'apporter une certaine sécurité et tranquillité. Cela permet en même temps aux uns et aux autres de trouver les services appropriés.

Estelle BRISSET, agence KFH

Naître halte et devenir gare.

Michel AMIEL, Sénateur-Maire des Pennes-Mirabeau

Il faut peut-être rajouter un mot. Ce n'est pas une gare ou une halte perdue au milieu de nulle part. C'est un véritable projet d'aménagement. Je rappelais tout à l'heure, 2006. En tant que conseiller général, j'avais pu à l'époque obtenir l'étude auprès du conseil général, étude qui n'avait pas abouti à cette époque. C'est dommage, mais cela a quand même été un point de départ. Nous avons loupé le train à l'époque. C'est le cas de le dire. C'est là que le projet a commencé à mousser, si je peux m'exprimer ainsi. Je rappelle que certaines personnes n'en voyaient pas l'intérêt, ni en termes de transport, ni en termes économiques. C'est quelque chose qui a mis beaucoup de temps. Dans de très nombreuses réunions, que ce soit au pays d'Aix comme au conseil général à l'époque, je suis intervenu pour rappeler l'intérêt de ce projet et pas uniquement l'intérêt penno-pennois, un intérêt qui dépasse largement... Nous parlions d'Aix-en-Provence et de sa desserte. Guy Barret vient de rappeler ces lignes nouvelles qui vont démarrer à partir du 1^{er} mars. C'est en effet un progrès. J'espère de tout cœur que ce projet se réalisera, et qu'il y aura une amélioration supplémentaire pour la desserte des territoires d'Aix comme de Marseille.

Estelle BRISSET, agence KFH

Très bien. Monsieur Barret, voulez-vous rajouter quelque chose ?

Guy BARRET, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la CPA

Je voudrais juste rappeler que la communauté du pays d'Aix a engagé un travail de requalification de Plan de Campagne en mettant beaucoup d'argent pour sécuriser, pour lui redonner un peu de jeunesse. La halte ferrée fait partie intégrante du projet de requalification, de renouveau de cet espace. Je pense que nous n'aurons pas de difficultés pour trouver de l'activité à cette halte ferrée. Cela viendra tout seul. Il faudra effectivement un objet immobilier autour. Je pense que d'une façon générale, partout où il y a des parkings, il faut qu'il y ait de la vie, car sinon, cela pose des problèmes au niveau de la sécurité. La vidéosurveillance ne suffit pas.

Estelle BRISSET, agence KFH

Sébastien, peut-être un mot sur la concertation avec les riverains.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Oui. Tout à fait. Nous avons des usagers et des riverains qui sont présents aujourd'hui. Il est vrai que nous avons cherché à aller au-delà des acteurs économiques de la zone d'activité. Ceci est un premier point. J'ai rappelé tout à l'heure le second point à noter. Les CIQ sont grandement invités à nous contacter aussi pour une information de proximité. Nous le ferons mercredi à Septèmes-les-Vallons. Ce n'est pas parce que la concertation s'arrêtera le 17 décembre que je partirai en

congé pour autant. Je serai forcément questionné. J'invite aussi ces riverains à venir à notre rencontre. Nous avons rencontré les riverains de Luynes la semaine dernière, chez eux, à sept heures du matin avant de partir au travail. C'est quelque chose que nous pouvons faire. Nous nous adaptons. Nous sommes ici pour vous informer sur le projet. Nous sommes là pour préparer la concertation dans les meilleures conditions de manière à faciliter le travail du futur en 2016.

Joseph CHIARELLO, retraité PCF Front de Gauche

Bonsoir Mesdames, bonsoir Messieurs. Je suis docker à la retraite, militant du parti communiste français. Qui ne peut pas être réjoui ce soir de cette réunion publique ? Au bout de 30 ans de lutte, je crois que les victoires appartiennent à ceux qui luttent et qui sont là. Nous avons bien entendu le soutien de la mairie des Pennes-Mirabeau depuis un certain nombre d'années. Les commerçants de Plan de Campagne se réjouissent également d'une gare à Plan de Campagne, mais pas seulement. Je voudrais dire une chose un peu plus générale. Arrêtons la pollution sur Les Pennes-Mirabeau. Nous avons déjà les avions qui passent tous les jours. Nous avons la plus grande ligne européenne électrique. Nous avons un pipeline qui part de La Mède et qui va jusqu'à Puget-sur-Argens. Nous avons une décharge qui date depuis plus de 70 ans. Il n'y a pas si longtemps, la CITA a fait une enquête d'intérêt public, et il est dit aujourd'hui que les mâchefers ne sont pas polluants. Voilà la grande question.

Nous devons aérer cette zone de Plan de Campagne. Nous devons lui donner des moyens d'aérer pour la circulation. A l'endroit où on fabriquait des parpaings, il y a aujourd'hui six hectares qui viennent d'être libérés. Il y a encore la question des magasins. Les propositions que nous faisons sont d'installer un hélicoptère, un centre de secours pour les pompiers, une antenne de sécurité ainsi qu'une aire de repos pour tous les visiteurs du dimanche et de la semaine. Nous n'avons même pas de WC publiques à Plan de Campagne. Les seuls se trouvent dans les magasins. Nous sommes très inquiets de cette démarche. Nous tentons cette démarche pour la gare de Plan de Campagne. Elle vient à point, mais je crois que toutes les démarches qu'il pourrait y avoir à l'avenir doivent assurer la sécurité, car si vous prenez Plan de Campagne, c'est un trou. Quand vous arrivez, il y a Coca-Cola et l'autoroute. Il a été aménagé un chemin de dégagement pour la sécurité au mois d'avril. Nous nous apercevons que cela ne débouche pas à de bons endroits d'un bout à l'autre. La sécurité n'est pas assurée totalement. Je pense que la concertation doit se tenir à tous les niveaux. Nous ne devons pas penser qu'à la carte bleue du dimanche à Plan de Campagne. Nous devons lui donner un caractère assez humain. Nous serons bien entendu toujours là pour faire des propositions. Il faut que vive le service public. Nous en avons besoin. Quand vous nous parlez de remettre encore des cars sur la route, je n'irai pas trop dans le sens où les particules y seront encore plus. Que vivent le service public et tous les participants de ce soir pour que Plan de Campagne prenne un caractère et un visage humain. Merci.

Estelle BRISSET, agence KFH

Merci Monsieur. Est-ce que quelqu'un veut réagir aux remarques de Monsieur ? Pour celle du service public, tout le monde sera d'accord.

Guy BARRET, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la CPA

Nous pouvons dire que nous avons un comité de pilotage. Nous travaillons sur Plan de Campagne. De nombreux projets sont en cours. Nous n'allons pas polémiquer là-dessus. Nous travaillons sur ce sujet. Je pense que nous pourrions peut-être faire une réunion dans quelque temps.

Estelle BRISSET, agence KFH

Les remarques dépassent les problèmes.

Guy BARRET, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la CPA

Cela dépasse la concertation d'aujourd'hui.

Estelle BRISSET, agence KFH

La concertation ferroviaire de ce soir.

Joseph CHIARELLO, retraité PCF Front de Gauche

Si nous ne le faisons pas ici, nous ne le ferons nulle part.

Estelle BRISSET, agence KFH

Vous avez raison. C'est un moment pour s'exprimer.

Michel AMIEL, Sénateur-Maire des Pennes-Mirabeau

Concernant les questions des riverains que vous évoquiez à l'instant et peut-être pour répondre à des questions qui vont sans doute venir, je voudrais que vous remettiez la slide 23 avec les sites sud, les sites nord et les futurs quais. Le projet dont il est question ce soir, suivant le choix au nord ou au sud... Je pense que les choses sont relativement claires. Cela va provoquer une gêne par rapport aux riverains, au lotissement du Relais. Du côté sud, nous sommes à distance importante des habitations. Cela va peut-être permettre de répondre à des questions qui devraient venir.

Estelle BRISSET, agence KFH

Merci, Monsieur Amiel, pour cette précision. Je vais donner la parole à Monsieur qui l'avait demandée tout à l'heure. Nous reviendrons ensuite vers vous qui vous trouvez dans le fond. Ne vous inquiétez pas, nous ferons le tour de la salle.

David ESCALIER, Collectif de Défense des Terres Fertiles 13

Bonsoir. Salut, Jean-Yves. Je suis du collectif de défense des terres fertiles des Bouches-du-Rhône. Je suis venu spécialement pour avoir des réponses. Lorsque nous vous envoyons des questions, nous n'avons apparemment pas de réponse.

Vous, RFF, allez-vous toujours utiliser des traverses de chemin de fer traitées avec de la créosote, pesticide cancérigène, comme vous l'avez fait sur la modernisation de la ligne La Pauline-Hyères, et comme vous le faites partout sur la région PACA ?

Allez-vous continuer de pulvériser les pesticides sur les rails et sur les bas-côtés ? Comme vous le faites sur toute la région PACA. Je peux vous donner trois ou quatre exemples, entre autres : Aubagne, La Ciotat, Aix-en-Provence, Marseille, au niveau de Martigues. Je suis jardinier paysagiste, et je travaille sur des murs végétaux. Il n'y a absolument plus rien sur toutes les

traverses de chemin de fer. Si vous voulez me contredire, je le prendrai avec le sourire. Il n'y a pas de souci.

Y aura-t-il de la place pour les vélos dans les trains ?

Merci à vous.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Je vais vous répondre sur les deux premières questions qui me concernent directement. Vis-à-vis du traitement de l'environnement, c'est la première fois sur un projet ferroviaire en PACA que nous avons mis en œuvre un partenariat avec trois structures d'environnement qui suivent l'ensemble de nos études environnementales et nos études techniques. C'est un premier point pour donner un peu la garantie de notre position sur la thématique environnementale.

Concernant les traverses créosotées, c'est carrément un sujet. L'objectif est bien de les réduire à terme. Pour être transparent avec vous, nous commençons les études. Nous n'en sommes absolument pas encore sur la définition des consistances des aménagements. Nous souhaitons prioriser et faciliter la mise en place des traverses en béton monobloc pour limiter les impacts des traverses créosotées, notamment autour des zones de population, comme nous pouvons en avoir notamment autour des haltes. Des études sont en cours pour l'instant. L'objectif avec nos équipes est bien de privilégier les traverses en béton.

Concernant les pesticides, il y a également des innovations qui sont en cours, notamment sur la ligne de Carpentras qui seront mises en service pour l'année prochaine, avec justement la mise en place d'un traitement qui permet d'éviter le rejet de ces éléments, de ces pesticides phytosanitaires. Nous nous sommes aussi engagés... Nous ne l'avons pas mis assez en avant et cela est une erreur que j'assume et qui est malheureuse. Nous avons mis en place une démarche d'engagement de développement durable sur le projet. Nous avons très clairement des objectifs qui vont au-delà de la simple démarche en cours à Réseau Ferré de France. Je voudrais vous proposer de vous associer, suite à la réunion, à l'ensemble des démarches environnementales que nous mettons en œuvre, avec les équipes dédiées, France Nature Environnement, et avec également derrière un comité environnement qui suit spécifiquement la thématique environnementale.

Nous parlons de points négatifs, mais essayons de parler de points positifs. Nous travaillons actuellement sur le doublement de la voie entre Luynes et Gardanne. Nous avons typiquement un milieu naturel et des enjeux très forts. Nous travaillons aujourd'hui avec nos partenaires. Nous souhaitons mettre une partie innovation en place. C'est la création d'un éco-pont pour créer une continuité écologique qui n'existe pas au jour d'aujourd'hui au niveau de la RD 7. Ceci est une innovation régionale, pour le coup. Nous avons le soutien de nos partenaires. Nous travaillerons également sur la mise en place de banquettes qui permet de mutualiser les pistes qui servent à faire l'entretien du réseau. Il faut que ces pistes permettent également aux espèces d'avoir des continuités sur le terrain. Nous n'avons pas les yeux fermés. Si nous ne répondons pas, c'est qu'aujourd'hui, je suis un peu seul sur le projet. Les réponses seront apportées et la démarche est sûre. C'est une démarche écocitoyenne. Nous sommes également sur une volonté d'écoconception pour limiter les allers-retours des matériaux, limiter les bêtises que nous avons pu faire par le passé. Nous voulons essayer de mutualiser l'utilisation des matériaux avec – pourquoi pas – des projets de voiries ou autres, de nos remblais. Tout ce travail-là est en cours. Nous sommes en études. Nous aurions aimé vous présenter toutes ces démarches, mais cela fait beaucoup de choses dans une réunion publique. Voilà les premières réponses que je vous apporte. Nous pourrions travailler ensemble là-dessus si vous le désirez, avec mes collègues de France Nature Environnement PACA.

Concernant le vélo, je vais laisser la parole à Monsieur Petit.

Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Si j'ai bien compris, c'est dans le cadre du contrat de projets de la région 2007-2013. Des travaux sont en train de se réaliser entre Hyères et Toulon. Ils visent à passer de 7 à 23 trains par jour. C'est un projet de plus soutenu par la région pour densifier l'offre de dessertes ferroviaires. Si j'ai bien compris, ce sont des traverses en béton sur le linéaire. Là où SNCF et RFF maintiennent des traverses en bois, c'est là où il y a des aiguillages, des appareils de voie. Si j'ai bien compris, il y en a un qui est mal placé dans le sens où il y a une école à proximité. Il me semble que RFF est en train d'étudier le sujet. Ma connaissance sur ce sujet se limite à cela.

Concernant le vélo, il n'est pas interdit à bord des trains, des TER. Cela étant, sur les trains de pointe, il est vrai qu'il est mieux de ne pas le prendre, car il est difficile de pénétrer à l'intérieur. Que faisons-nous ? Nous essayons et nous avons un plan, qui d'ailleurs va se mettre en place en 2015. Nous voudrions installer un maximum de parkings à vélo dans les gares. Ils seront sécurisés. C'est-à-dire qu'ils se fermeront. Nous pourrions les ouvrir ou les fermer avec la carte Zou, la carte à puce que nous utilisons pour le déplacement, la carte Transpass ou celle de la RTM. Ce sont de toute manière les mêmes cartes au niveau du système. Les tarifications se retrouvent dessus de la même manière. Cela me permet de dire également que la région a un cadre d'intervention sur le vélo, ou vélo à assistance électrique, sur la réalisation de pistes cyclables ou autres. Dans le projet qui va être étudié par la communauté du pays d'Aix et avec les communes concernées, nous devons faciliter l'accès et regarder si nous pouvons avoir des cheminements vélos et piétons qui soient sécurisés et qui permettent de faciliter le déplacement. Le vélo n'est bien entendu pas interdit. Lorsqu'une personne fait le trajet quotidiennement et si c'est pour aller au fin fond de la zone de Plan de Campagne, il doit faire son déplacement. Il va jusqu'à sa zone d'emploi et il revient. Il laisse son vélo dans le parking à vélos sécurisé. C'est un peu le principe que nous essayons de mettre en avant.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Je voudrais juste compléter, car j'ai quand même oublié quelque chose. Il y a au niveau de Luynes, un magnifique site qui s'appelle le pavillon de chasse du Roi René. C'est un magnifique site historique que je vous invite à visiter. Nous allons élargir la voie. Nous allons notamment remplacer le tunnel par un pont, un éco-pont qui permettra, non seulement la continuité des espèces biologiques en leur permettant de traverser, mais également les cheminements piétons de randonnée. Cela permettra aux usagers, aux riverains qui viennent visiter autour de Luynes, de pouvoir cheminer librement à pied, non seulement dans le domaine de Valabre, mais également tout autour du bois de Bouc-Bel-Air. Cela fait partie des pistes qui sont actuellement étudiées.

Estelle BRISSET, agence KFH

Merci pour ces précisions.

Rémi MIRASSOU, riverain

Bonsoir. J'habite au 12 de l'avenue François Mitterrand. J'aimerais avoir quelques précisions sur l'étude du projet de doublement de la voie qui se situe devant chez moi.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Nous pourrions citer les détails à la fin de la réunion. De manière globale, la double voie de la Gavotte ne fait pas partie pour l'instant des priorités retenues à horizon 2020. Nous pouvons vous

présenter finement, ainsi qu'à tous les riverains immédiatement concernés, la manière dont nous allons élargir à la double voie, et dans quelles conditions. Nous avons des études là-dessus. Nous pourrions en parler avec vous sans problème. Je vous invite même à aller sur le site Internet. Nous pourrions venir à votre rencontre pour en discuter très précisément.

Patrice FERRATO, usager SNCF

Bonsoir. J'habite à Marseille dans le deuxième arrondissement. Je prends le train deux à trois fois par semaine pour me rendre sur mon lieu de travail qui se trouve à Saint-Antoine. Je pense que ma question peut intéresser l'ensemble des usagers. Votre projet de Plan de Campagne à Luyes est très bien. Le doublement des trains, c'est bien. En tant qu'usager, je peux vous dire que nous avons actuellement déjà du mal à les prendre, car ils sont souvent supprimés. Ils sont en retard. Le reproche que je peux faire à la SNCF est que nous ne sommes même plus informés. Nous sommes sur place et nous attendons le train. Je suis en retard le matin quand je vais au travail. Je suis en retard le soir lorsque je dois aller chercher mon fils chez l'assistance maternelle. J'envoie des messages sur le blog de la SNCF, et je n'ai pas de réponse. Vous avez soulevé le problème par rapport à cela. Nous avons parlé du système multimodal au niveau des transports en cars. C'est très bien. Il y a par contre des bouchons sur les routes. Les chauffeurs de cars sont parfois présents. Le problème de la SNCF est qu'ils n'ont pas de conducteur. J'aimerais avoir une réponse. Je vous remercie.

Arrivée de Monsieur FABRE-AUBRESPY à 19 heures 45.

Estelle BRISSET, agence KFH

Merci. Avant de passer la parole à Dominique Rovetta qui fait partie de la SNCF, nous allons répondre à Monsieur. Je voudrais saluer l'arrivée de Monsieur Fabre-Aubrespy, qui est le Maire de Cabriès. Il nous rejoint. Nous lui donnerons la parole dans un moment.

Nous sommes dans le moment d'échanges, questions-réponses avec les usagers.

Dominique ROVETTA, SNCF

Concernant la qualité de production que nous avons actuellement, je suis d'accord avec vous. Nous ne sommes pas du tout satisfaits non plus de ce que nous produisons aujourd'hui. Nous sommes bien conscients que ce n'est pas du tout à la hauteur de ce que nous pouvions attendre, de ce que notre autorité organisatrice peut attendre de nous.

Nous traversons depuis quelque temps... Cela dure un peu quand même, et je comprends l'exaspération que j'ai pu avoir dans d'autres réunions publiques ou ici. Nous avons une vraie crise sur le matériel. Nous avons une difficulté à l'entretenir de manière correcte. Pour remettre un peu toutes les choses à l'heure, nous avons très peu de trains supprimés pour manque de personnel. J'ai des chiffres, et je pourrais vous les montrer. Ils sont très dérisoires. Par contre, le manque de fiabilité du matériel est une grosse cause. Cela représente plus de 15 % des causes d'irrégularité. Nous avons également des problèmes de réseau. Ce n'est pas le cas pour le réseau marseillais. Il n'est pas vieillissant, à part quelques petits défauts du côté d'Aix ou autres choses. Nous n'avons pas de gros sujet. Ce qui est très gênant sur l'ensemble de tout le contour de l'étoile de Marseille, c'est la gestion de la circulation de la Gare Saint-Charles qui est une vraie horloge suisse. Nous avons eu de gros sujets de travaux, de retard du côté d'Aubagne. Cela a complètement perturbé Marseille. Vous avez vécu une vraie dégradation depuis début novembre. Elle a été très importante.

Cela va un peu mieux, car ces travaux sont terminés depuis très peu de temps. Il est vrai que cela a énormément pénalisé, puisque nous avons perdu 10 points de régularité. Il y a donc 10 % de trains de plus en retard sur l'ensemble de l'étoile de Marseille depuis début novembre. Ce n'est quand même pas rien. Nous en sommes conscients. Cela va aller mieux maintenant. Nous travaillons du côté du matériel pour être meilleurs. Nous vous parlons souvent des causes externes. Vous pouvez le comprendre, quand il y a un accident ou quoi que ce soit, les gens prennent patience. Nous comprenons que vous l'êtes moins quand les causes nous sont propres. Sachez que nous y travaillons et que nous essayons de faire au mieux. Nous avons mis en place un plan d'action qui devrait donner des résultats sur le premier semestre. Je ne veux pas vous faire une promesse de Gascon. Sachez que nous vous entendons, et que nous essayons de faire mieux.

Estelle BRISSET, agence KFH

Très bien. Merci, Dominique Rovetta. Je passe la parole au Monsieur qui se trouve à côté.

Thierry GRANGIER, riverain

Bonsoir. J'habite 15 bis rue François Mitterrand. J'habite la basse Gavotte. La gare de Plan de Campagne est impeccable. Il n'y a pas de souci, mais j'utilise la gare de Saint-Antoine. Je suis un peu confus dans le sens où quand je vais dans cette gare, il est naturel d'y aller à pied. Quand j'arrive dans cette gare, c'est limite un coupe-gorge. Excusez-moi l'expression. Je sais qu'il y a ce problème, et nous ne pouvons pas retirer de ticket. Ce n'est pas la peine de vouloir garer sa voiture le soir, car il n'y a pas d'assurance. Je suis donc obligé de monter à Septèmes-les-Vallons pour prendre le train. Je sais que ce n'est pas la juridiction de la commune. Y a-t-il quelque chose de prévu au niveau de la sécurisation des gares et des parkings avec tous les projets pour que l'usager puisse garer son véhicule en toute sécurité pour pouvoir prendre le train ?

Estelle BRISSET, agence KFH

Peut-être Monsieur Petit, pour l'autorité organisatrice ? Vous pourrez ensuite, Monsieur Molino, rajouter un mot si vous le désirez.

Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Nous avons tenu une réunion de concertation à Saint-Antoine il y a une dizaine de jours avec la Maire du secteur, Samia Ghali. C'était plutôt intéressant. Je pense que nous allons enfin avoir quelque chose qui va se mettre en place, qui va ressembler à une véritable halte ferroviaire, si ce n'est pas plus. Je pense que tout le monde a compris, que ce soit au niveau de MPM, au niveau des autres collectivités que nous pouvions faire ici un véritable pôle d'échange multimodal, par rapport aux milliers d'habitants qui se trouvent dans le secteur. Par rapport aux connexions possibles, il y a quelque chose qui se réalise. Je pense en plus que ce qui a été intégré au sein de MPM, c'est le fait qu'il y avait un projet urbain qui devait se réaliser. Vous avez d'ailleurs pu constater que petit à petit, cette gare qui était complètement enclavée – et qui à juste raison donnait un sentiment d'insécurité qui pouvait être d'ailleurs réel à certains moments – est en train de s'aérer. Nous commençons petit à petit à voir le boulevard qui traverse Saint-Antoine. Des constructions se sont opérées. Il va y avoir des logements et des bureaux. La poste va s'installer. La présence humaine va s'installer petit à petit. Nous sommes vraiment sur une transformation en profondeur de ce lieu. Je crois que c'est vraiment le bienvenu. Il faut savoir en plus que tous les trains vont s'arrêter à Saint-Antoine, y compris ceux qui vont aller au-delà d'Aix-en-Provence, d'où l'intérêt du poids stratégique multimodal de cet endroit.

Cela me permet de dire également que s'il y a une erreur à ne pas commettre, c'est celle qui a été faite lors de la première phase d'Aix-Marseille. Un certain nombre de haltes n'ont pas été terminées. Saint-Antoine en est un exemple. Les autres gares de la partie basse de la ligne en sont d'autres exemples. C'est bien le travail que nous mettons en place avec les collectivités. C'est d'ailleurs pour cela que le préfet de région a mis en place un comité territorial. Il faut que les travaux sur l'infrastructure et les travaux de réalisation des gares soient concomitants de façon à ce que le jour où nous présenterons le projet, où il se termine, que tout soit terminé. Nous devons aller plus loin qui plus est. Nous devons faire pour chacune des haltes et gares que cela fasse partie d'un projet urbain à l'image de ce que le maire des Pennes-Mirabeau a présenté par rapport au futur projet de Plan de Campagne. C'est-à-dire qu'il faut que cela s'inscrive avec un projet d'aménagement du territoire, avec des actives : du logement, du développement économique, des commerces. C'est de l'intermodalité et de la présence humaine. Nous devons faire tout cela et c'est de cette manière que nous aurons un projet réussi et que nous éviterons les erreurs. Vous le vivez actuellement par rapport à Saint-Antoine, à juste raison.

André MOLINO, Maire de Septèmes-les-Vallons, Conseiller communautaire de Marseille Provence Métropole (MPM)

Je vous remercie d'être venus à Septèmes-les-Vallons. Nous vous accueillons bien volontiers. Les propos de Monsieur Petit sont tout à fait justes. Au niveau de la commune, dans le cadre du développement au niveau de la gare, nous avons un projet de construction de 200 logements qui sont les logements des Deux Moulins. Nous avons mis le parking relais en route avant la création des 200 logements. Il est vrai que nous avons également de nombreuses habitations autour, notamment avec les Collines. Nous n'avons aucune difficulté. Cela a été un peu plus compliqué pour Saint-Antoine. Il y a eu au départ tout un tas de projets qui étaient prévus, etc., et qui n'ont pas vu le jour. Au niveau du fonctionnement, cela peut bien se passer à partir du moment où il y a de l'animation. Il faut que nous ayons des quartiers qui vivent ainsi que des parkings relais. La difficulté que nous pouvons aussi rencontrer quelquefois quand nous faisons des parkings relais est qu'il n'y a rien autour. Nous rencontrons des problèmes d'insécurité automatiquement. Même si le travail a été fait sur Saint-Antoine, il y a un parking relais qui existe, les gens ne l'utilisent pas, car ils ont de nombreuses inquiétudes, notamment le soir quand ils doivent aller récupérer leur véhicule.

En ce qui concerne Septèmes-les-Vallons, nous avons travaillé en amont. Nous avons peut-être eu la possibilité de le faire et cela n'a pas été le cas ailleurs. Je peux vous dire que cela fonctionne très bien.

Marc MERINO, commerçant

Bonjour. Je suis propriétaire d'un commerce à Plan de Campagne. J'aimerais savoir si vous avez une date à nous donner pour le choix du site.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Sacrée question. Comment vous répondre rapidement ? La concertation nous aide aujourd'hui à orienter les sites. Si vous avez une prise de position à avoir, n'hésitez pas à la faire valoir au travers de nos supports de communication. Nous sentons bien que nous avons deux sites qui se confrontent. La décision qui viendra arrivera durant l'année 2015 à l'issue de la concertation, à l'issue des études menées par la CPA en matière de dimensionnement, d'intermodalité, d'urbanisme et de foncier. Je pense que l'année 2015 devrait permettre de nous positionner de manière fine sur le site ressenti dans tous les cas de figure. Du point de vue ferroviaire, c'est la

même chose pour. C'est plutôt de savoir par où nous réalisons l'accessibilité. Je pense que le travail est à faire avec la CPA.

Marc MERINO, commerçant

Ce ne sera donc pas avant 2015 ?

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Je pense 2015, et sans doute premier semestre 2015, si nous voulons donner une seule date.

Marc MERINO, commerçant

Premier semestre ?

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Idéalement.

Estelle BRISSET, agence KFH

Très bien. Nous avons le monsieur en bleu et ensuite un autre monsieur. Est-ce que quelqu'un veut rajouter quelque chose sur le schéma du site ?

Jacques LARGER, élu Europe Ecologie Les Verts

Je vais être plus court que mes camarades du parti communiste. Je suis d'Europe Ecologie Les Verts. Michel, tu as fait tout à l'heure une brève allusion au BHNS. J'aimerais connaître la programmation. Quelles sont les étapes ? Je pense que Jean-Yves peut peut-être nous rejoindre là-dessus.

Michel AMIEL, Sénateur-Maire des Pennes-Mirabeau

De quoi parlons-nous ? Nous parlons du BHNS qui est porté par le SMITEB. Je pense que le plus simple est de demander à Guy Barret. Tu veux bien répondre ? Il y a eu un petit blocage lorsqu'il y a eu le changement d'équipe. Cela a bloqué un petit peu du côté de la communauté urbaine de Marseille. Cela ne bloque plus. Normalement dans les trois ans qui viennent, ce BHNS Marignane-Vitrolles et Les Pennes-Mirabeau doit se faire. Pour ce qui est de la partie pennoise, il s'arrêtera au rond-point Charles-de-Gaulle. Ceci est pour bien repérer de lieu. Cela relève du SMITEB. C'est lui qui est le maître d'ouvrage.

Jacques LARGER, élu Europe Ecologie Les Verts

Je trouve que c'est une bonne chose à partir du moment où il y aura la jonction avec Plan de Campagne. Cela fera un pôle de jonction.

Michel AMIEL, Sénateur-Maire des Pennes-Mirabeau

Nous aurons un véritable maillage. Nous espérons bien d'ailleurs... Tout est en train finalement de sortir en même temps. Nous espérons bien coordonner les choses. Le mot a été cité à plusieurs reprises en termes d'intermodalité, tant en termes de transport que d'aménagement de territoire.

Estelle BRISSET, agence KFH

Monsieur Petit, voulez-vous rajouter un mot sur l'intermodalité ?

Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le projet du SMITEB, c'est-à-dire ce BHNS qui assure la connexion entre Vitrolles aéroport, qui traverse différentes communes dont Les Pennes-Mirabeau, qui va jusqu'à Plan de Campagne, et qui j'espère va aller au pied de la future halte de Plan de Campagne, est un élément essentiel. Tous les projets de transports en site propre qui sont proposés dans le cadre du Grenelle 3, et dont nous attendons le retour de l'Etat, sont essentiellement importants. Si nous voulons avoir un réseau de transport métropolitain digne de ce nom, qui s'appuie sur des corridors structurants et qui soit aussi bien ferroviaire que routier, avec ce qu'a pu mettre le département et si cela permet d'irriguer l'ensemble du territoire, ce sera quelque chose de superbe. Nous pouvons anticiper et faire cela plutôt que d'avoir une tarification commune pour faciliter cela avec l'information commune. A partir de là, vogue la galère. C'est bon.

Estelle BRISSET, agence KFH

Nous avançons.

Monsieur CHAHBAZIAN, usager SNCF

Bonsoir Messieurs et Mesdames. Je suis un usager des transports. J'ai un souhait à exprimer. Quand je prendrai le train ou le bus en 2020 pour aller à Aix ou à Marseille, je souhaiterais payer le même prix. Vous qui êtes tous autour de la table, pouvez-vous me le promettre ?

Estelle BRISSET, agence KFH

Attention aux promesses.

Guy BARRET, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la CPA

Dans la mesure où ce seront des transports métropolitains, le sujet doit être réglé. Il n'y a pas de raison. Ce sera en fonction de la distance. Il y aura des tarifications qui seront harmonisées. En parlant de cela, je peux quand même vous annoncer des choses. La CPA s'est mise d'accord avec le SMITEB. C'est-à-dire qu'avec le ticket de la CPA ou du SMITEB, vous pourrez circuler sur tout le réseau CPA-SMITEB pour le même prix. Ce sera bientôt opérationnel. Ce sera fait en 2015. Nous commençons. Nous ferons peut-être la même chose avec le conseil général. Nous progressons. Nous ferons peut-être la métropole avant qu'elle soit faite.

Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Deux ou trois choses, car c'est un sujet important. Nous avons déjà mis des réalisations en place. Il est possible par exemple jusqu'à Septèmes-les-Vallons, avec son abonnement de la RTM, de prendre aussi bien le train que toute l'offre de la RTM. D'autre part, entre Aix et Marseille ou entre Aubagne et Marseille, pour tous les abonnés qui prennent l'abonnement alternatif, ils peuvent prendre le car ou le train. C'est une offre plus importante qui est proposée. Avec la CPA et avec MPM et ainsi de suite, nous avons une tarification combinée. C'est-à-dire le TER+. Pour avoir rencontré l'ensemble des vice-présidents transport du territoire métropolitain, je sais que c'est quelque chose où il y a une volonté politique. Je ne suis vraiment pas inquiet. Cela sera progressif. Il y a des choses qui peuvent être simples, mais dès que nous allons rentrer dans le dur des tarifications sociales, ce sera plus compliqué. Nous devons voir comment nous arrivons à lisser cela de la façon la plus attractive possible. Cela prendra le temps qu'il faudra. Il est surtout important au bout du compte, d'avoir des tarifications harmonisées sur les axes interurbains, au moins dans un premier temps. C'est-à-dire que ce sont ceux qui suscitent des déplacements soit pour aller étudier, soit pour aller travailler, soit pour du loisir. Nous franchissons des « frontières » administratives. L'enjeu primordial est celui-là. Nous arriverons ensuite petit à petit à étendre... Il faudra voir comment nous pouvons le faire, mais je ne suis vraiment pas inquiet sur le sujet.

Estelle BRISSET, agence KFH

Très bien. Merci.

Jean-Paul MINUCI, riverain

Je suis habitant des Cadeneaux. Je voudrais parler d'un problème vraiment concret. J'ai mon fils qui est à Saint-Jérôme. Il est obligé de prendre un bus pour aller à Saint-Charles, ensuite de prendre le métro, et après de reprendre un autre bus. Quand vous parlez d'étape d'harmonisation, ce n'est pour l'instant pas le cas. Cela est dommage, car Saint-Jérôme n'est pas loin. Un monsieur a parlé d'Aix-en-Provence et Saint-Jérôme n'est vraiment pas loin. C'est pourtant problématique. C'est 1 h 30 le matin et 1 h 30 ce soir.

Michel AMIEL, Sénateur-Maire des Pennes-Mirabeau

Le débat qui anime le département des Bouches-du-Rhône, en particulier la région Aix-Marseille depuis 2009 ou 2010, est le débat de la métropole, nous sommes au cœur du problème. Les transports dans les Bouches-du-Rhône ont pris énormément de retard ces 30 dernières années. Personne ne peut le nier. Il est vrai que trouver aujourd'hui les connexions entre des villes qui n'appartiennent pas à la même intercommunalité est véritablement la quadrature du cercle. C'est pour cela que je pense que le projet métropolitain en matière de transport est une bonne chose. Je le dis et je l'ai toujours pensé. Je l'ai toujours mis en avant. La seule chose que je regrette est que nous n'ayons pas pu le mettre en place plus tôt, car nous n'aurions peut-être pas eu les effets collatéraux de choses auxquelles nous tenons beaucoup moins. Tout cela est lié. Vous parlez de l'unification des tarifs. Il y a des choix politiques qui ont été faits à un moment donné. Attention, je ne me permettrais pas de les discuter. Je peux ne pas les partager, mais chacun a son point de vue.

Concernant la gratuité des transports dans certains territoires, à partir du moment où vous allez vouloir unifier une politique des transports, y compris en matière tarifaire, je suis quand même bien obligé de dire que cela ne va pas être simple, parce que là où c'est gratuit... Ce qui est d'ailleurs amusant, c'est que sur certains de ces territoires où une équipe politique avait mis cette gratuité en place contre l'avis de l'équipe politique de l'opposition, l'équipe de l'opposition est maintenant aux

affaires et ne veut surtout pas faire marche arrière. C'est un peu le fruit du fonctionnement de la politique. C'est comme cela. Lorsqu'il s'agit d'unifier les tarifs, cela pose un véritable problème. La gratuité est un leurre, de vous à moi. Rien n'est gratuit. C'est le vieux débat de trouver le juste équilibre entre l'administré et l'utilisateur. Tout le monde ne prend pas le train, et tout le monde paye des impôts. Rien n'est gratuit. Je réponds de façon très indirecte. Ne rêvons pas. Cela ne se fera pas en huit jours. D'ici là, le petit aura quitté l'université de Saint-Jérôme et il sera ingénieur. Je pense que dans les 10 années à venir... Je crois que l'objectif de 2020 est un bon objectif. Je pense que beaucoup de choses auront été faites d'ici là. Comme par hasard, c'est en 2020 que certains projets institutionnels pourraient prendre un rythme de croisière. Nous avons pris du retard. Ce n'est pas une raison pour ne pas essayer de le rattraper.

Estelle BRISSET, agence KFH

Rendez-vous en 2020.

Michel AMIEL, Sénateur-Maire des Pennes-Mirabeau

Par exemple.

Estelle BRISSET, agence KFH

Monsieur Molino, vous voulez rajouter quelque chose ?

André MOLINO, Maire de Septèmes-les-Vallons, Conseiller communautaire de Marseille Provence Métropole (MPM)

Quand nous parlons de transport gratuit, derrière la gratuité, il y a quand même quelqu'un qui paie. Il y a à un moment donné ce que nous appelons le versement transport. Il faut savoir que les entreprises font un versement transport. Le choix qui avait été fait par l'ancienne municipalité d'Aubagne était, dans le calcul qu'ils avaient fait, avec un versement transport qu'ils touchaient, de mettre en place des transports gratuits. Nous étions arrivés avec le syndicat mixte des transports à une réflexion, voir comment dans le cadre des transports métropolitains, nous pouvions avoir le même versement transport. C'était la réflexion que nous devons avoir, car nous étions... Sur la communauté urbaine de Marseille et pour le reste de la métropole, nous sommes à 2 %. Je ne sais pas à combien ils sont sur Aix-en-Provence. Ils étaient à un peu moins, etc. L'idéal était de tenir compte de ce qui se mettait en place en matière de transport. Le conseil général avait réussi. Le syndicat mixte des transports avait réussi à ce que nous puissions arriver à un accord pour mettre ce versement de transport identique dans le cadre des transports métropolitains. Je le précise bien. Il y avait ensuite les transports internes.

Malgré ce que nous pouvons dire sur les 113 maires qui veulent garder leurs prérogatives, ce n'est pas du tout comme cela que nous voyons les choses, et nous avons des avancées. Il faut bien savoir que la question que vous posez, Monsieur, est de savoir si nous pouvons vous garantir que les prix n'augmenteront pas. Très franchement, je ne prendrai pas de risque ce soir. Je peux vous dire qu'à partir du moment où nous voulons avoir un véritable projet en matière de transport, il faut aussi que l'Etat puisse tenir ses engagements. C'est-à-dire qu'il y a des projets qui se mettent en route. Il y a des financements d'Etat. Je ne sais pas si les financements continueront si nous tenons compte des difficultés que nous avons au niveau des communes avec le désengagement qu'il y a, notamment sur les budgets de fonctionnement. Permettez-moi d'avoir quand même quelques inquiétudes. Quand je regarde le niveau de ce que nous voulons mettre en place au niveau de la métropole, tout le monde est bien gentil. Si nous voulons réussir à un moment donné

cette mise en place que nous souhaitons au niveau métropolitain, il faut aussi que l'Etat participe à cette mise en place.

Cela ne pourra pas fonctionner autrement. Cela se répercutera automatiquement au niveau des impôts, comme cela se répercutera au niveau des usagers des transports. Nous allons rentrer dans une période assez difficile pour les communes. Je le regrette, mais je tiens quand même à le dire. Nous vous disons qu'il n'y aura pas d'augmentation d'impôt au niveau de l'Etat. Bien sûr qu'il n'y en aura pas, puisque vous avez à un moment donné un désengagement et ce désengagement viendra sur les communes. Etant donné la difficulté qu'il y a, automatiquement, les communes en matière... Ne serait-ce que pour garantir ce que font les communes aujourd'hui dans le cadre du service public, si nous voulons nous en sortir, je peux vous dire qu'il y a des risques d'augmentation d'impôts dans les communes. Même par rapport aux services que nous rendons actuellement, nous aurons des difficultés. Je ne peux pas m'engager et vous dire que vous paierez le même prix que celui que vous payez actuellement

Estelle BRISSET, agence KFH

Monsieur Fabre-Aubrespy, voulez-vous ajouter un mot à ces questions de financement ?

Hervé FABRE-AUBRESPY, Maire de Cabriès, Vice-président de la CPA

Je tiens à m'excuser d'être arrivé en retard. Je pensais que mon adjointe était là, mais elle a été retenue à Montpellier où elle travaille.

Sur l'aspect général de tout ce qui a été dit ainsi que d'autres interventions, cela montre à quel point nous sommes en retard en matière de transport. Nous sommes considérablement en retard. Ce qui est fait là est un palliatif. Le premier projet nous rajeunit, puisque nous étions quelques-uns à en discuter. Nous sentions bien que nous faisons un effort pour moderniser la ligne. Cet effort portait sur les nouvelles gares, sur la partie marseillaise du trajet et un peu sur le doublement de la ligne. Il est clair qu'il faudrait des investissements considérables pour aboutir à un résultat véritablement probant sur l'ensemble de la liaison des chemins de fer. Ce n'est pas pour autant que nous faisons ce constat. Nous ne pouvons pas approuver ce qui est fait en sachant que la halte de Plan de Campagne est absolument nécessaire pour permettre aussi une amélioration dans le secteur. Cela est lié au reste du projet.

S'agissant des aspects, vous demandez pourquoi nous n'arriverons pas à cela. Pourquoi n'avons-nous pas un minimum de coordination ? Michel Amiel l'a évoqué il y a un instant. Il est vrai qu'il y a eu tellement d'acteurs différents... Je me trouve près de la gare TGV d'Aix-en-Provence. Vous avez des cars qui viennent de Sisteron. S'ils s'arrêtent à la gare du TGV et qu'il y a des passagers qui veulent aller à l'aéroport, ils ne les prennent pas. Ils doivent attendre l'autre qui fait le transport. C'est quelque chose qui ne va pas du tout. Nous devrions avoir honte d'être dans un département où le pourcentage des transports en commun n'atteint même pas les 5 %. Il fut une époque où nous étions même en dessous par rapport à un chiffre national. Le taux est un peu plus élevé dans les grandes zones urbaines. C'est le seul domaine en vérité où une coordination des territoires se justifie. Comme le disait Guy Barret il y a un instant, cela va se faire même sans avoir de structure de la métropole. Cela se fera, car chacun a pris conscience dans le territoire que nous voulons. Il y a une réelle attente.

Les tarifications poseront effectivement des problèmes. Nous nous efforçons d'améliorer les choses et les unifier. Il y aura effectivement des difficultés. Je suis sûr que nous arriverons à les surmonter, car il y a d'un côté l'unification des recettes... Nous y allons petit à petit, car il y a des besoins dans le commerce ou dans le transport. Il y aura aussi cette considération que vous évoquez. C'est-à-dire qu'il y a le souci d'égalité sur notre territoire. Nous ne pouvons pas admettre, sous prétexte que nous sommes dans telle ou telle commune, d'avoir moins de possibilités alors

que nous avons les mêmes besoins. Une personne qui paye un service pour aller quelque part, cela se passe dans toutes les communes. Il y a effectivement des distances qui sont parfois plus courtes ou qui sont plus difficiles. Il y a beaucoup à faire. C'est un domaine dans lequel nous avons beaucoup à faire. Ce qui est fait là sera une amélioration. J'espère que nous arriverons à tenir le calendrier. J'espère que les financements seront aussi présents, parce qu'il en faut. Nous allons améliorer la situation. En tout cas, la communauté a une détermination. Tous les élus autour de cette table sont là pour améliorer la situation.

Estelle BRISSET, agence KFH

Très bien. Merci. Nous avons une question de Madame.

Madame DESANTI, CIQ du hameau de Calas

Je ne suis pas sûre d'avoir tout compris, mais j'ai cru comprendre que ce qui nous intéressait en tant que particuliers était éventuellement les lignes en site propre. Ces lignes sont-elles directement liées à la gare ? Si oui, pouvons-nous imaginer qu'elles seront terminées aussi en 2020 ? Est-ce que ce sont des espérances qui sont à la charge du conseil général ou de je ne sais quelle autre instance ? Sommes-nous sûrs que ces lignes en site propre existeront ?

Ces deux lignes qui rejoignent la gare passent-elles dans le PIG ?

Guy BARRET, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la CPA

Je ne peux pas vous donner le détail. Je ne le sais pas. Je peux vous dire que c'est déjà dans les tuyaux. C'est-à-dire que c'est financé et cela démarre. Il y a deux bus à haut niveau de services qui ont été un peu retardés, parce qu'on avait un peu traîné les pieds pour financer. Ce problème a été levé, semble-t-il. Les appels d'offres ont été lancés, et tous les travaux vont démarrer dans quelques mois, dans quelques semaines, pour se terminer à peu près dans deux ans. Le premier est prévu. Le deuxième est un semi. Le premier projet de bus à haut niveau de service entre Plan d'Aillane et la gare routière d'Aix-en-Provence qui fonctionne sur la D9, qui va être amélioré, notamment dans l'aspect retour, car il passera aussi sur un site propre sur l'autoroute. Celui-ci est financé. Le deuxième bus à haut niveau de service de la ligne B partira de Krypton. Il passera dans les facultés, la Rotonde pour aller dans les quartiers ouest de la ville d'Aix. Ce projet va passer en consultation dans quelques semaines. Nous avons des projets en cours.

Concernant le PDU, si vous venez demain à Trets et après-demain à la réunion publique à Bouc-Bel-Air, nous vous présenterons tous les cars. Ce ne sont plus des bus à haut niveau de service. Ce sont des cars à haut niveau de service. C'est à peu près la même chose, mais ils ne sont dans les sites propres, que dans des zones où ils sont contraints. C'est-à-dire que si vous êtes sur l'autoroute qu'il n'y a pas de bouchon, le bus n'ira pas dans un site propre. Quand il arrivera par contre dans un embouteillage... Ce n'est pas toujours facile et ce n'est quelquefois pas possible, mais l'idée est de les mettre dans un site propre pour qu'ils puissent aller plus vite que les voitures, et avoir éventuellement des systèmes de priorité aux feux ou au carrefour. Ce sont un peu des couloirs de bus. Il y en a actuellement 7 km sur la communauté du Pays d'Aix et nous allons passer à 77 km. De nombreuses choses sont en cours et vont démarrer. Par rapport à MGA2, nous espérons bien aller beaucoup plus vite. L'avantage de la route est que c'est un peu plus facile à gérer que le ferré. MGA2 est un gros projet qui est très difficile à mettre en œuvre. Nous n'allons pas attendre 2020 pour mettre en place des bus à haut niveau de service. S'il n'y a pas de halte à Luynes ou à Plan de Campagne, nous devons nous poser la question pour savoir si cela vaut le coup de faire venir le bus à haut niveau de service à cet endroit-là. Nous allons faire un

hub. Nous allons faire venir tous les bus et tous les cars à Plan de Campagne dans un endroit qui sera proche de la future gare. Dès que la gare sera terminée, nous déplacerons le hub et nous ferons venir tous les bus à la gare. Tout cela se pense maintenant. Nous savons qu'il y aura quelque chose. Notre politique de rabattement des transports sera d'amener un maximum de bus pour faire une plaque tournante au niveau de Plan de Campagne comme cela sera fait. Tout cela doit être coordonné. Nous faisons le maximum pour améliorer les transports. Vous aurez également une ligne directe entre Cabriès et Aix-en-Provence l'année prochaine.

Estelle BRISSET, agence KFH

Concernant la deuxième question de Madame, la ligne est-elle dans le PIG (Programme d'Intérêt Général) ?

Guy BARRET, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la CPA

Non. Nous ne pouvons pas passer de transport dans le PIG. Nous n'avons pas plus d'autorisations. Nous suivons les routes.

Hervé FABRE-AUBRESPY, Maire de Cabriès, Vice-président de la CPA

Il n'y a pas de rapport. Le PIG interdit beaucoup de choses. Il nous cause beaucoup « d'emmerdements », mais il est indépendant du choix des lignes quand elles existent.

Estelle BRISSET, agence KFH

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

De la salle, habitant du domaine du Relais

Bonsoir. Je suis habitant du domaine du Relais. Je voudrais savoir comment vous comptez accéder au site nord.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Je me suis livré à une analyse comparative entre les deux sites. A un moment donné, c'est la position que pourrait avoir RFF, si nous étions seuls décideurs, sans concertation et sans échange avec les acteurs. Cela nécessite la création de plusieurs accès. Cela nécessite beaucoup de choses sur une terre agricole. Le site sud a clairement beaucoup d'intérêt. La RD 743 existe déjà et permettrait également de mettre à profit les aménagements à venir au niveau de l'échangeur autoroutier. S'il y avait un choix à regarder, ce serait cet aspect-là. Concernant l'analyse fine en matière d'aménagements à réaliser et d'accessibilité par rapport au site, nord ou sud, je dirais que c'est tout le travail comparatif que nous allons finaliser sur 2015 avec la CPA et le département, pour bien choisir une solution de moindre impact du point de vue environnemental et une meilleure réponse aux besoins d'accessibilité routière, piétonne, mode doux et surtout transports collectifs.

Estelle BRISSET, agence KFH

Très bien. Merci Sébastien. Nous avons une question de Monsieur au fond.

Aurélien TASSO, riverain

Bonsoir. Je suis habitant aux Cadeneaux. Nous allons prendre l'affaire dans le sens inverse. Admettons que quelqu'un parte de Marseille et qu'il veuille se rendre à Plan de Campagne avec sa voiture au parking relais ou prendre des bus avec rabattement, quand il arrive à Plan de Campagne, il n'a pas forcément besoin de prendre des bus. Il a donc besoin de marcher, et Plan de Campagne aujourd'hui est vraiment peu praticable à vélo ou à pied. Je voudrais savoir si des aménagements sont prévus.

Guy BARRET, Maire de Coudoux, Vice-président délégué à l'Aménagement de l'espace et à la Mobilité de la CPA

Oui. Il y a des études sur lesquelles nous avons pointé ce sujet. Il y a un comité de pilotage qui travaille dessus. Les modes doux sont envisagés. C'est un peu compliqué pour l'instant, car ce ne sont que des projets.

Estelle BRISSET, agence KFH

Nous avons vu tout à l'heure que nous pouvions mettre notre vélo dans le train.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Dans tous les cas de figure, il est clair que tout est lié. Pour créer une halte, cela ne sert à rien. L'enjeu est de savoir comment nous assurons le maillage dans la halte ainsi que dans la zone d'activité. Ce travail est engagé par la CPA avec l'état et les communes qui y sont associées. Je pense que l'un des enjeux est d'avoir quelque chose de performant en termes de mobilité douce sur toute la zone.

Jean-Yves PETIT, Vice-président du Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Un mot sur le sujet. Une zone commerciale ou une zone d'activité comme celle de Plan de Campagne, comme bien d'autres aujourd'hui... C'est un peu le travail qui est fait sur le plan de déplacement interentreprises. L'intérêt est que ces zones deviennent de plus en plus attractives pour les personnes qui viennent travailler. J'ai en mémoire celle d'Aubagne où les entreprises indiquaient leur difficulté de recruter, car l'accessibilité de la zone était difficile. Selon l'endroit où nous habitons sur le territoire métropolitain, nous pouvons très bien mettre trois heures en transport collectif pour nous rendre quelque part. Si nous utilisons notre voiture tous les jours, étant donné le coût de l'utilisation de la voiture et le montant des salaires actuels, il sera difficile de continuer. Il y a quelque chose à faire et c'est bien dans ce sens. Dans l'attractivité d'une zone, une zone qui dispose d'une halte ferroviaire, qui dispose d'accès cyclable ou autre, cela ne fait que la rendre de plus en plus attractive. Elle est attractive pour les personnes, mais également pour que les entreprises restent, voire s'installent. Moins de voitures dans une zone d'activité, parce que nous offrons des transports alternatifs, cela veut dire que ce sont des zones de parking qui se réduisent à l'intérieur. C'est du foncier qui devient disponible pour continuer de se développer et s'agrandir. C'est aussi une sorte de gagnant gagnant.

C'est aussi... Je le dis par rapport aux tarifications que nous avons les uns et les autres et notamment au niveau de la région, c'est quand même une façon d'agir sur le pouvoir d'achat, car les tarifications attractives sont nettement plus basses que celles que nous avons avec la voiture, en sachant le temps que nous perdons. Entre Aix en Provence et Marseille, pour quelqu'un qui fait le trajet quotidiennement, il ne perd pas loin de 10 jours par an sur l'année. En 2023, il va en

perdre 17. Nous voyons la conséquence. La conséquence économique est énorme. Tout ce qui est en train de se faire a des impacts tant sociaux qu'environnementaux, mais également sur le développement et sur le maintien de l'emploi sur les zones données. C'est vraiment quelque chose qui me paraît important. Cela nous permettra d'agir dans le bon sens.

Estelle BRISSET, agence KFH

Merci, Monsieur Petit. Avez-vous d'autres questions ? J'ai l'impression que nous avons bien répondu et que nous avons tout dit. Nous avons en tout cas dit beaucoup. Il me reste à vous remercier tous, nos intervenants et vous-même, Mesdames et Messieurs dans la salle, pour votre présence, votre écoute et votre participation. Nous avons encore deux jours de concertation officielle jusqu'au 17 décembre, jusqu'à mercredi. Vous avez le site Internet : modernisation-marseille-aix. La concertation continuera. Vous avez un directeur de projet et des partenaires qui sont à votre disposition. Merci. Bonne soirée.

La séance est levée à 20 heures 27.

Document rédigé avec le concours de la société Ubiquis
Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiquis.fr> – 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