

**Réunion publique de
Gardanne – Simiane –
Bouc-Bel-Air**
Verbatim de la réunion
du 12 décembre 2014

SOMMAIRE

VERBATIM DE LA RÉUNION DU 12 DÉCEMBRE 2014.....	1
1 PRESENTATION DU PROJET- PREMIERE PARTIE.....	5
1.1 POURQUOI SOMMES-NOUS REUNIS CE SOIR ?.....	5
1.2 QUI FAIT QUOI ?.....	6
1.3 QUELS DEPLACEMENTS ENTRE AIX ET MARSEILLE ?.....	6
2 PREMIER TEMPS D’ECHANGES AVEC LA SALLE.....	11
3 PRESENTATION DU PROJET – SECONDE PARTIE	22
3.1 POURQUOI MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX-EN-PROVENCE ? ...	22
3.2 COMMENT MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX ?	23
3.3 QUE VA-T-IL SE PASSER A GARDANNE, SIMIANE ET BOUC-BEL-AIR ?	26
4 DEUXIÈME TEMPS D’ECHANGE AVEC LA SALLE.....	30

La séance est ouverte à 19 heures 10.

Intervenants à la tribune :

ARDHUIN Philippe, Maire de Simiane-Collongue

BARRET Guy, Vice-président Communauté du Pays d'Aix

BASTIDE Bernard, Adjoint à la Mairie de Gardanne, Conseiller Communautaire

CHANTRAINE Philippe, Adjoint à l'urbanisme, Mairie de Simiane-Collongue

LAMBERT François-Michel, Député des Bouches du Rhône

MALLIE Richard, Maire de Bouc-Bel-Air, Vice-président Communauté du Pays d'Aix

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

PETIT Jean-Yves, Vice-président délégué aux transports et à l'éco-mobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

ROVETTA Dominique, Chef de projet SNCF

La séance est animée par Alain DESSAGNE, Directeur associé de l'agence KFH.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Bonsoir et bienvenue à tous. Je suis Alain Dessagne. Mon rôle ce soir sera de faciliter les échanges entre vous et les intervenants qui sont présents à côté de moi. Je vais commencer par Philippe Arduin qui est le maire, et qui nous fait le plaisir de nous accueillir ce soir dans cette belle salle.

Philippe ARDHUIN, Maire de Simiane-Collongue

C'est un plaisir.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Je vous passerai tout à l'heure la parole pour le traditionnel mot d'accueil. Il y a à ses côtés Jean-Yves Petit qui est vice-président délégué aux transports et à l'écomobilité à la région. Comme vous le savez, la région est en charge de l'autorité organisatrice des transports et des TER, notamment les TER entre Marseille et Aix-en-Provence. Nous avons Sébastien Mis qui est directeur de projet, et qui nous présentera tout à l'heure le projet de modernisation en détail. Il y a à ses côtés Guy Barret qui est vice-président de la communauté du pays d'Aix, et qui est en charge également de l'écomobilité. Bernard Bastide se trouve à ses côtés. Il est adjoint au maire de Gardanne en charge des transports. Nous attendons Patricia Mottet, qui représente le Conseil général ce soir. Nous avons Dominique Rovetta, chef de projet SNCF. Je n'oublie pas Richard Mallié qui est maire de Bouc-Bel-Air, vice-président de la communauté du Pays d'Aix, et qui est en charge également de l'aménagement et de l'écomobilité. Philippe Chantraine, adjoint au maire de Simiane. Nous attendons François-Michel Lambert qui va nous rejoindre. Il est député des Bouches-du-Rhône.

Monsieur Arduin, je vous laisse la parole pour le mot d'accueil. Merci.

Arrivée de Monsieur LAMBERT à 19 heures 15.

Philippe ARDHUIN, Maire de Simiane-Collongue

Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Je vous remercie d'être présents. Je suis heureux de vous accueillir ce soir pour cette réunion publique qui est pour nous l'occasion de comprendre cette deuxième phase de modernisation de la ligne Aix-Marseille. C'est également l'occasion d'émettre des remarques. En tant que maire de Simiane-Collongue, améliorer le quotidien des habitants est pour moi une priorité. Ces nouveaux aménagements devraient contribuer à cette amélioration, et à apporter une solution aux 8 000 passagers qui utilisent chaque jour ce moyen de transport. L'intérêt de cette modernisation est multiple pour Simiane. La vie de la commune va se voir dynamisée avec une augmentation du trafic, un train toutes les demi-heures. J'y reviendrai. Il y aura également la création en 2015 d'un nouveau parking de 120 places en continuité de celui déjà existant, et qui restera bien sûr gratuit.

Nous travaillons également en parfaite collaboration avec le Réseau Ferré de France sur le devenir du bâtiment Ottaviani qui se trouve derrière la gare. La réhabilitation de cette surface de 2 500 m² pourrait permettre d'accueillir un à deux sièges sociaux, et donc de stimuler l'économie de notre village. Il peut y avoir actuellement une augmentation du trafic. J'ai écrit un courrier concernant deux inquiétudes. Je désire qu'il y ait un peu plus d'arrêts en période de pointe. Certaines personnes sont âgées et désirent une mobilité hors période de pointe. C'est pour moi

quelque chose qui est assez important. Il y a également des antennes GSM qui ont été installées le long des voies ferrées, dont une est installée à proximité des habitations. Soucieux de la santé publique, je vous demande de bien vouloir me communiquer le rapport de l'agence nationale des ondes attestant le non-dépassement des seuils autorisés. Je vous remercie de votre attention.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Merci, Monsieur le Maire. Deux mots sur le déroulement de cette soirée qui va se dérouler en deux temps. Nous parlerons dans la première partie de ce qui importe à beaucoup d'entre vous ici. C'est le fonctionnement actuel des transports, notamment ferroviaires entre Marseille et Aix. L'intérêt est d'avoir ce soir tous ces représentants de collectivités, et donc toutes ces autorités organisatrices de transport, tous les moyens de transport qui se trouvent à votre disposition pour vous déplacer dans le corridor.

Sébastien Mis va introduire cette partie par un petit état des lieux des conditions de déplacement.

Après cette première présentation, nous aurons un premier temps d'échanges. Vous pourrez poser toutes les questions qui vous tiennent à cœur sur le sujet de vos déplacements aujourd'hui.

Nous parlerons ensuite dans la deuxième partie, uniquement du projet de modernisation de la ligne ferroviaire telle qu'il est envisagé dans cette deuxième phase. Vous savez qu'il y a une première phase. Nous aurons également l'occasion ensuite d'avoir un autre moment d'échanges avec vous pour répondre à vos questions sur les aménagements, sur la nouvelle desserte que vous pouvez envisager et sur ce qui va se dérouler dans votre secteur concrètement.

Je vais pour l'instant passer la parole à Sébastien Mis, qui est directeur de projet de modernisation. Il va vous présenter la situation des déplacements dans le corridor.

1 PRESENTATION DU PROJET- PREMIERE PARTIE

1.1 POURQUOI SOMMES-NOUS REUNIS CE SOIR ?

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Bonsoir. Désolé pour la voix. J'ai encore quelques difficultés qui sont liées à la fatigue et à la santé, mais rien de grave.

Nous sommes aujourd'hui en réunion publique, en concertation publique volontariste souhaitée par les partenaires de RFF. Le code de l'urbanisme prévoit normalement ce type de concertation uniquement pour les aménagements routiers, ou les extensions et créations de gares. Nous avons souhaité, avec tous les partenaires ici présents, une démarche beaucoup plus volontariste. C'est-à-dire travailler avec vous dès l'amont sur le projet, recueillir vos observations sans attendre l'enquête publique qui se déroulera fin 2016. Ceci est un point important que je rappellerai tout au long de la réunion. L'objectif est de recueillir toutes les observations sur le projet avant toute chose. Rien n'est définitivement arrêté. Nous sommes bien ici pour vous informer, recueillir vos avis et préparer l'enquête publique qui se déroulera fin 2016 dans les meilleures conditions.

Nous avons mis en place un dispositif de concertation. Vous êtes présents parmi nous, et donc la communication est passée. Ces réunions publiques se sont déroulées et sont programmées. Nous sommes aujourd'hui à Simiane. Nous sommes allés à Luynes, Marseille et Aix en Provence. Plusieurs expositions en mairie se sont tenues, ainsi que des permanences en mairie pour échanger avec Réseau Ferré de France et la SNCF. Les permanences se tiennent pendant les

heures de travail. Lorsque nous avons des associations, des CIQ, des riverains qui souhaitent des échanges particuliers ou même personnels avec les équipes de RFF et de la SNCF, nous nous déplaçons. Nous allons chez les riverains. Nous discutons. La concertation est le mot d'ordre. Elle doit continuer. La mairie nous connaît très bien, ainsi que les services. Ils ne manqueront pas de vous orienter vers moi. Ceci est le message que je vous passe.

Concernant le projet, des registres sont mis à disposition. Il y en aura un à la sortie de la réunion ou à l'entrée, suivant le sens que vous prenez. Vous pourrez y déposer vos avis pour que nous puissions ensuite établir ce qui sera rendu début 2015, à savoir le bilan de la concertation. L'idée est que ce bilan soit rendu public, donc disponible sur le site Internet du projet, sur lequel vous pouvez également télécharger l'ensemble des supports. Le seul mot d'ordre pour nous est d'apporter notre projet ferroviaire à la connaissance de tous.

1.2 QUI FAIT QUOI ?

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Nous avons à ce jour plusieurs partenaires à nos côtés : l'Etat ; la région ; le département des Bouches-du-Rhône ; la CPA ; la communauté urbaine de Marseille ; les communes ; la SNCF qui gère les gares ; Réseau Ferré de France qui gère et aménage l'infrastructure ferroviaire.

1.3 QUELS DEPLACEMENTS ENTRE AIX ET MARSEILLE ?

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Concernant les déplacements, le corridor a aujourd'hui 250 000 déplacements quotidiens. Nous avons des relations entre Marseille, Aix en Provence et le nord d'Aix-en-Provence. Nous avons également des relations importantes avec les différents bassins. Nous avons un bassin important ici ce soir, qui est le bassin de Simiane-Gardanne. Ce bassin est important, car il est à la fois à destination de Marseille, mais également d'Aix-en-Provence. Il y a également un bassin important qui relie nos campagnes vers Marseille et vers Aix-en-Provence. Le constat est là aujourd'hui. Il y a 7 % des déplacements qui sont effectués en transport en commun. Nous avons donc une volonté de poursuivre l'amélioration, et de poursuivre la cohérence entre les différents modes de transport pour favoriser les transports collectifs.

Je ne vais rien vous apprendre sur le temps de parcours. La congestion est de plus en plus importante sur le réseau routier. Vous voyez les chiffres, les estimations du service de l'Etat à l'horizon 2020. Le temps de parcours entre le nord d'Aix-en-Provence et Marseille Saint-Charles sera augmenté de 19 minutes. Ce sont des choses relativement délicates à gérer en matière de congestion. Nous pouvons le voir sur la carte. Il y a des zones où nous sommes à 100 % de saturation aux heures de pointe. Nous voyons bien que nous avons tout intérêt à travailler très rapidement sur le développement des transports en commun. Je pense que la présence ici ce soir de tous nos partenaires démontre l'esprit de la démarche en cours sur ce sujet.

Lorsque nous dressons le bilan aujourd'hui, l'offre ferroviaire est limitée à trois trains par sens entre Marseille et Aix en Provence. Sur les trois trains par sens, un seul rapide dessert les principaux pôles. Nous avons une nécessité et nous en sommes conscients. Nous devons travailler sur l'amélioration des temps de parcours et la fréquence. Nous devons avoir la capacité d'avoir plus de trains pour avoir plus de places assises pour les usagers, plus de dessertes et de la qualité de service. Nous avons néanmoins des contraintes fortes. Nous avons la gare Saint-Charles qui est saturée. Il est donc difficile d'augmenter le nombre de trains. Nous avons des gares routières qui sont limitées en capacité. Nous avons un manque de stationnements près des

gares. Le cas de Simiane est particulier. Nous avons pu y travailler en amont avec la ville de Simiane et la CPA, et il est vrai qu'il y a une urgence. Nous ne pouvons pas attendre 2020 pour améliorer les conditions de stationnement de Simiane. Nous y reviendrons tout à l'heure.

Il y a bien sûr une volonté de travailler entre tous les acteurs sur la cohérence de l'aménagement et la coordination des services de transport, de manière à vraiment favoriser le rabattement vers la gare, de manière à pouvoir partir sur Aix-en-Provence, sur Marseille et tout autour de l'étoile ferroviaire d'Aix-en-Provence.

Si nous faisons le bilan des différents projets de transport en commun sur le territoire, nous avons différents projets de transports collectifs en site propre, des parcs relais qui sont inscrits sur les plans de déplacements urbains (PDU) à la fois de la CPA et de MPM. Je vous invite aussi à participer aux réunions publiques sur le PDU de la CPA. Quand nous regardons ces cartographies, je ferai un zoom tout à l'heure autour de Simiane et Gardanne. Nous voyons bien que les différents projets de cars projetés par la CPA au niveau des services sont vraiment de nature à favoriser les correspondances et les connexions autour des gares ferroviaires. Vous pouvez apercevoir la liaison ferroviaire en orange. Il est vrai qu'avec l'ensemble des transports collectifs qui est programmé sur le territoire, cela est de nature à booster l'offre de transport collectif de manière globale, et à rendre plus attractif le ferroviaire. L'objectif central est surtout d'avoir la complémentarité du train et des cars.

Je zoome sur notre territoire qui nous concerne aujourd'hui, Simiane, Bouc-Bel-Air et Gardanne. Il y a au nord un projet de création de halte à Luynes avec un travail avec la CPA. C'est une halte qui a vocation à desservir et accéder à Aix-en-Provence, mais également une possibilité pour accéder à la zone d'activité. La concertation est en cours aujourd'hui. Si les usagers le souhaitent, elle se fera. S'il y a un problème de consensus, elle sera décalée dans le temps.

Quand nous arrivons sur Gardanne aujourd'hui, la CPA a lancé deux grosses études qui sont en cours. Cela concerne la restructuration des offres de transports collectifs. Il y a également un projet d'extension du parking de Gardanne. Je rappelle la position de RFF sur le sujet, tout le foncier ferroviaire pourrait être mobilisable. Nous sommes bien entendus ouverts pour travailler avec vous sur ses possibilités. Nous l'avons déjà exprimé en comité de pilotage. Nous vous soutiendrons dans la démarche.

Lorsque nous arrivons sur Simiane, nous avons travaillé sur le foncier de Réseau Ferré de France. Nous avons pu travailler avec la ville et la CPA sur l'extension du parking. La CPA s'associe d'aujourd'hui à l'extension du parking. Je pense que les travaux commenceront au mois d'octobre 2015, à ma connaissance. Je vous laisserai le confirmer. Nous travaillons avec la ville. Cela est important sur le foncier qui nous appartient également. Nous savons qu'en lieu et place du bâtiment Ottaviani, nous voulons construire un projet urbain. Nous voulons construire un projet urbain qui soit à l'image et qui réponde aux besoins des habitants de Simiane avant toute chose, et de sa ville. Les réflexions sont actuellement en cours avec la ville de Simiane. Nous travaillerons dessus sur 2015. Nous pouvons, pourquoi pas, envisager des discussions sur le sujet pour avoir rapidement quelque chose de performant qui soit en entrée de ville de Simiane depuis la RD6.

Si vous avez envie de compléter ce bilan, il y a différentes opérations en cours.

Alain DESSAGNE, agence KFH

C'est clair. C'est bon. Est-ce que quelqu'un souhaite prendre la parole avant de passer la parole au public ? Monsieur Mallié.

Richard MALLIE, Maire de Bouc-Bel-Air et Vice-Président de la CPA

Volontiers. La première réflexion que je ferai est que nous avons vu à un moment donné plein de sigles s'afficher. J'avoue que cela m'interpelle quand je vois tous ces sigles, la CPA, RFF, SNCF, etc. J'espère que nous allons sortir un projet intéressant pour nos concitoyens ainsi que pour les personnes qui prendront le train.

Je voudrais revenir sur vos derniers mots, Monsieur. Je vais revenir sur le bâtiment Ottaviani. Je n'étais pas maire quand la ZAC des Frênes s'est faite. Pour vous la situer, elle se trouve entre le CD 6 et la commune de Bouc-Bel-Air. Elle se trouve donc au nord du CD 6. Je ne sais pas s'il y a des habitants des Fresnes ici, mais les maisons étaient vendues, les promoteurs disaient que l'école se trouvait à 100 m. C'était l'école de Bouc-Bel-Air, l'école de La Salle. Imaginez ces personnes quand elles ont emménagé et qu'elles ont voulu s'inscrire à l'école de Bouc-Bel-Air. Je n'étais pas maire à l'époque, et donc je suis fort aise de ce côté-là. Mon prédécesseur à l'époque a dit : « Vous habitez Simiane, donc allez sur Simiane ». Il est vrai qu'Ottaviani se trouve de l'autre côté du CD 6. Il est vrai que la voie ferrée est un peu la frontière réelle entre Simiane et Bouc-Bel-Air. J'ai connu le pont de la gare en long et en travers. J'ai connu les polémiques de l'époque. Je sais que le maire de Simiane ne refusera pas. Nous devons en parler un peu tous les deux, car elles auront des conséquences sur l'une comme sur l'autre des communes.

Philippe CHANTRAINE, Adjoint à l'urbanisme, Mairie de Simiane-Collongue

Monsieur le maire, je vais vous rassurer. Nous n'aurons pas le même problème qu'avec les Frênes. Sur le bâtiment Ottaviani, je sais qu'il ne serait pas raisonnable de faire du logement. Nous ne nous orientons pas du tout sur du logement, en conclusion. Nous n'aurons donc pas ce type de problème. Nous réfléchissons actuellement sur ce qui sera le mieux pour Simiane avec RFF, car il est propriétaire. Il a la possibilité de vendre son terrain à qui il veut. Ils ont néanmoins l'intelligence de travailler avec la ville de Simiane pour trouver ensemble le bon projet, celui qui sera porté par les deux organismes. Nous savons d'entrée qu'il ne serait pas raisonnable d'y faire du logement.

Alain DESSAGNE, agence KFH

S'il vous plaît, Monsieur le Député. Pouvez-vous lui faire passer le micro ?

François-Michel LAMBERT, Député des Bouches-du-Rhône

Bonsoir. Très rapidement, une structure, une infrastructure comme elle est aujourd'hui, mais ce que devrait être l'axe Marseille, Simiane, Gardanne et Aix, par définition, c'est structurant. C'est-à-dire que nous devons avoir une vision. Nous devons voir à 5, 10 ou 50 ans. Si nous ne partons pas avec cela, nous perdons collectivement de la performance et de la création de richesses sur des générations. C'est vraiment le préambule que nous devons avoir. C'est aussi du courage politique. Ce sont des choix. Ce sont des investissements d'aujourd'hui qui seront transmis demain comme permettant aux générations, peut-être très vite d'ailleurs, de trouver plus de performances dans les déplacements. Cela est pour moi une infrastructure ferroviaire qui nous est proposée. Comme elle doit être structurante dans un pays comme Aix-Marseille, dans la métropole à venir, ce n'est pas que pour des déplacements ferrés. Cela ne concerne pas que les déplacements de voyageurs en train. Si nous partons uniquement sur l'idée de : « Je fais une infrastructure pour mettre les gens dans les trains », nous allons passer à côté de beaucoup de choses, notamment d'autres modes de déplacement et d'autres fonctions de service public que nous devons réussir à mettre en place dans notre territoire. Cela est déjà largement en place dans nombre d'autres métropoles. J'aimerais que nous mettions cette volonté dès le départ, et sur laquelle j'appuierai auprès des porteurs du projet.

Je reviens sur la métropole à partir de là. Elle est actée. Vous avez dû le voir et si ce n'est pas le cas, c'est clair et net. Dès le 1^{er} janvier 2016, la métropole est là. Il y a un cahier très dense dans lequel nous devons réussir à être en cohérence, à influencer et à apporter cet axe structurant. Ce sera l'axe majeur de la métropole entre les deux villes principales : Marseille et Aix-en-Provence, ou l'inverse. Et c'est d'ailleurs très questionnant sur le PDU du pays d'Aix. C'est une grosse faute. Nous y reviendrons. Il va se faire corriger, à mon avis, car il a une vision qui s'arrête aux frontières du pays d'Aix alors que le demain qui s'écrit dans à peine 12 mois est métropole. Ce sont des fautes de PLU. Le PDU est le plan de déplacements urbains. Le PLU est une autorisation de construction. Vous savez que nous allons avoir des surcoûts, car il y a des maisons qui se construisent en ce moment au bord de la voie à Luynes. RFF est donc obligé de faire des efforts par rapport à des maisons que se construisent pour pouvoir passer à 2 x 2 voies. Comme si nous ne le savions pas depuis 50 ans... Je reviens à ma vision que nous devons avoir aujourd'hui. Nous savons depuis 50 ans qu'il faut mettre à 2 x 2 voies et nous continuons à construire au bord de la voie. Ne faisons pas les mêmes erreurs. Permettez-moi de commencer sur nos échecs collectifs. Tout le monde a sa part. Nous pourrions au contraire construire la suite.

Concernant la métropole, si nous ne l'intégrons pas demain, nous allons passer à côté de quelque chose. Je rajouterai le numérique. Moi, French Tech Aix Marseille, nous sommes labellisés French Tech. C'est une occasion extraordinaire sur une voie entre Aix-en-Provence et Marseille de mettre énormément des numériques, des solutions numériques, des facilités de déplacement, de déploiement qui sont à nos portes. Nous devons également en faire un outil extrêmement structurant. Pourquoi pas une visioconférence ? Pourquoi ne pourrions-nous pas avoir la visioconférence en service mobilité dans une gare ? Vous allez me dire que j'ai une lubie. Non, j'ai une réalité métropole. Une visioconférence concerne 15 000 habitants. C'est-à-dire que nous en aurions une pour le bassin Gardanne-Simiane. Nous aurions au moins une salle de visioconférence qui nous éviterait peut-être des déplacements, comme aller à Luminy. Cela existe. L'investissement est remboursé en deux ans en collectif. Nous devons réussir à injecter toute cette intelligence dans cette démarche que je recommande et que je félicite, parce qu'elle est volontaire n'est pas obligatoire. Mon intelligence est limitée à ce que je connais. C'est à nous tous d'oser être utopiques. Je vous invite et je vous remercie tous d'être ici. Dites-vous qu'il n'y a que les idées non exprimées qui ne pourront pas s'appliquer. Toutes les idées que vous donnerez seront étudiées et elles feront peut-être l'objet de réponses. Nous nous approprierons non pas une ligne de chemin de fer, mais une réorganisation des déplacements sur cet axe structurant. Vous avez vu l'horreur dans cinq ans. Nous ne pourrions plus bouger sur cet axe routier entre Aix-en-Provence et Marseille. Cinq ans, c'est demain. Pour ceux qui se souviennent comment cela était fluide il y a 5 ans et combien cela était facile il y a 10 ans, vous voyez ce que cela veut dire.

Nous devons également réfléchir à partir de là à l'intermodalité. Je vous invite à beaucoup de réflexions sur ce sujet. C'est la capacité à passer de modes lourds, comme le ferroviaire, à d'autres alternatives différentes. Il y a évidemment le bus, la marche à pied et le vélo. Vous voyez ce qui se passe dans toutes les autres villes de France en termes de vélo, et même d'Europe. Il y a une seule ville où nous avons installé un Vélib et où nous l'avons retiré, une seule en France, à Aix-en-Provence. Pourquoi avons-nous mis du Vélib ? Nous avons oublié d'organiser les déplacements de vélo. Personne ne prenait les Vélib et l'opérateur a dit : « J'arrête de mettre du Vélib qui ne sert à rien ». Dans les autres villes de France, vous avez du Vélib qui marche plus ou moins bien, mais ça marche, car l'organisation était sensée. Nous devons l'avoir dans l'esprit. Si vous pensez à l'organisation des déplacements, c'est également l'occasion de repenser les villes. Cela va être fait à Simiane, à Gardanne. C'est primordial.

Vous allez me dire que le député est gentil et qu'il nous fait de belles théories. Nous allons maintenant passer au concret. Il faut que le déplacement soit agréable. J'avoue que je n'ai jamais pris la passerelle de Simiane. Vous me pardonnerez, amis simianais. J'ai encore pris ce matin celle de Gardanne. Nous nous sommes vus hier, Monsieur Mis. Je l'ai prise tôt ce matin et j'ai manqué de me retrouver sur le dos, car avec le givre du matin en plein vent, c'est vraiment terrible.

Vous pouvez monter grâce à un ascenseur. Nous avons mis trois ans à le mettre au point. Vous avez intérêt à être bien couverts en hiver avec un vent de mistral, car ensuite, vous avez 20 m, et si ce n'est pas le cas, vous pouvez y rester. Fini les passerelles. Nous en avons discuté. Je ne veux plus aucune passerelle. C'est la seule région où il y a des passerelles. On nous dit que les souterrains sont dangereux et coupe-gorge, etc. il y a à Paris des souterrains partout et nous passons sur les quais. Vous pourrez regarder. Les passerelles sont ou sécurisée l'intérieur, ou elles ne se font pas comme celle que nous avons sur toute la ligne. Pour celles qui sont déjà en place, je souhaite que ce soit l'occasion de protéger les gens qui traversent cette passerelle. Je ne parle pas de les protéger d'agression physique, mais d'agression des intempéries. C'est relativement agréable à Simiane. Vous êtes à l'abri en attendant que le train arrive. Venez à Gardanne. Si le train a 20 minutes de retard, vous avez franchi la passerelle à 7 h 30 du matin avec un bon mistral de -5 C et vous vous retrouvez sur le quai à l'abri de rien par rapport au vent. Vous êtes donc extrêmement courageux quand vous montez. Tout ceci doit être intégré. Ce n'est pas simplement le fait de faire un quai. Je me mets à la place de celui ou de celle qui prend le train le matin. J'insiste fortement là-dessus.

Je vais revenir sur des choses très positives qui sont en cours. Monsieur le maire de Simiane a exprimé le projet autour d'Ottaviani. Dans l'esprit que je viens de donner, Gardanne devrait passer d'un parking modeste à un parking en silo. C'est l'occasion de refaire de la ville. Vous n'avez ici aucun commerce. Dans une ville de 20 000 habitants qui a un bassin de rabattement de 40 à 50 000 personnes, vous n'avez aucun commerce. Vous avez un café un peu plus loin qui est très sympathique, mais sur place, il n'y a aucun commerce. C'est l'occasion d'imaginer des commerces. Je reviens sur cette passerelle. Il faut être relativement intelligent, car qui dit parking, dit une passerelle qui irait du parking, du bâtiment jusqu'à la passerelle actuelle. Elle franchirait donc tout cela. Nous devons nous mettre à la place des personnes qui se déplacent.

J'aimerais avoir des garanties sur le dernier point. Nous devons regarder au-delà, peut-être à 30 ans. J'espère que cela arrivera beaucoup plus vite, surtout pour Trets. Ce sont les connexions vers Trets, Brignoles et Carnoules, pour que ce que nous mettons en place n'obère pas de la capacité à faire circuler des trains qui iraient vers l'est dans la vallée de l'Arc, vers Trets. Je connais un peu le dossier, car Monsieur Mis me l'a bien expliqué. Si nous avons un train qui revenait de Trets pour aller à Aix, vous savez qu'il doit pénétrer à Gardanne et repartir dans l'autre sens vers Aix en passant par Luynes. Nous sommes incapables aujourd'hui de lui faire shunter Gardanne pour remonter vers Aix directement. C'est le train qui monte de Marseille. Il y a six trains par heure. Quand vous voulez vous rendre à Aix, vous prendrez celui qui arrive de Marseille toutes les 10 minutes. Quand vous venez de Trets, vous aurez les trains qui descendent vers Marseille et qui s'arrêteront. Vous aurez également les directs qui monteront vers Aix.

Un participant (hors micro)

Comment font les Gardannais, alors ?

François-Michel LAMBERT, Député des Bouches-du-Rhône

Permettez-moi d'être pour l'instant le député qui s'arrête au pays d'Aix sud. Je veux bien venir chez vous avec ma petite expertise qui est très modeste.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Allez-y. J'aimerais effectivement que nous puissions leur donner la parole.

François-Michel LAMBERT, Député des Bouches-du-Rhône

J'introduis justement le débat, ensuite je me tairai. Nous allons mettre en place la voie de Valdonne très prochainement, c'est-à-dire Aubagne jusqu'à Peypin, mais il nous faut un Aubagne-Aix à terme qui passera par La Barque et par Gardanne. Si nous n'intégrons pas aussi le début d'un branchement vers le sud... Cela n'a d'ailleurs rien d'extraordinaire. Pour ceux qui ont le livre en question, cela a existé il n'y a pas si longtemps que cela. Il y a quand même quelque temps, 50 ou 70 ans, mais ces voies existaient et c'est de cette manière que cela fonctionnait. Je souhaite que ces éléments soient vraiment posés au débat, au préambule. Je vous remercie. J'ai été long, mais je voulais vous donner toutes ces particularités, car cela fait 10 ans que je travaille sur le dossier. J'ai quelques idées. Je ne suis pas tout seul. Je les ai portées. J'ai pris la suite de certains qui ont disparu. Je voudrais que nous réussissions enfin à donner tout ce que nous n'avons pas donné il y a six ou sept ans quand nous avons fait cette ligne.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Merci. Je vois que Monsieur l'Adjoint au maire de Gardanne voudrait prendre la parole. Je vous propose de patienter encore deux minutes. Des mains se sont levées. Nous organisons ces réunions pour entendre les habitants qui sont parmi nous ce soir. Nous allons d'abord leur donner la parole. Je vous promets de vous la repasser tout à l'heure. Nous avons eu un certain nombre de témoignages d'élus, de prises de position. Il est bon maintenant que ce soit le public qui puisse le faire. Je donne la parole à Madame. Nous allons vous passer un micro. La règle du jeu est très simple. Vous levez la main. Je vous vois et je vous passe la parole. Vous vous présentez, soit au nom personnel, soit au nom de l'association pour laquelle vous parlez. S'il vous plaît, des questions ou des remarques courtes, de telle façon que nous puissions passer le maximum de gens. A vous, Madame.

2 PREMIER TEMPS D'ECHANGES AVEC LA SALLE

Jeannine HUERTAS, riveraine

Bonsoir. Je suis habitante du village des Ormeaux, qui jouxte la gare de Simiane-Collongue. Je voudrais vous poser la question suivante : pourquoi avoir choisi d'implanter une antenne GSMR sur un terrain appartenant à RFF en plein cœur de lotissement ? Alors que nous savons depuis 10 à 15 ans qu'il y a des risques importants que les ondes peuvent faire subir aux habitants ? Ce sont des risques qui ont été dénoncés par l'OMS. L'OMS a qualifié les radios fréquences de cancérigènes possibles. Plusieurs autorités internationales s'en sont inquiétées, notamment pour les enfants. Nous avons quand même parlé de leucémie. Ce n'est pas rien. Le conseil de l'Europe préconise un niveau d'exposition aux champs électromagnétiques 100 fois inférieur aux normes françaises.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Nous avons compris le sujet. Nous allons pouvoir en parler. Je vais passer la parole au Monsieur qui se trouve devant. Il y a deux mains qui se lèvent et je voudrais que nous traitions les questions en même temps. Je donne la parole au Monsieur qui lève la main devant avec les cheveux blancs.

Dominique DALEMONT, riverain

Une remarque et deux ou trois questions. Je suis depuis 11 ans à Gardanne et depuis 20 ans dans le mouvement de concertation entre les usagers et la SNCF. Monsieur Mis, nous avons conjugué nos efforts pour remettre en route les ascenseurs de Gardanne à titre expérimental sur la ligne. Le bilan est positif au bout de huit mois et demi à un double titre. Le matériel est solide et il n'y a pas eu de vandalisme. Peut-être pourrez-vous faire une remarque de votre propre bilan ? Comment pouvoir pérenniser le fait de contenir le vandalisme par rapport à ce qui s'était passé après la fin de la première phase en 2008 ? Voilà pour la remarque.

Comment allez-vous financer, avec quels moyens techniques et quelles technologies, le doublement de la ligne dans la zone « montagneuse » entre Gardanne et Luynes ? Il y a des montagnes et des tunnels.

Où en sont les fiançailles entre RFF et SNCF dans le projet de rénovation ? Nous nous sommes toujours demandé quelle était la limite des prérogatives. Nous avons de plus en plus de doutes sur l'intérêt de maintenir deux structures, et pas seulement pour gérer la dette à l'origine, à l'époque du président Chirac. Je m'arrête. Il y a de nombreuses autres questions.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Le Monsieur derrière vous. Nous répondrons si possible à ces trois premiers points.

Jean FIGUEROLA, riverain

Bonsoir. Je suis gardannais de souche. Je voudrais savoir pourquoi nous en sommes arrivés à cette situation. Je voudrais savoir pourquoi il faut que nous attendions d'être bardés dans la métropole, puisqu'il semblerait que cela est déjà décidé. Pourquoi faut-il que nous nous réunissions autour d'une table pour savoir ce qu'il faut faire ? Il suffit le soir d'aller à Luynes pour nous rendre compte que la région est complètement engorgée. Comment se fait-il que dans cette région, nous n'arrivions pas à faire de pistes cyclables. Je vous invite à aller voir la ville de Vannes dans le Morbihan. Les gens ont des idées. Ils font des choses formidables. Monsieur le député écologiste a parlé de se projeter très en avant. C'est vrai que si nous n'avions pas fait cela pour l'eau au niveau de Marseille, nous aurions peut-être aujourd'hui des problèmes. Des travaux ont été faits sur Gardanne en 2008, sur la voie ferrée. Nous sommes en saturation deux ans après. Nous prévoyons la deuxième tranche. Quand serons-nous en saturation ? Il restera encore des tronçons à voie simple. Est-ce que nous ne pourrions pas nous projeter 50 ans en arrière ? Je suis retraité et je ne le verrai pas, mais mes enfants...

Alain DESSAGNE, agence KFH

Vous verrez en quoi consiste le projet et à quelle échéance il est prévu dans la seconde partie de la réunion.

Jean FIGOROLA, riverain

Deuxième question, et ensuite j'arrête. Pourquoi est-ce que le ticket de train est très cher pour les gens qui prennent le train occasionnellement ? Cela ne donne pas envie de prendre le train. Je suis retraité et j'ai voulu aller voir une exposition et cela m'a coûté moitié prix pour aller en voiture à Montpellier. Il y a quelque chose à faire.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Nous allons tenter de répondre à ces trois questions. Nous commençons par Monsieur Mis.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

J'ai déjà commencé à répondre pour le sujet de la téléphonie mobile et des antennes. Je suis d'accord avec vous, Madame. Il y a un sujet de santé publique. Le programme est lié au Réseau Ferré de France au niveau national. C'est un programme qui vise à sécuriser et à renforcer la sécurité ferroviaire par justement ces dispositifs d'antenne. L'engagement que je prends auprès de vous de suite et dès la fin de la réunion, c'est de prendre rendez-vous avec vous et venir avec les équipes en charge de la mise en œuvre de l'exploitation de ce système. Ce n'est pas le Réseau Ferré de France qui exploite directement, c'est une société qui s'appelle Synerail. Nous viendrons à votre rencontre. Je rejoins la question de Monsieur le Maire. Je vous amènerai les éléments de réponse aux questions que vous évoquez. Je suis d'accord pour dire qu'il y a un sujet de santé publique.

Jeannine HUERTAS, riveraine

Il y a une pétition avec une centaine de signatures demandant le déplacement de cette antenne.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Remettez-nous cette pétition.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Vous me la remettez, et je ne manquerai pas de la faire remonter au siège de Réseau Ferré de France. Ce que vous indiquez fera partie du compte rendu de la réunion publique. Ce sera bien entendu annexé. Il n'y a pas de difficulté là-dessus. J'en fais un engagement personnel.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Il y avait le sujet de vandalisme.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Concernant les ascenseurs, nous avons pu travailler ensemble. Il est vrai que cela a été long et dur. Je tiens aussi à souligner l'appui des partenaires et l'appui de la région sur le sujet. Ils nous ont aidés sur ce sujet des ascenseurs. Le vandalisme est prégnant sur toute la ligne. Il est vrai que nous sommes quand même satisfaits de la solution. Il est également prévu début 2015, un comité de pilotage avec nos partenaires : l'Etat, la région et le département pour regarder comment nous pouvons poursuivre le renforcement de ce type de dispositif sur les autres gares et les haltes. Nous travaillons actuellement. La région sait le faire avec la SNCF, sur comment renforcer la sécurité et la sûreté autour des gares et haltes.

Je jongle aussi sur le sujet de la passerelle qui a été évoqué tout à l'heure. Je me suis rendu sur le secteur récemment, notamment pour m'assurer que cela fonctionne, car nous avons travaillé lourdement ensemble sur ces sujets. Nous avons des propositions de dispositif. La concertation aujourd'hui sert à faire remonter ces sujets de discussion majeurs. Dans le bilan, au sud de Gardanne, notamment la passerelle, nous ferons remonter les suggestions et les craintes vis-à-vis

de la protection, du vent, des intempéries et nous proposerons à nos partenaires. Nous verrons avec nos partenaires financiers comment nous pouvons poursuivre le travail, avec également la SNCF qui est en charge de la gestion des gares.

Concernant la SNCF, je vais vous dire les choses. A partir du 1^{er} janvier, SNCF réseau est créée. SNCF et RFF sont regroupés. RFF n'existe plus. Nous serons donc réunis sous le même étendard. Je n'irai pas plus loin. Voilà le résumé. J'espère que cela facilitera les choses.

Nous avons beaucoup de cheminots dans la salle. Sur le doublement de la ligne Gardanne-Luynes, il est fondamental de poursuivre l'augmentation du trafic entre Marseille et Aix en Provence. J'ai sur ma gauche un collègue de France Nature Environnement qui participe avec nous à ces réflexions. Nous sommes en partenariat aujourd'hui avec France Nature Environnement pour regarder comment nous insérons nos travaux ferroviaires dans l'environnement. Il faut gérer à la fois l'infrastructure, mais comment l'insérons-nous du point de vue environnemental et du point de vue technique ? Toutes les technologies existent. Nous travaillons en éco-conception pour limiter les allers-retours de camions. J'ai évoqué ces choses-là avec Monsieur Lambert. Je demanderai son appui pour travailler ce sujet de manière forte. Nous avons des technologies très simples pour élargir les tunnels tout en travaillant aussi derrière sur des sujets d'éco-conception, comme dans le secteur de Valabre. Nous avons le pavillon de chasse du Roy René. Nous allons élargir un tunnel. Nous proposons en remplacement du tunnel, un éco-pont qui permet des cheminements piétons pour les randonneurs à destination du pavillon de chasse du Roy René. Nous pourrions également marcher tout le long du bois de Bouc. Nous travaillons également sur les nouvelles continuités écologiques qui n'existent pas. Nous lions donc la technique et l'environnement, car les deux sont liés. Des solutions existent et nous y arriverons.

Sur le sujet de la métropole, ce n'est pas la place, ni le lieu du débat aujourd'hui. Nous sommes là pour présenter la concertation Marseille-Aix seconde phase. Nous sommes ici pour présenter des enjeux du projet ferroviaire, pour recueillir vos questions sur le projet. Je vous invite à poursuivre vos questions sur ce bilan.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Il y a une question sur le prix. Nous pouvons peut-être intervenir sur le prix du billet.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Concernant le prix du billet, je passe la parole à Monsieur Petit.

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

C'est gentil. Il ne vous a pas échappé que la région n'a pas fusionné avec le Languedoc Roussillon, et donc que le déplacement entre la région et Montpellier revient à... Je m'excuse de balancer cela sur la SNCF, mais c'est la tarification de la SNCF. Nous avons une tarification sur notre région qui est plutôt attractive, socialement adaptée aux différentes catégories de population que nous avons sur nos territoires régionaux. Vous avez le Zou études qui permet aux jeunes par exemple de Gardanne qui vont étudier à Aix ou à Marseille d'utiliser gratuitement le train. Vous avez le Zou 50 / 75 % si vous utilisez la même ligne fréquemment. Vous pouvez avoir 75 % de réduction si vous utilisez des carnets de 10. Vous avez bien sûr l'abonnement travail qui est classique, avec la prise en charge d'une partie par l'employeur. Il y a également le Zou solidaire pour les personnes qui sont sans emploi ou pour les allocataires de l'allocation d'adulte handicapé. Il y a un dispositif qui permet de se déplacer sur les lignes régionales, qu'elles soient ferroviaires ou routières avec un coût, avec une tarification plutôt attractive.

Pour aller plus loin, la question est : arriverons-nous à mettre en place une tarification harmonisée sur ce territoire métropolitain ? C'est cela l'enjeu. Je crois que lorsque nous raisonnons sur un plan de déplacement, sur un réseau de transport, il y a certes les réseaux qui sont structurants comme le ferroviaire, comme les lignes du département qui a mis également en place un réseau de transport avec les cars 13, qui est bien fait. Il y a également le rabattement avec les lignes des transports urbains pour assurer du rabattement sur des gares ou autres. Nous devons arriver à harmoniser tout cela pour que nous puissions mettre à disposition une tarification attractive. Nous avons mis en place une information commune, multimodale avec une centrale de mobilité (pacamobilite.fr). Il faut aller plus loin, et c'est un véritable enjeu.

Un participant (hors micro)

Je vais me permettre de répondre. Le Monsieur a dit : vous n'avez pas compté l'amortissement de la voiture. Ce n'est pas possible d'éviter d'avoir une voiture. Nous pouvons utiliser le train, mais occasionnellement. C'est sûr que si demain j'utilise tous les jours le train, je prendrai un abonnement.

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

C'est très souple. Vous achetez votre carnet de 10 et il est valable quatre mois, donc vous avez le temps de l'utiliser. C'est vraiment adapté pour tout le monde. Enfin bon, je ne vais pas rentrer dans le détail. Il faut savoir que c'est accessible à tout le monde, soit pour des occasionnels, soit pour des personnes qui se déplacent quotidiennement. Simiane est quand même une gare qui s'est considérablement développée et qui a vu son augmentation de fréquentation grimper de pas loin de 40 %. Nous sommes aujourd'hui à 700 usagers par jour.

Alain DESSAGNE, agence KFH

S'il vous plaît Monsieur. Je vous passerai la parole. Je voudrais juste que nous laissions terminer Monsieur Petit.

Un participant (hors micro)

Les trains diminuent de 40 %. Il y a deux trains de moins.

Alain DESSAGNE, agence KFH

La situation actuelle.

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Comme je savais que la question allait être posée, j'ai aussi les éléments pour y répondre. La fréquentation augmente. C'est important. Nous ne sommes pas loin de 2 700 usagers jour sur Gardanne. C'est d'une grosse gare. Concernant le nombre de trains, il est identique sur les périodes de pointe.

Un participant (hors micro)

Ce n'est pas vrai. De sept heures à neuf heures à partir du lundi, il y a deux trains en moins.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Attendez. Nous allons vous passer le micro. Excusez-moi, Monsieur, mais nous ne pouvons pas fonctionner comme cela. Demandez la parole, nous vous la donnerons et vous pourrez vous exprimer. Laissez finir l'intervenant pour l'instant.

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Les éléments que j'ai, c'est que sur les périodes de pointe... Il faut regarder si nous parlons de la même chose. Je regarde à nouveau. J'en suis même sur un train en plus le matin sur la desserte. Il doit y avoir a priori un problème. Nous devons regarder. Ne vous inquiétez pas.

Alain DESSAGNE, agence KFH

La SNCF peut peut-être apporter un éclairage. Nous avons Madame Rovetta qui est parmi nous. Elle peut peut-être nous dire comment va évoluer la desserte. Comment est-elle aujourd'hui ? Comment va-t-elle évoluer ?

Dominique ROVETTA, SNCF

C'est vrai que le sujet est ouvert. S'il y a vraiment des problèmes particuliers sur un train, et en particulier les arrêts, je pense que nous devons les regarder de près, et que nous en parlions.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Nous reprenons quelques questions. Nous prenons trois questions.

Dominique RUBIN, usager

Bonsoir. Je suis ici en qualité d'usager depuis 12 ans de la ligne Simiane-Marseille. Quand j'entends l'écho de mes collègues qui prennent le train au quotidien, je ne peux m'empêcher de réagir. Concernant les propos de Monsieur Lambert, les ambitions que vous avancez, nous les partageons. Nous vivons quotidiennement sur le territoire. Ce n'est évidemment pas le territoire de Simiane-Collongue au sein de cette grande agglomération. Certains l'appelleront métropole et d'autres d'une autre façon, mais c'est une réalité. Je voudrais faire écho à ce que nous venons d'entendre. Simiane-Collongue a été considéré comme un quartier de Marseille. Concernant le doublement partiel qui a été réalisé il y a quelques années avec lequel nous avons un certain nombre d'ambitions, de services nouveaux, de viabilisation, nous constatons quand même que Simiane a eu moins de trains que d'autres gares de rabattement. Quand nous parlons de Simiane, il ne s'agit pas de Simiane-Collongue. Il s'agit de la zone de Bouc-Bel-Air, Monsieur le Maire est présent, de Saint-Savournin et d'autres communes qui se rabattent sur ce territoire. Quand nous parlons de vision, la situation aujourd'hui est simple. Simiane-Collongue a moins de trains que Gardanne, très peu de directs.

Concernant les ambitions sur ce territoire, nous avons le sentiment d'être la variable d'ajustement des trains... Quand nous parlons des nouveaux horaires, nous n'avons pas le sentiment d'avoir

été particulièrement bien lotis, sans parler du service. Nous aurons bien sûr les infrastructures. Nous allons vous écouter. J'espère que vous allez nous faire un peu rêver et que vous aurez les moyens de vos ambitions. Le service aujourd'hui doit être assuré quotidiennement, pas aux heures creuses où les retraités ou les touristes un peu perdus se retrouvent. Non, aux heures de pointe. Les gens veulent aller travailler avec une certaine fiabilité et souhaitent une vraie fiabilité. Il y a des gens autour de moi, aujourd'hui, qui ont arrêté de prendre le train. Ce ne sont pas les salaires BOBO. Je parle des gens qui socialement devraient prendre le train, car c'est une solution pour eux et une alternative économique à celle de la voiture.

Vous avez évoqué également rapidement la gare et son parking. Nous avons aujourd'hui une situation ultra saturée. Chacun en est conscient. Nous ne sommes pas saturés depuis très longtemps après le doublement partiel. Nous avons été saturés quasiment six mois après. Cela s'est traduit par des tensions extrêmement vives avec les riverains. Vous nous expliquez aujourd'hui que vous allez y réfléchir en 2015. Il est vrai qu'il y a eu les élections. Merci, Messieurs, de vous être déplacés aujourd'hui et d'être présents devant nous autour de cette table. Unissez-vous pour enfin répondre à la question des usagers. De grâce, prenez le train. Quand nous constatons que Simiane est traitée comme un quartier de Marseille, il y a manifestement un problème de vision à partager. Merci.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE, agence KFH

Merci, Monsieur. Nous allons prendre à nouveau trois questions. Allez-y, Monsieur.

Jean-Pierre DUNEAU, riverain

Je suis usager de Simiane-Collongue.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Monsieur, je vous passerai ensuite la parole. Vous pourrez répondre à toutes ces questions.

Bernard BASTIDE, Adjoint au Maire de Gardanne

Je voudrais simplement... Je suis également de Gardanne. Je pense comme Monsieur le Maire que c'est une erreur de diminuer le nombre d'arrêts de train sur Simiane. Nous sommes en train de régler nos problèmes de parking. En les réglant, si nous envoyons les gens sur Gardanne parce que nous diminuons les fréquences sur Simiane, cela ne convient pas du tout. Je pense que nous avons tous ensemble intérêt à demander qu'il y ait plus de trains qui s'arrêtent à Simiane. Je fréquente tous les comités de ligne du département. J'ai l'impression aujourd'hui de retrouver la même ambiance. Nous nous plaignons de la SNCF. Nous nous plaignons maintenant de RFF. Il n'y a pas vraiment d'efforts de fait. J'ai entendu Monsieur Petit en comité de ligne dire qu'il en avait marre de ce qui était pratiqué par la SNCF.

Il faut que nous fassions entendre aujourd'hui ce qui va se passer dans cette rénovation qui aurait dû arriver dès le départ. Quand nous avons fait les premiers travaux, nous les avons faits à moitié. Des trains s'arrêtent et laissent passer les autres. Ce n'est pas bon. Cela commence à être un bon projet aujourd'hui. Il ne faut néanmoins pas que la gare de Simiane soit considérée comme une gare de second rang, sinon cela met la gare de Gardanne en difficulté. Voilà ce que je voulais dire. Nous sommes d'accord avec vous. Le maire de Gardanne n'a pas pu venir ce soir. Il faut qu'il y ait des arrêts normaux à Simiane, sinon cela nous met en difficulté. Nous refaisons actuellement sur

Gardanne le réseau omnibus qui va prendre en compte Simiane, toutes les communes, et qui fera du rabattement sur les gares à condition que les trains s'arrêtent à Simiane. C'est avec la CPA que ce travail est réalisé. Vous avez parlé des ascenseurs. C'est bien. Nous avons à peu près les mêmes problèmes. Monsieur Lambert va faire une étude de parking près de la gare. Nous voulons intégrer le parking dans la ville.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Très bien. Merci. Terminez votre intervention. Allez-y.

Jean-Pierre DUNEAU, riverain

Mon intervention concerne également les parkings. Nous devons peut-être avoir un peu d'ambition. Lorsqu'il y a eu la rénovation, il y a eu un parking à Simiane qui a été fait. J'ai entendu : « Mon Dieu, tant de places de parking pour les Simianais. C'est du gâchis. Il y en a beaucoup trop ». Comme le disait mon collègue, le parking a été saturé au bout de six mois. Il y a donc une nouvelle proposition qui vient maintenant pour doubler la capacité. Ne manquons-nous pas d'ambition ? Doubler la capacité sur la ligne, est-ce bien suffisant ? Comme le disait Monsieur Lambert, nous devons nous projeter sur 30 ans. Nous allons peut-être faire de nouveaux parkings dans les villes. Nous allons augmenter localement l'offre. Est-ce que cela sera vraiment suffisant pour désaturer l'autoroute à horizon 2020 ou 2030 ? Est-ce la modernité de continuer de vouloir développer des parkings dans les centres-villes ? Ne faudrait-il pas essayer d'avoir des choses un peu plus ambitieuses et profiter de nouveaux terrains ? Là, où il y a des possibilités pour faire des hubs qui vont attirer des gens, même les simianais.

Si nous allions à Plan de Campagne pour nous installer, pour prendre le train, ce serait peut-être une bonne idée. Mais à Plan de Campagne, il y a du foncier. Concernant le premier projet, j'ai été surpris et étonné de voir que la gare de la Malle avait été abandonnée. La gare de la Malle, c'est un terrain hub au pied de l'autoroute. Je suis très heureux de voir le projet aujourd'hui. Nous allons en parler. Nous avons la possibilité de faire quelque chose de Plan de Campagne, un endroit central. Nous avons déjà démontré qu'il y a des parkings qui peuvent se faire dans certaines zones. Nous sommes à côté de l'autoroute. L'endroit que vous avez montré sur la carte ne sature pas encore. Cela veut dire qu'à partir de cet endroit-là, nous pouvons proposer aux gens de l'autoroute une alternative.

Marseille, bouchons : une heure, Marseille gare de Plan de Campagne : 10 minutes. Nous n'aurons pas 7 000 usagers de plus avec un projet comme cela. Nous pouvons peut-être arriver à en prendre 50 000. Ils sont possibles à l'horizon quand nous allons intégrer la continuité avec la nouvelle ligne de derrière. Pourquoi attendre ? Pourquoi faire aujourd'hui le hub au niveau de Saint-Antoine ? Je pense que c'est le projet. Saint-Antoine est certainement pour les gens de l'autoroute l'endroit le plus inaccessible de la ligne. Mettre des parkings à Simiane, je le réclame. J'ai été un des premiers à être bloqué. Je prends le train depuis longtemps. J'ai même essayé avant les travaux. Je le réclame, mais ce ne sera pas suffisant pour avoir un projet ambitieux. Je vous invite à réfléchir à ce qu'il peut se passer avec ces gares. Cela ne devrait pas être des simples haltes. C'est vrai à Plan de Campagne. De l'autre côté, vers Aix, c'est certainement vrai à Luynes également. Nous avons deux possibilités entre deux gares où cela roule bien, et plutôt que de permettre des accès vers le centre-ville... Si nous nous projetons un peu, nous ne sommes pas sûrs que dans 30 ans que dans les villes, les voitures continueront d'avoir la possibilité de rentrer dans le centre-ville. Ce ne sera pas un souci de dire petit à petit aux gens : « Regardez, vous avez une entrée efficace. Vous êtes à 10 minutes de Marseille lorsque vous êtes à Plan de Campagne.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Merci. Nous allons prendre une dernière question et nous vous apporterons ensuite les éléments de réponse. J'ai vu que Monsieur Mallié voulait prendre la parole ainsi que Monsieur Petit.

Bruno GERARA, riverain

Il y a longtemps que je ne rêve plus au niveau de la SNCF. Je rejoins les propos de mon ami Dominique en termes de fiabilité sur les trains. Il y a l'avenir, la ligne dans 20 ans, 30 ans et 40 ans. Les usagers vivent aujourd'hui un véritable calvaire avec les trains supprimés sur lesquels ils n'ont même pas le renseignement du pourquoi ils sont supprimés. Ceci est du vécu du quotidien. Ma fille est à la fac d'Aix, et elle n'a pas pris le train une seule fois cette semaine. Bien heureux que son père ne travaille plus beaucoup. Donc, j'ai pu l'emmener. Sinon, elle aurait pris sa voiture. J'en ai profité pour aller travailler également. Nous avons manqué quelque chose. C'est malheureux. En termes de communication, la SNCF ou la région a beaucoup à faire là-dessus, car la SNCF laisse des usagers sur le quai de la gare.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Nous avons eu des alertes très précises, sur les parkings, sur la fiabilité, sur l'avenir du nombre de trains à Simiane. Pouvons-nous avoir des éléments de réponse sur ces sujets ?

Richard MALLIE, Maire de Bouc-Bel-Air et Vice-Président de la CPA

Je vais prendre ma casquette, non pas de maire de Bouc-Bel-Air, mais de vice-président de la communauté délégué à l'éco-mobilité. Je vais parler des parkings relais autour des villes centres. Je vais parler des abris vélo. Je vais parler des parkings de dissuasion qui sont dans ma compétence. Nous nous en occupons tous les jours avec Guy Barret. C'est une des préoccupations extrêmes de la CPA. Il est vrai que nous savons qu'il y a un problème de parking sur Simiane. Cela a dépassé au début. Nous devons nous en douter. Il faut parfois avoir le nez dans le cambouis pour nous rendre compte de ce qu'il en est. Nous le savons, et nous y travaillons. Nous allons essayer de faire quelque chose. C'est comme l'abri vélo. Nous proposons également du rabattement par les vélos sur Simiane. Je le dis très clairement devant Monsieur Mis. Il sait ce que je vais dire. RFF et la SNCF sont d'accord, mais nous devons payer. Faisons l'abri vélo. Nous allons faire l'investissement et nous ferons le fonctionnement, mais ils nous font payer une location parce que nous allons utiliser ou occuper 20 m² de leur domaine. Il n'y a plus de cohérence à un moment donné. C'est ce qui me navre.

J'ai écrit au président de la SNCF, Guillaume Pepy, que tout le monde connaît. RFF dit : « Nous voulons valoriser notre foncier ». Nous voulons être tous les deux et nous payons tout, alors que nous amenons des usagers à la SNCF tous les jours. Nous travaillons ensemble de concert. Non, la communauté doit payer un loyer. Cela me paraît complètement aberrant. Concernant les parkings relais qui se trouvent autour d'Aix, nous venons d'inaugurer Malacrida. Le Krypton va passer à 900 places. Nous essayons de faire ce genre de choses, en mettant aussi des prises de manière à ce que ceux qui ont un véhicule électrique puissent le recharger. Nous essayons de faire en sorte de ramener par le rabattement aussi bien sur les lignes de bus que les lignes ferrées. Bastide nous parlait tout à l'heure d'omnibus. Nous avons récupéré l'omnibus. Vous aurez par exemple entre autres l'application au 1^{er} mars, puisqu'il faut le temps de le mettre en place, de passer les marchés nécessaires, etc. Vous aurez une ligne Gardanne-Bouc-Bel-Air et le pôle d'activité d'Aix-en-Provence. Il est important que nos concitoyens qui vont au pôle d'activité...

Le maire de Bouc-Bel-Air que je suis peut vous dire que l'échangeur des Trois Pigeons, c'est-à-dire l'entrée sud du pôle d'activité d'Aix-en-Provence bouchonne tous les matins, car ce n'est pas à la hauteur. Il y a des dizaines de milliers de salariés qui se trouvent là-bas. Nous allons travailler sur l'échangeur des Trois Pigeons. Il semble qu'il y a un comité technique aujourd'hui. Les élus concernés ne se réuniront, paraît-il, que fin janvier. Vous vous rendez compte ? Le comité technique s'est réuni aujourd'hui. C'est l'Etat et non pas la SNCF. C'est blanc bonnet et bonnet blanc. Tout a été présenté et nous ne le saurons que fin janvier. Pourquoi attendons-nous fin janvier pour que les élus valident ? Nous avons tout un système qui fait que les choses sont extrêmement longues et difficiles à se mettre en place. Cher Monsieur, je peux vous dire, c'est notre préoccupation première. Il faut par contre le temps de les faire.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Le maire de Simiane peut peut-être dire un mot sur le parking ?

Philippe ARDHUIN, Maire de Simiane-Collongue

Tout à fait. Nous avons la chance d'avoir une gare à Simiane-Collongue, mais le problème est que cela induit le flux de circulation qui arrive à la gare. La gare de Simiane n'est pas pour Simiane. La majorité des usagers vient de Mimet, de Gréasque, de Gardanne, de Bouc-Bel-Air, ce qui sature le parking. Cela sature également la ville de Simiane. Le matin à l'heure de pointe à la gare, vous avez à certains moments des bouchons qui peuvent arriver jusqu'à la route de Mimet. Il y a aussi un système de transport en commun qui pourrait se faire de ces villages vers la gare. Ceci est un problème assez perturbant. Vous parliez de mettre des parkings... Cela va être pareil, pour arriver au parking, il faut prendre sa voiture. Si vous êtes dans une zone où il n'y a pas beaucoup de roulage, vous allez forcément bloquer la zone, et tout va se remplir. Tant qu'à faire un bouchon pour aller à la gare, je prends mon véhicule pour me rendre sur mon lieu de travail.

Guy BARRET, Vice-Président de la Communauté du Pays d'Aix

Je voudrais quand même dire deux mots sur ce que nous faisons. Nous sommes aujourd'hui sur une réunion de concertation sur le doublement de la ligne de Marseille-Gardanne-Aix. Je sens bien que nous parlons d'autre chose. Je comprends très bien que vous ayez des problèmes avec le ferré. Il est important aujourd'hui que nous puissions avancer sur le projet. Nous sommes des gens du pays d'Aix. Nous sommes déjà dans ce projet. Nous nous projetons déjà sur des équipements importants. Nous avons parlé tout à l'heure des parkings relais. Il y aura des parkings relais dans toutes les gares systématiquement. Il y a de l'intermodalité qui est déjà mise en place. Ce sera fait au 1^{er} mars. Les réseaux de la communauté du Pays d'Aix vont changer sur tout le bassin sud de la communauté du Pays d'Aix, y compris à Gardanne, y compris ici, et ainsi de suite. Nous avons toute une réflexion que nous travaillons avec les élus, les services des différentes communes. Nous sommes déjà dans cette démarche. Nous n'attendons pas que la ligne soit déjà améliorée avec les quatre trains dans les deux sens. Nous sommes vraiment déjà dans l'efficacité.

Quand vous parlez des haltes à Plan de Campagne, c'est dans le projet. Il faudrait par contre que les riverains et les autres acceptent aussi, qu'ils s'aperçoivent que c'est important. Il est important pour nous aussi, la voie ferrée, que les gens qui viennent de Pertuis puissent prendre ce train pour éviter de passer par l'autoroute, pour éviter de traverser Aix, et ainsi de suite. Tout cela doit fonctionner. Nous sommes sur cette réflexion. Marseille-Gardanne-Aix est un bout du PDU, même si le député critique notre PDU du pays d'Aix en disant qu'il n'est pas assez tourné vers l'extérieur. C'est faux. Nous sommes réglementairement contraints de travailler sur notre territoire. Nous sommes complètement ouverts avec l'extérieur. Nous considérons que le projet de MGA2 est fondamental pour le fonctionnement du territoire. Nous pouvons vous dire que ce n'est pas un

projet concurrent du bus, puisque pour nous, le bus qui fonctionne entre Marseille et Aix doit être complémentaire du ferré qui va être mis en place. Je comprends que vous parliez beaucoup de vos problèmes quotidiens de trains qui n'arrivent pas à l'heure. Je pense que ce projet fera en sorte que cela ira peut-être un peu mieux. Cela ne me gêne pas que vous parliez de cela. Je ne peux pas vous suivre là-dessus. Je ne suis pas au courant.

Richard MALLIE, Maire de Bouc-Bel-Air et Vice-Président de la CPA

Je vais faire un complément à Guy. Tu as oublié de dire que la ligne régulière qui fait Mimet, Bouc-Bel-Air et Aix-en-Provence ne passait pas par la gare de Simiane, et elle y passera le 1^{er} mars. C'est important. Cela veut dire qu'un boucain ou qu'un mimétain est obligé de prendre sa voiture pour aller prendre le train à Simiane. Ce sera fait le 1^{er} mars. C'est acté. La gare de Simiane sera desservie le 1^{er} mars.

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

C'est un élément important qui vient d'être indiqué. Concernant cette gare de Simiane en termes de rabattement de transport collectif, il y a beaucoup à faire. Il y a un chiffre qui m'a beaucoup surpris. C'est qu'à moins de 10 minutes en voiture, il y a quand même 40 000 habitants. Nous voyons bien là l'enjeu dans les rabattements.

Sur les aspects liés aux horaires, je ne trouve pas les mêmes chiffres. Je vais vous laisser mes coordonnées et nous nous contactons. Nous en discuterons.

Concernant la gare de Simiane, l'autre particularité est que plus de 85 % des usagers sont des usagers pendulaires dans les périodes de pointe. C'est-à-dire que sur le restant de la journée, il y a quasiment peu de personnes qui utilisent la gare de Simiane. C'est ainsi. Nous devons le prendre en compte dans la manière d'organiser l'offre.

S'agissant de la qualité de l'offre, nous payons avec l'argent public. Hélas, puisque nous déployons des efforts et des investissements lourds. Hélas, puisque nous essayons de contraindre la SNCF avec des pénalités. A titre d'exemple, la SNCF est à environ 4 millions de pénalités sur 2014 pour offre non conforme. Soit les trains sont en retard, soit ils sont supprimés. Sur Marseille et Aix, ils sont généralement plutôt supprimés. C'est le constat. J'ai eu une réunion cette semaine avec le directeur régional de la SNCF. Nous sommes dans une situation qui est la plus mauvaise depuis 1998. Cela vous montre un peu l'ampleur du désastre que nous vivons actuellement. C'est un véritable sujet. Nous en avons encore parlé aujourd'hui en assemblée plénière du conseil régional. C'est un vrai sujet. Hélas, nous sommes autorité organisatrice en tant que région. Les leviers, mis à part faire des pénalités et investir, après, ce n'est pas nous qui organisons. Ce n'est pas nous qui manageons. Ce n'est pas nous qui exploitons les trains. C'est donc un vrai sujet. J'espère vraiment qu'il y aura un rebond pour que nous sortions de cela. C'est ce que nous a indiqué le directeur régional.

Faire des travaux sur l'infrastructure est une chose. Améliorer et augmenter la capacité avec l'objectif de passer à quatre trains par heure puis à six trains en est une autre. Il faut en même temps assurer une fiabilité, sinon, nous nous détournons alors que l'objectif est bien d'engager le report modal et d'engager une chaîne de transport. Je suis tout à fait d'accord avec ce qui vient d'être dit par les élus qui ont parlé. L'époque où nous travaillions sur une infrastructure ferroviaire sans nous occuper du reste est terminée. C'est terminé. Je vais vous citer un exemple. Je l'ai cité l'autre jour à Saint-Antoine. L'erreur qui a été faite lorsque nous avons fait la première phase d'Aix-Marseille est de ne pas avoir fait l'infrastructure et les gares d'une façon concomitante. Que s'est-il passé ? L'infrastructure a été mise en place et les gares n'ont jamais été terminées, notamment sur la partie basse, et elles ne le sont toujours pas. C'est la différence de ce que nous avons fait

sur Marseille et Aubagne. Nous avons fait en sorte que tout soit concomitant. C'est un peu l'objet de ces rencontres. C'est d'ailleurs pour cela qu'il a été mis en place un comité territorial avec le préfet de région.

L'objectif est de dire que nous devons travailler avec les élus du secteur pour chacune des gares, avec l'ensemble des acteurs pour que nous déterminions et que nous élaborions l'accessibilité de ces gares : accessibilité en voiture, en transport collectif, en mode actif, donc le vélo, qu'il soit à assistance électrique ou autres. Nous devons travailler avec les complémentarités au niveau des horaires. Nous devons voir même si cela peut permettre de développer l'emploi ou si cela peut permettre à contribuer aux logements ou autres. Tout cela se travaille. C'est cela la nouvelle forme. Nous ne nous limitons plus à développer, à dire que nous augmentons le nombre de trains, point barre. Nous nous sommes aperçus que cela n'apportait pas ce qui était l'objectif au bout du compte, à savoir d'augmenter le nombre d'usagers. Je voudrais en rester là pour l'instant. Nous sommes bien sur un projet important : quatre trains par heure d'ici 2020 et six trains ensuite. J'ai oublié de préciser que nous sommes sur un projet également de banalisation du service des voyageurs entre Aix, et l'étang de Berre, avec la connexion sur l'aéroport. Il faut que ce soit partagé avec l'ensemble des collectivités. Il n'y a que l'Etat qui se fait un peu tirer l'oreille pour ce qui concerne Aix et l'étang de Berre. C'est de faire une sorte de ring, une sorte d'anneau et que nous ayons sur ce territoire métropolitain, un vrai réseau de transport comme nous pouvons l'avoir sur d'autres territoires denses au niveau du nombre de populations. C'est bien l'enjeu de construire cela d'une façon progressive. Cela coûte, certes. Quand nous ferons le tour de table pour déterminer les financements, ce sera quelque chose d'important. Sébastien Mis le dira. Ce que nous projetons de faire notamment entre Marseille et Aix a quand même un coût qui est plutôt important.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Nous avons effectivement pas mal parlé de l'état des lieux, et de l'insatisfaction que la desserte actuelle et la façon d'accéder aux trains procurent. Je crois qu'il est temps que Sébastien Mis vous présente en quoi va consister le projet. Nous n'oublions pas vos questions. Nous aurons l'occasion d'y répondre tout à l'heure. Nous allons voir les éléments du programme qui est prévu, puisque cela a été abordé plusieurs fois. Nous allons vous les présenter maintenant. Nous reprendrons ensuite le dialogue avec vous dans un nouveau temps d'échanges.

3 PRESENTATION DU PROJET – SECONDE PARTIE

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

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Le premier point important est : une seconde phase de modernisation, pourquoi ? La première a été réalisée alors que pendant un siècle entier, il n'y a pas eu de modernisation du système ferroviaire entre Marseille et Aix en Provence. La modernisation, l'action qui a été faite sur le territoire, a permis de réaliser une première phase. Elle n'est certes pas satisfaisante à 100 %, mais il y a des investissements forts de l'ordre de 160 millions d'euros. Un petit peu d'histoire rapidement. La première ligne ferroviaire d'Aix à Paris a été Aix-Rognac, puis Aix-Gardanne et ensuite Gardanne à Marseille. Dans la première phase, 160 millions d'euros ont donc été investis pour un premier saut qualitatif. Il n'est pas satisfaisant, et nous en sommes tous convaincus. Dans

la seconde phase, aujourd'hui, on veut travailler bien entendu sur le doublement de la part modale du ferroviaire, travailler de consorts avec les collectivités. J'insiste sur le fait que les collectivités ont mis en place déjà des projets de lignes de car et elles continuent à porter ce travail. L'objectif est bien d'arriver à une cohérence intermodale et ferroviaire ensemble, et pas l'un sans l'autre. Monsieur Petit l'a bien rappelé. Nous attendons 15 000 voyageurs par jour pour 2020 sur la ligne. Nous sommes d'accord pour travailler sur les différentes zones de rabattement. Nous devons travailler bien entendu sur le sujet du stationnement, avoir des trains plus longs pour avoir plus de places assises pour les usagers. C'est bien entendu un sujet fort et important.

3.2 COMMENT MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX ?

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Plusieurs aménagements sont actuellement à l'étude. Le premier objectif est d'avoir plus de trains rapides et plus réguliers. Trois zones de doublement de voies sont étudiées.

- première zone : dans les quartiers nord de Marseille, entre Saint-Antoine et la Gavotte ;
- deuxième zone : double voie entre Plan de Campagne jusqu'à Simiane ;
- troisième zone : double voie entre Gardanne et Luynes.

Pour atteindre l'objectif de 2020 de 4 trains par heure et par sens, l'infrastructure à réaliser avant toute chose est la double voie Gardanne-Luynes ; et ensuite la modernisation des installations ferroviaires d'Aix-en-Provence.

Concernant la double voie Bouc-Simiane, nous avons travaillé également à la demande de la région sur la possibilité de rallonger les quais. Si nous pouvons rallonger les quais de Simiane, cela veut dire que demain, la région pourra faire arrêter des trains longs (220 mètres). Il y aura donc plus de capacité d'emport et plus de places assises pour les usagers. Je pense que c'est un sujet fort et important. La région nous l'a fortement demandé. Je ne vous cache pas que nous l'avons étudié. Nous proposerons cette solution-là au comité de pilotage et à nos partenaires pour une prise en considération.

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Simplement un mot sur ce sujet. Je me suis rendu à Simiane plusieurs fois pour des comités de ligne. Il y a toujours ce problème entre les trains qui desservent toutes les gares du parcours et les trains semi-directs. C'est toujours aussi le conflit d'intérêts entre ceux qui habitent en haut et qui souhaitent avoir un temps de parcours court, et ceux qui se trouvent au milieu et qui souhaitent que tous les trains s'arrêtent. Il faut arriver à conjuguer les deux. Lorsque François-Michel Lambert disait qu'il fallait essayer de se projeter sur l'avenir, le fait dès maintenant de dire : « Les quais doivent être adaptés pour les trains longs », c'est faire en sorte que les trains qui iront sur la ligne des Alpes, qui remonteront plus haut, pourront desservir cette gare. Le prochain objectif est de travailler sur une grille horaire qui soit plus mixte entre les semi-directs et les omnibus.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Ensuite, plus de créations de dessertes. De nouvelles haltes sont projetées, Luynes et Plan de Campagne. Nous sommes d'accord. Les haltes pour faire des haltes n'ont aucun intérêt. Pour qu'une halte soit réussie, il faut construire autour toutes les conditions nécessaires pour l'inter

modalité. Monsieur Barret l'a fortement rappelé. Il faut également que ces haltes soient acceptées par les riverains qui sont pour nous les premiers usagers.

Je rebondis sur votre remarque par rapport à Saint-Antoine. Il faut que les choses soient claires. Saint-Antoine n'est absolument pas en capacité d'être le parking de rabattement de l'autoroute. Nous sommes tous d'accord.

Un participant (hors micro)

Les directs s'arrêtent là.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Ils s'arrêtent là, car il y a derrière une connexion possible avec le bus en niveau de service, avec le B2 pour aller vers l'hôpital. Il y a également derrière un potentiel de rabattement. Plan de Campagne a une vocation à travailler... Nous travaillons fortement avec la CPA là-dessus, à inclure le parking de rabattement que vous évoquez pour permettre un accès rapide à la fois vers Aix-en-Provence et vers Marseille. Il y a un sujet qui est en cours de travail. Il y a une réunion publique lundi aux Pennes-Mirabeau qui aura vocation justement à aborder de manière très spécifique le sujet de Plan de Campagne. Nous avons aujourd'hui des choses abouties qui avancent. Nous travaillons non seulement sur les rabattements des différentes communes environnantes, mais également au travers du schéma directeur de Plan de Campagne mis en place par la CPA sur les conditions de circulation dans toute la zone d'activité pour permettre un accès à toute la zone, ceci pour les employeurs, pour les actifs, pour les loisirs, et bien sûr pour venir faire des achats.

Nous travaillons également sur la sécurité. Nous avons deux sujets de sécurité. Un que j'évoquerai tout à l'heure pour Simiane. Nous avons ici le traitement de la suppression du passage à niveau 110 au niveau du chemin de Guiramande sur le territoire d'Aix qui est le dernier passage à niveau de la ligne. Qui dit peu de passages à niveaux sur une ligne, dit moins de risques d'accidents ferroviaires et dit aussi meilleure régularité. Un point important sur la régularité, parce que cela fait partie des sujets forts. En poursuivant le doublement de la ligne, nous nous offrons plus de souplesse pour que les trains puissent se croiser. Je rejoins ici vos remarques sur le fait que de nombreux transports sont en voie unique.

Il faut également moderniser la gare d'Aix-en-Provence. C'est une logique de permettre non seulement d'accueillir les nouveaux trafics entre Marseille et Aix en Provence. Nous devons nous inscrire avec la CPA sur le développement des territoires d'Aix vers Venelles, la Calade et vers l'étang de Berre en descendant vers Vitrolles. C'est dans cette logique-là que nous offrirons aux habitants de Simiane, de Gardanne et de Bouc-Bel-Air les possibilités d'aller entre elles vers Vitrolles aéroport, ce qui n'est possible aujourd'hui qu'en passant par Marseille. Nous devons regarder la gare d'Aix-en-Provence de manière bien plus large, car en créant un direct au nord d'Aix-en-Provence (la Calade et Venelles), c'est aussi permettre aux usagers qui prennent aujourd'hui leur voiture et qui viennent justement congestionner l'A51 de les récupérer plus tôt et d'éviter que ces usagers ne se trouvent dans des voitures, mais bien dans les trains.

Nous avons également étudié l'électrification de la ligne entre Marseille et Aix en Provence. Il y a un ouvrage tous les 300 m environ. Il y a de beaux viaducs, de beaux tunnels, mais beaucoup de contraintes en termes d'électrification. Le coût s'élève à 147 millions d'euros. Lorsque je vous présente aujourd'hui les coûts, vous pouvez voir les flux qui sont très importants. Beaucoup d'usagers sont présents parmi nous ce soir. Nous ne fermerons pas la ligne pendant deux ans pour faire les travaux. Cela joue forcément sur le coût les conditions de réalisation de nos travaux. C'est un élément important. La région nous l'a imposé, et je pense qu'elle a bien fait. Je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus. Nous ne fermerons pas une ligne pendant deux ans.

L'objectif est bien de poursuivre le service en même temps que nous ferons nos travaux. Il y a donc plusieurs aménagements. Je vous ai expliqué l'électrification de la ligne qui représente 147 millions d'euros.

Vous pouvez ensuite voir les haltes. Nous les réaliserons bien sûr si les collectivités nous soutiennent, c'est notamment le cas de la CPA qui les soutient fortement, et si la population et tous les acteurs la soutiennent également.

Nous voulons atteindre quatre TER par voie et par sens pour 2005, et cela représente 156 millions d'euros. Cela comprend trois investissements majeurs : le doublement de la voie Luynes-Gardanne, le traitement de la gare de Saint-Antoine et surtout le traitement de la gare d'Aix-en-Provence. C'est une logique d'étoile ferroviaire et d'un système ferroviaire global et performant qui est à construire autour d'Aix-en-Provence. Nous avons ensuite étudié d'autres zones de doublement de voies qui s'inscrivent dans une logique de 2030 pour atteindre six trains par sens. La grosse difficulté que nous avons aujourd'hui concerne l'arrivée des trains dans la gare de Marseille Saint-Charles. Elle est pour l'instant saturée. Il est certain qu'une offre à quatre trains par sens est envisageable dès 2020. Aller au-delà nécessite de gros aménagements qui sont actuellement à l'étude pour travailler sur le traitement ferroviaire marseillais.

C'est un message important aujourd'hui par rapport au programme. Le programme définitif sera arrêté à la fin des études avant-projet en 2015. Il sera également soumis aux contraintes de financement que nous rencontrons tous globalement. Il est clair que dans ce programme de 407 millions d'euros que nous avons étudié, il y aura des choix à faire, ainsi que des priorités. Je pense que vous les avez évoqués. C'est plus de trains et de la qualité de service. Ces choses-là sont fondamentales. Nous avons évoqué également la desserte. Je pense que le rallongement du quai de Simiane sera évoqué, et nous présenterons le projet à nos partenaires financiers. Je pense qu'il y aura également un enjeu concernant ce sujet, car un train très rapide qui s'arrête à la fois à Simiane et à Gardanne est un enjeu pour justement alterner et éviter de congestionner l'une ou l'autre. Il y a un travail à faire là-dessus pour mixer les dessertes. Le sujet sera débattu ensuite en fonction de nos échanges avec les communes concernées, les riverains, les CIQ ainsi que les associations.

Au niveau des partenaires financiers, les études sont financées par : l'Etat, la région, le département des Bouches-du-Rhône, l'agglomération du pays d'Aix, Marseille-Provence Métropole et RFF apporte une petite part. Nous avons également des partenaires innovants avec France Nature Environnement, l'agence d'urbanisme de Marseille d'Aix en Provence et l'école nationale du paysage. Je vais insister rapidement sur ses partenariats. Vous avez aujourd'hui très clairement évoqué l'intermodalité, l'urbanisme autour des gares et haltes. Nous avons fait travailler l'agence d'urbanisme (l'Aupa et l'Agam) chacune pour leur territoire pour identifier les points durs que vous avez évoqués. Au travers de nos échanges réguliers avec le préfet de région et tous les maires, nous pouvons travailler gare par gare rapidement sur une amélioration de toutes ces conditions.

Le partenariat avec France Nature Environnement a un double intérêt pour nous. Il y a certes les sujets environnementaux qui sont majeurs, mais également le fait qu'au travers de leurs relais vers le milieu associatif, vis-à-vis des comités de quartiers, etc., cela nous permet d'avoir le regard de la société civile. J'invite aussi tous les comités d'intérêts de quartiers à nous contacter, à contacter France Nature Environnement pour venir échanger avec nous sur le projet. Ce sont des choses que nous faisons dans toutes les communes. Nous sommes prêts à le faire avec vous bien entendu.

3.3 QUE VA-T-IL SE PASSER À GARDANNE, SIMIANE ET BOUC-BEL-AIR ?

Quand nous avançons précisément sur le secteur, entre Luynes et Gardanne, nous avons d'importants ouvrages d'art. C'est globalement quelque chose de coûteux à réaliser. C'est également pour cela que le doublement intégral de la ligne n'est pas réalisé, car cela représente un coût très important. Nous prenons maintenant systématiquement en compte l'ensemble des mesures conservatoires pour ne pas compromettre l'avenir. Il faudra bien sûr à terme avoir une ligne totalement doublée et électrifiée. La réalisation du doublement permettrait d'avoir un TER toutes les 15 minutes en gare de Gardanne, non seulement à destination d'Aix-en-Provence, mais également de Marseille. Nous devons nous poser la question collectivement de la manière de mixer ces dessertes avec Simiane en travaillant sur le rallongement du quai de la gare de Simiane. Cela peut être très intéressant. Nous avons sur Simiane aujourd'hui un cadencement particulier avec une alternance qui est une fois de 20 minutes et une autre fois de 40 minutes sur les trains. Les aménagements permettront dans un premier temps un meilleur cadencement des trains en heures de pointe. Nous savons, pour les avoir étudiées, que les infrastructures que nous construirons pour 2020 permettront de renforcer également la desserte de Simiane. C'est un sujet que nous travaillons avec Monsieur Petit et l'ensemble des collectivités ici présentes.

Certains riverains sont présents ce soir et ce sujet concerne un chemin d'exploitation qui appartient à Réseau Ferré de France qui se situe le long du RD6. Nous connaissons aujourd'hui des accès routiers qui donnent directement sur la deux fois deux voies. Il est vrai que nous avons de fortes craintes en termes de sécurisation. Nous voulons travailler avec les riverains et avec la commune pour voir comment nous pouvons envisager la fermeture de ces accès directs. C'est aujourd'hui une emprise ferroviaire. Il appartient donc à Réseau Ferré de France. Il est à usage uniquement des agents SNCF. Il sert également d'accès à des riverains. Vu que j'en ai reconnu dans la salle, je vais évoquer le sujet avec vous. Nous avons déjà enclenché, avec Monsieur le Maire et ses services, des discussions pour justement pouvoir rapidement engager une rétrocession de ce chemin dans des conditions qui sont à définir le plus tôt possible. Nous allons nous rencontrer normalement le 12 janvier en mairie sur ce sujet. Nous devons doubler la ligne de ce côté, pour tout vous dire. Nous étions globalement embêtés et c'est pour cela que nous avons souhaité doubler du côté du RD6 pour ne pas compromettre vos accès pour éviter de vous enclaver et de vous créer de mauvaises conditions. Si nous doublons la ligne, nous la doublerons du côté du RD6. Nous vous l'annonçons dès aujourd'hui.

Philippe ARDHUIN, Maire de Simiane-Collongue

Puisque vous abordez ce sujet, je vais vous faire la même réponse que ce matin. Il y a des maisons qui ont eu des permis de construire. Il y a pour moi une servitude de passage de fait sur votre domaine. Concernant le sujet que vous évoquez en disant qu'il faut prendre ces chemins en chemins communaux, nous y réfléchissons. Il y a pour l'instant une servitude de passage qui va durer.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Tout à fait. Il n'y a pas d'ambiguïté pour moi là-dessus.

Une participante (hors micro)

Pouvez-vous expliquer les servitudes de passage ?

Philippe ARDHUIN, Maire de Simiane-Collongue

Pourquoi y a-t-il une servitude de passage ? Certains permis de construire ont été octroyés et c'est un cheminement. Il y a actuellement la sécurisation. La proposition qui nous a été faite a été de prendre dans l'état avec des travaux aux frais de la commune. Nous sommes en train de l'envisager. Nous estimons actuellement le prix des travaux, mais cela ne sera pas fait demain.

Une participante (hors micro)

Quels sont les travaux ?

Philippe ARDHUIN, Maire de Simiane-Collongue

Il y avait des clôtures.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

C'est ce que nous sommes en train d'affiner. Dès le début janvier 2015, nous voulons bien clarifier notre position là-dessus, au plus vite.

Valérie KAZARIAN, riveraine

Je suis la dernière maison à avoir la servitude de passage depuis 40 ans. Ce chemin a été créé par mon père, et nous l'entretiens depuis. Nous avons tous les ans 10 t de 40/60 étendu par nous pendant les trois semaines de nos congés d'été. Nous l'entretiens sous tous les temps. Il y a de l'eau l'hiver. Comme vous avez pu le constater, nous marchons dans l'eau. Nous entretenons ce chemin. Cette partie est effectivement sécurisée. Nous avons une sortie directe sur la quatre voies. Je vous dis très sincèrement que nous préférons sortir par là. Nous n'avons aucune visibilité. La priorité absolue, pour nous, est d'avoir un roulant pour ne pas ruiner nos amortisseurs, ne pas avoir de la boue en haut des portières six mois par an et surtout quand nous arrivons au bout, d'avoir une sortie accompagnée, car les gens prennent des petits virages à une vitesse délirante. Autant en rentrant, nous pouvons faire le tour par le petit rond-point et avoir de la visibilité, autant nous n'en avons aucune en sortant, et c'est effroyable. En sortie sur la RD6, nous pouvons attendre très longtemps, mais nous sommes au moins en sécurité.

Philippe ARDHUIN, Maire de Simiane-Collongue

Je parlais d'un chemin qui a une servitude de passage, et la rétrocession à la commune dans l'état. Il y a également la sécurité des biens et des personnes. Nous y sommes extrêmement sensibles. Nous y réfléchissons. Je veux dire que le dossier n'est pas en train de dormir. Je vais laisser la parole à l'adjoint à l'urbanisme.

Philippe CHANTRAINE, Adjoint à l'urbanisme, Mairie de Simiane-Collongue

Merci. Je connais bien le problème pour y être allé ces jours-ci avec les gens de l'urbanisme. Nous sommes allés voir physiquement, car j'entendais beaucoup parler du chemin du Collet blanc. J'ai même des propositions de rachat de RFF sur mon bureau. C'est effectivement un terrain qui n'est pas communal. C'est un terrain qui est très mauvais état. C'est lamentable. Nous ne pouvons pas rouler. J'y suis allé avec ma voiture, et je me suis dit que c'était la première et la dernière fois. Je ne prendrai plus ma voiture pour aller chemin du Collet blanc. Je vous félicite par contre, Madame.

Vous avez entretenu votre partie qui est très bien entretenue. Cela montre quand même que quand on veut, on peut entretenir. Comme nous sommes sur un terrain privé RFF, la commune ne peut pas intervenir. Ce que nous propose RFF est simplement de réfléchir à la façon dont nous pourrions récupérer la responsabilité de ce chemin ainsi que son entretien. Il doit forcément y avoir des conditions. Il faut que nous en parlions. Je vous avoue que ce n'est pas encore gagné. Monsieur le Maire a laissé une petite piste en disant que ce n'était pas évident, car ce sont des frais pour la commune. C'est ensuite de l'entretien pour la commune. J'ai été en plus extrêmement étonné de voir qu'il n'y a aucun grillage entre la voie ferrée et les maisons sur ce chemin du Collet Blanc. Je ne sais pas si vous avez des enfants qui jouent chez vous, mais si le train passe, c'est bon.

Valérie KAZARIAN, riveraine

C'est tout le long du chemin.

Philippe CHANTRAINE, Adjoint à l'urbanisme, Mairie de Simiane-Collongue

J'ai été choqué de voir que les gens passaient le long de la voie ferrée sans grillage et sans protection sur des chemins appartenant à RFF. Il est vrai que c'est la commune qui a délivré les permis de construire sur ces terrains. Nous allons réfléchir à la façon dont nous allons pouvoir régler la chose au mieux, mais ce n'est pas neutre pour la commune. Ce n'est pas neutre pour les finances de la commune. Ce n'est pas neutre.

Valérie KAZARIAN, riveraine

Nous payons des impôts.

Philippe CHANTRAINE, Adjoint à l'urbanisme, Mairie de Simiane-Collongue

Oui. Tous les Simianais en payent. Nous sommes pour l'instant sur des terrains qui ne nous appartiennent pas. Voilà.

Pascale DELPECH, riveraine

Je suis une voisine de la famille Kazarian. Je suis sur ce chemin du Collet Blanc. J'entends parler d'électrification. J'entends parler de passage plus fréquent de trains. Qu'allez-vous faire pour nous protéger du bruit ? Et pour nous protéger des dangers d'électrification ?

Philippe ARDHUIN, Maire de Simiane-Collongue

Je vous rappelle que le terrain appartient à RFF, et qu'il y a une servitude de passage. Je comprends que tout le monde paye des impôts. J'en suis plus que conscient, puisque je suis Maire du village. Une servitude de passage est une chose. La rétrocession où l'on nous fait vendre le terrain, c'est bien cela. C'est-à-dire que RFF vend le terrain à un euro symbolique et il nous demande de faire les travaux. Cela est une autre discussion. Vous le comprenez bien.

Pascale DELPECH, riveraine

Nous aimerions être associés à cela, s'il vous plaît. Nous aimerions être tenus au courant.

Philippe ARDHUIN, Maire de Simiane-Collongue

Tout à fait. Nous essayons actuellement d'avancer pour vous mettre au courant. C'est un peu prématuré pour l'instant.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Je vais vous répondre. Cela fera le lien également avec la sécurité. Concernant l'électrification, c'est à l'étude. Il n'y a rien de garanti là-dessus. S'il y a électrification, il y aura bien sûr protection.

S'agissant des mesures acoustiques, nous avons prévu de faire des relevés. Nous allons chercher à identifier avec les mairies et les associations, pour les riverains immédiats concernés, de faire des relevés acoustiques durant le premier trimestre 2015. L'idée est de vous associer au travers d'ateliers riverains. Nous nous sommes engagés dans toutes les communes. Je le précise, car je pense que c'est important de le savoir. Les ateliers riverains seront lancés dès le début 2015, dès janvier 2015. Vous pouvez déjà vous inscrire sur le site Internet. L'idée est de travailler avec les riverains sur deux sujets : l'insertion paysagère (protection visuelle) ainsi que la protection acoustique. L'objectif est de venir avec un acousticien. Car nous ne sommes pas experts. Nous n'avons pas cette prétention à Réseau Ferré de France, loin de là. Nous venons avec l'acousticien et nous présentons justement les enjeux du bruit, comment nous pouvons vous protéger. Nous travaillerons ensuite sur les mesures. Il y a des seuils à respecter. Nous travaillerons sur ces seuils-là. Nous présenterons tout cela. Nous pourrons lier à la fois protection acoustique et protection de sécurité. Sur le sujet du foncier et du bruit, je tiens à dire que les discussions sont ouvertes. Elles sont à mener. Il n'y a rien de figé. Je pense que les échanges que nous aurons début janvier seront de nature à rassurer tout le monde. Nous sommes tous d'accord pour échanger avec vous.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Sébastien, pouvez-vous finir la présentation de telle sorte que nous puissions prendre les questions ensuite ?

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Nous prendrons les questions après. Il n'y a pas de problème.

Pascale DELPECH, riveraine

Nous sommes ouverts à la discussion.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

C'est très bien. Je vous en remercie. Cela fait plaisir. Il n'y a donc pas de problème. Nous sommes disponibles.

Comment vont se passer les travaux ? Nous allons les faire à la fois de jour et de nuit. Nous voulons limiter les perturbations ferroviaires et maintenir la circulation TER. C'est un point fort et important. Nous voulons maintenir la circulation TER en heure de pointe, car nous avons beaucoup d'usagers à Gardanne, Aix-en-Provence et Simiane. Il y a tellement d'usagers qu'il ne faut pas le perdre de vue. C'est un enjeu prioritaire. Lorsque nous aurons les travaux à faire dans les communes directement concernées, nous voulons travailler avec les mairies et les milieux associatifs, aussi sur la manière d'organiser le plan de circulation dans les meilleures conditions.

Quand nous ferons les travaux ferroviaires, nous ne le ferons pas en même temps que les travaux de voirie, de réseau pour éviter de perturber de manière significative les riverains immédiats, les usagers immédiats de la voirie. C'est un sujet que nous avons déjà enclenché avec certaines communes directement concernées. Nous donnerons bien entendu des informations régulières aux riverains et aux usagers. Cela veut dire derrière qu'aujourd'hui, la concertation se termine le 17 décembre, mais elle continue dans le cadre de l'enquête publique. L'objectif est qu'elle puisse continuer pendant les travaux de manière à pouvoir faire faire des visites aux usagers, aux riverains pour mesurer l'ampleur de nos travaux.

Je l'ai évoqué tout à l'heure. La concertation continue. Le bilan sera rendu public début 2015. Les engagements que je viens de prendre auprès de vous, notamment les groupes de travail, le bruit et l'insertion paysagère et autres figureront au bilan de la concertation. Lorsque nous travaillerons sur les mesures acoustiques, nous chiffrerons celles-ci. Nous évoquerons cela avec tous nos partenaires. Toujours est-il que la concertation est là aujourd'hui. Il y aura une enquête publique en 2016. Entre aujourd'hui et 2016, il y a un grand délai dans lequel nous voulons travailler avec l'ensemble des riverains directement concernés par la ligne. Concernant l'enquête publique de 2016, nous avons de nombreuses procédures administratives à conduire pour nous amener à une déclaration d'utilité publique en 2017 avec un démarrage des travaux à compter de 2017 pour une mise en service escomptée en 2020. Vous voyez que c'est un calendrier relativement long. L'objectif est aussi de trouver des solutions immédiates sans attendre 2020. Nous en avons trouvé sur Simiane. Nous souhaitons en trouver également sur Gardanne. Tous les travaux qui sont déjà enclenchés aujourd'hui par les collectivités en matière de stationnement et autres sont des premières réponses immédiates pour améliorer la qualité.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Nous allons prendre des questions.

Bernard BASTIDE, Adjoint au Maire de Gardanne, Conseiller Communautaire

Juste 30 secondes par rapport au bruit. Vous avez quand même intérêt à prévoir dans le budget des murs antibruit, car déjà cela dépasse avec un certain passage de train. Vous n'allez pas doubler, mais augmenter fortement. Si nous ne prévoyons pas un budget pour les murs antibruit, il y aura vraiment un tollé dans le quartier, y compris pour les personnes qui ont des soucis au Collet Blanc. Ils auront également le souci du bruit.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Tout à fait. Le budget des murs antibruit sera dimensionné d'abord par les études. Pour avoir une idée du budget, il faut faire des études acoustiques. Les études acoustiques servent à établir la situation initiale, et vous l'avez rappelé. Nous mesurons ensuite le projeté du bruit. Il y aura bien entendu un budget qui sera déterminé à la suite de l'étude acoustique. Si nous établissons le budget avant même l'étude acoustique, cela paraît délicat.

4 DEUXIÈME TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

Alain DESSAGNE, agence KFH

Nous attaquons avec le Monsieur qui a le micro et ensuite Monsieur qui se trouve devant.

Maurice SAPPE, riverain

Je suis ancien président du comité de quartier de Sainte-Marthe, et cadre honoraire de la SNCF. J'ai suivi avec attention les premiers engagements de la rénovation de la ligne. La loi en France... Le législateur a bien fait les choses. Il a prévu en 2003 que les travaux pouvaient s'échelonner en plusieurs phases. Il y a la phase de travaux. Il peut y avoir des phases budgétaires de manière à mener un projet d'ensemble. Quand nous parlons de première phase, de deuxième phase et de X phase, tout ceci doit être prévu au début pour arriver à un projet concret, correct et qui satisfait l'ensemble de la population avec un coût qui peut être revu dans le temps, mais déjà suffisamment étudié au départ.

Lorsque la question a été posée en 2003, on nous a dit : « Nous réalisons des travaux qui ne se prolongeront pas dans le temps. Ce n'est qu'une expression de la première phase ». Sommes-nous dans le même état d'esprit pour ce qui est de la deuxième phase ? Ceci est un élément très important. J'y viens tout de suite. Vous organisez des réunions au niveau de la seconde phase, alors que la première n'est toujours pas terminée. Pour quelles raisons ces réunions se font-elles ? Nous le faisons à Simiane. C'est bien. Je crois que c'est nécessaire, car tout le monde est concerné. Concernant la partie basse de la ville où il n'y a aucun équipement environnant à la desserte et à la gare, il va bien falloir l'intégrer dans les travaux. Nous sommes bien dans la première et la deuxième phase, voire la troisième. Je partage ce qui a été dit par un de nos élus qui dit qu'il faut se projeter, mais la loi le permet. La loi l'oblige, mais comme toujours dans les lois, il n'y a aucune obligation dans ce cas de figure. Nous pouvons donc décaler des travaux. La première chose est : comment allez-vous reprendre toutes les conditions qui n'ont pas été réalisées avec la première phase ? Entre autres, la participation des notaires. Si vous aviez réalisé une réunion sur Marseille pour ce qui concerne les gares déjà réalisées, il fallait faire intervenir un notaire. Sur toute la longueur de l'axe, les conditions doivent être les mêmes.

Pour ce qui est des murs antibruit, je vous informe que cela a été réalisé dans le cadre de la première phase des premiers travaux. Et à cette occasion, ne vous faites pas d'illusion. Il n'y aura aucun mur antibruit, si ce n'est... Alors là, il faudra le préciser, lorsque le nombre de trains par jour sur cette ligne dans les deux sens passera au-dessus de 100 trains.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Avant de répondre à ces questions, nous allons prendre Monsieur pour avancer. Il y a encore pas mal de mains qui se lèvent.

Christian ARNAUD, élu

Je suis élu local et ancien utilisateur de la ligne. Toutes mes félicitations pour la présence de tous les acteurs transport et déplacements à la tribune et surtout pour l'esprit dans lequel vous abordez ce projet de concertation et de tout l'environnement du projet. Trois remarques ou questions très rapides. Les quatre trains à l'heure sont annoncés pour Gardanne. J'ai bien compris que vous vouliez regarder très sérieusement que ce soit aussi assuré pour Simiane dans l'esprit de ce qui a été évoqué. Je reviens à la première phase. Vous aviez dit X trains à l'heure, mais c'était ceux de Gardanne et non pas ceux de Simiane. Allons-y. 2020, pour la date, il y a des marges, mais malheureusement les expériences passées ont montré que certains projets pouvaient dériver dans le temps. Nous ne le souhaitons pas bien évidemment. Y a-t-il des marges suffisantes ? Cela m'amène à la troisième question. Dans l'environnement du projet, il y a en même temps des études de desserte par car, de troisième voie sur l'autoroute, etc. Je ne veux pas opposer le train au car, mais il y a une complémentarité. L'un peut renforcer l'autre. La montée en charge du réseau métropolitain intermodal – élargi avec des cars, des trains et avec des bus de rabattement – est quelque chose d'important qui peut sécuriser le projet. Il peut même renforcer le basculement

vers le mode de transport qui devrait être plus évident en 2020 vu les saturations attendues du fait des hausses de trafic de véhicules. Pourrions-nous avoir cette vision globale dans le projet des autres alternatives cars qui pourront sécuriser s'il y a une dérive concernant le délai ? Cela peut malheureusement arriver. Cela pourrait offrir une attractivité plus forte des transports avec une tarification intégrée de l'ensemble.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Peut-être la première question sur les étapes. Est-ce que la première étape est achevée ?

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Je l'ai dit tout à l'heure. Il y a une réunion à Marseille qui s'est tenue à Saint-Antoine la semaine dernière. Nous sommes sur un projet qui s'appelle Aix-Gardanne, Marseille phase 2. Le lieu qui a été choisi était Saint-Antoine. Les autres haltes ont été néanmoins abordées. Le constat est que cela n'a pas été terminé. Cela n'a pas été fini, parce que la ville de Marseille n'a pas intégré cela dans sa politique de la ville pour s'en occuper.

Un participant (Jean-Maurice ?)

J'étais cheminot. C'est Gaston Defferre qui a choisi l'autoroute plutôt que le doublement de la voie Marseille-Aix.

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

J'étais ici sur quelque chose de plus récent avec la première phase qui a été réalisée et qui a été mise en service en 2008. Je veux dire que cela n'a pas été fini. Lors de la réunion à Saint-Antoine qui a été très intéressante, je crois qu'avec MPM, il y a vraiment un projet sur Saint-Antoine même, mais ce n'est pas gagné sur les autres haltes. Nous ne pouvons pas reprocher cela à RFF. C'est aussi une volonté de la collectivité qui est concernée.

Un participant (hors micro)

Il faut arrêter.

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Je voudrais dire un mot sur les lignes routières. Il n'y a pas de concurrence avec les lignes routières entre Aix et Marseille. Les cars 13 sont directs. Ils prennent l'autoroute. Ils remplissent une fonctionnalité qui peut intéresser un certain nombre de personnes. La ligne ferroviaire a, elle, tous ses intérêts, car elle fait le cabotage à l'intérieur du territoire. C'est ce qui permet d'assurer les rabattements. C'est là où il doit y avoir de la complémentarité sur les différentes gares avec les transports urbains ou d'autres moyens pour assurer les connexions avec les villages qui sont situés le long du parcours, à l'image de Simiane. Je ne sais pas s'il y a une étude qui fixe les ratios, mais entre ceux qui se trouvent à Simiane même et ceux qui habitent dans les communes environnantes, voire même de Gardanne, parce qu'ils ne peuvent pas se garer à Gardanne, nous sommes bien sur un plan de transport qu'il convient de déterminer.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Monsieur Maillié, vous vouliez prendre la parole sur ce sujet ?

Richard MALLIE, Maire de Bouc-Bel-Air et Vice-Président de la CPA

Je voudrais parler des trois haltes qui ont été faites dans les quartiers nord et qui sont dépassées, à mon avis. Cela ne devrait pas exister. Le train qui s'arrête perd du temps. C'est une première chose. Si nous voulons amener des gens du pays d'Aix vers Saint-Charles, pour reprendre après en multi-modalité soit le métro, soit le bus, etc., pour aller à Marseille, je trouve que le trajet RER n'a rien à voir avec les quartiers nord. Ce n'est pas fait pour régler les problèmes marseillais. Les Marseillais doivent régler leurs problèmes. Ces haltes-là en plus nous amènent dans l'autre sens... Certaines personnes s'arrêtent dans les gares... Je sais que certains ne vont pas être contents, mais moi, je suis Maire. Donc, je sais ce qu'est le fait d'être un élu local et d'avoir des administrés, et le problème de la sécurité. Certains sont maintenant dans les hautes instances. Ils croient qu'ils ont tout vu et ils veulent voir à 50 ans. Moi, je vois le quotidien. Je respecte les gens.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Nous allons essayer de repasser la parole à la salle.

Richard MALLIE, Maire de Bouc-Bel-Air et Vice-Président de la CPA

Je n'ai pas fini. Nous avons un problème d'insécurité notoire dans les deux sens. C'est clair. Je crois que vous nous parlez de qualité de service. Je crois qu'avant tout, la qualité de service, c'est mettre des trains qui soient fiables, qui s'arrêtent quand il faut, que nous en ayons constamment et qu'ils soient à la disposition du public, des usagers. C'est de cette manière que vous allez gagner les usagers. Nous, collectivités locales et territoriales, aussi bien la communauté que les communes, nous sommes prêts à aider, à faire en sorte qu'il y ait un rabattement. Je crois que c'est cela, Monsieur Mis. Ce n'est pas plus compliqué.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Nous allons prendre les questions là-haut. Il y a trois personnes qui veulent s'exprimer. A vous, Monsieur. Vous passerez ensuite le micro à Madame.

Hervé RUTIER, riverain

J'ai juste un petit témoignage. J'ai tenté de prendre le train à plusieurs reprises, et apparemment, ce n'est pas possible. Il faut bien comprendre qu'un lycéen qui a cinq mots de retard deux semaines après la rentrée s'arrête net de prendre le train. Je laisse mon gosse de 15 ans dans la gare. S'il m'appelle à neuf heures et que je viens de partir en disant : « Cela fait deux trains que je vois passer et deux autres ont été annulés », parce que ceux de Gardanne sont assurés, mais ceux de Simiane sont annulés. Vous faites cela dès la rentrée. C'est un signe, comme cela, vous êtes sûrs de ne pas avoir d'usager. Les 15 premiers jours de la rentrée, vous mettez tous les gosses dans la « merde ». Les parents ensuite sont obligés de faire des allers-retours. C'est terminé, vous n'êtes plus usager du train. Cela est la même chose pour les étudiants. Pour ceux qui travaillent, ils peuvent éventuellement s'arranger avec les employeurs, mais ils vont se lasser assez rapidement. Le bilan est qu'il ne restera que quelques personnes qui vont s'accrocher d'année en année. S'il y a des voitures sur l'autoroute, c'est qu'il n'y a pas de train. Il ne faut pas se leurrer. Il n'y a pas de train.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Nous cherchons justement à y remédier.

Hervé RUTIER, riverain

Il faut réellement se dire que quelque part, vous pouvez être en autofinancement. Vous pouvez avoir l'électrification si vous avez des clients. Il faut vous positionner pour financer et faire de l'autofinancement. Vous êtes pour l'instant à perte, et vous le serez toujours tant que vous n'aurez pas le service à un bon niveau. C'est tout ce que je voulais dire. Je passe la parole aux autres.

(Applaudissements)

Alain DESSAGNE, agence KFH

Une offre de services et des aménagements vous ont été proposés. Nous avons eu l'occasion de parler de l'état des lieux et des insatisfactions. Elles ont bien été notées. Sachez que nous enregistrons la réunion. Tout ce qui a été dit est noté. Vous le retrouverez dans le bilan scrupuleusement. N'ayez pas d'inquiétude à ce sujet-là. Nous essayons de vous présenter une offre de services dans cette deuxième partie de réunion, des aménagements pour améliorer les choses. S'il vous plaît, nous aimerions recueillir des points de vue sur le projet lui-même.

Dominique ROVETTA, SNCF

Je peux ? Je voudrais quand même dire que ce n'est pas de gaieté de cœur... Le projet de la SNCF... Cela fait 34 ans que j'y suis et j'ai aussi pas mal de camarades. Nous sommes nombreux. Ce n'est pas de gaieté de cœur si nous avons des trains en retard ou des trains supprimés. Je voudrais vous en assurer. Nous avons tous l'envie de bien faire. Je suis d'accord avec vous. Cela fait longtemps que cela dure. Je suis entièrement d'accord avec vous, mais nous avons quand même des difficultés liées à l'exploitation. Nous avons un réseau, aujourd'hui qui est vieillissant. Pas trop sur votre axe, c'est vrai. J'ai entendu que certains étaient des usagers... Avant 2008, rappelez-vous, la qualité était très mauvaise. Vous aviez la plus mauvaise...

Un participant (hors micro)

Cela ne s'est pas amélioré.

Dominique ROVETTA, SNCF

Je peux finir ? Excusez-moi. Vous aviez la plus mauvaise de la région. C'est quand même une ligne qui s'est dégradée depuis deux mois. Nous étions à 90 % de régularité avant. Je suis d'accord pour dire que ce n'est absolument pas suffisant. Je le comprends. Cette situation-là ne nous satisfait pas, même à 90 %.

Une participante (hors micro)

Vous comptez les trains supprimés ?

Dominique ROVETTA, SNCF

Vous avez raison. Il y a en plus les trains supprimés. Il y a 90 % de trains qui sont à l'heure. Nous les prenons à cinq minutes. Il y a ensuite effectivement les trains supprimés. Vous avez raison. C'est pour cela que je vous dis que cela ne nous satisfait pas. La situation du réseau est assez compliquée aujourd'hui. Nous avons aussi des raisons intrinsèques qui nous sont dues. Je suis entièrement d'accord avec vous. Nous essayons d'améliorer. Nous avons du mal, puisque cela fait des années. Nous venons de présenter un plan d'action. Monsieur Petit l'a dit tout à l'heure. Nous allons essayer d'avoir des résultats assez rapidement dans le premier semestre. Ce n'est vraiment pas de gaieté de cœur si la situation est comme cela. Il faut arrêter de croire que la SNCF, cela lui fait plaisir d'avoir des trains en retard ou des trains supprimés. C'est pour nous très difficile, car ensuite les usagers que vous êtes viennent se plaindre, et vous avez entièrement raison.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Une question là-haut. La parole à Madame qui a le micro.

Un participant (hors micro)

Intervention hors micro

Alain DESSAGNE, agence KFH

Non, Monsieur. Je suis désolé, vous ne rebondissez pas maintenant. Vous avez rebondi tout à l'heure. Nous allons donner la parole à Madame. Madame, s'il vous plaît, prenez la parole. Si vous demandez la parole, Monsieur, vous l'aurez. S'il vous plaît, pas d'intervention comme cela. Allez-y, Madame. C'est à vous.

Béatrice, riveraine Bouc-Bel-Air

Je prends la ligne tous les jours. Je suis plutôt satisfaite. Il est vrai que cela s'est beaucoup dégradé. Pour mettre en perspective les problèmes que nous rencontrons aujourd'hui et ce que nous n'aurons plus demain, je voudrais juste savoir si ce projet est réaliste. Nous n'entendons pas beaucoup la SNCF, en fait. Nous entendons beaucoup le Réseau Ferré de France et les élus. Je vois que la volonté est là, et c'est très bien. Qu'est-ce qu'il se passe aujourd'hui et qui ne se passera plus demain ? Monsieur a dit que la situation était la pire. Tout cela est très abstrait. Nous voyons bien qu'il y a des trains supprimés. Que mettez-vous en place dans le cadre de ce projet ? Nous devons en parler. Que mettez-vous en place aujourd'hui dans le cadre de ce projet pour que les trains soient fiables ? Qu'est-ce qui se passe ? Il y a des trains en attente de rames. Nous sommes en attente de rames. Les rames sont désuètes. Qu'allez-vous faire ? Vous allez doubler les lignes, d'accord, mais est-ce que cela va mettre des trains fiables sur les lignes ? Des réparations rapides pour répondre à notre attente ?

Alain DESSAGNE, agence KFH

C'est une question très précise. Pouvons-nous répondre ?

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Oui. Il y a deux choses. Pour calculer la qualité de l'offre, nous intégrons aussi bien les trains supprimés que les trains retardés.

Ecoutez, Monsieur. Je suis vice-président délégué aux transports. Je peux vous dire que pour déterminer les pénalités que nous infligeons à la SNCF, nous intégrons les trains supprimés et les trains en retard au-dessus de cinq minutes. Je ne peux pas vous dire mieux. Je peux même vous dire plus. Au-dessus de 1 % de trains supprimés, nous avons passé la pénalité à 18 euros du kilomètre, au lieu de 7,50 euros. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, à aujourd'hui, la SNCF a 4 millions d'euros de pénalités pour 2014. Ne doutez pas de la transparence que nous mettons en avant sur le sujet. Le fait de dire qu'il y a 4 millions d'euros, c'est pour moi une forme d'échec par rapport à l'exploitant. Cela veut dire que cela ne va pas. Là-dessus, nous n'avons pas trop à gagner. Pourquoi y a-t-il ce problème ? Il y a deux sujets.

Il y a les problèmes liés à l'infrastructure. Ce qu'a dit Sébastien Mis est réel. Le fait que nous ayons des lieux de croisement, en doublant la voie sur la plus grande partie du linéaire, permettra de résoudre ces problèmes liés aux parties qui restent encore en voie unique aujourd'hui. Ils complexifient l'exploitation des circulations. Il y a un deuxième problème que nous devons traiter maintenant. C'est le problème de la maintenance du matériel. Lorsqu'il y a des trains supprimés, bien souvent, c'est un problème de maintenance du matériel. Il y a un véritable problème de la maintenance sur Marseille. J'espère qu'ils vont trouver enfin des solutions pour que la qualité revienne. Je vais vous citer un exemple. Sauf erreur de ma part, tous les lundis à Gardanne, quand le train arrive, il est déjà archibondé, et de fait tout le monde ne peut pas monter à bord à Gardanne. Ce problème-là va être réglé, parce que le train qui va être mis en place aura une capacité plus grande. C'est un exemple, mais ce sont des choses comme cela.

Nous avons acheté de nouveaux matériels qui vont nous permettre de rapatrier des rames récentes sur cet axe, rames qui sont également utilisées sur la côte bleue ou ailleurs. C'est un apport dont nous verrons les effets assez rapidement. Voilà en gros, mais il y a d'autres sujets. C'est un peu pour vous éclairer sur les causes.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Très bien. Monsieur, qui voulait prendre la parole à plusieurs reprises.

Christophe REZER, riverain Bouc-Bel-Air

Bonjour. Je prends le train tous les jours depuis deux ans. Sur la partie diagnostic, il faudrait quand même préciser une chose. Vous avez parlé des rabattements voitures et un peu en transports en commun. Vous avez un peu oublié la marche à pied, ce qui est mon cas. Quand vous venez concrètement aujourd'hui de l'autre côté de la voie rapide vers la gare, il n'y a pas de cheminement piéton. Soit vous traversez la bretelle de sortie à vos risques et périls avec une visibilité réduite, soit vous traversez le pont sur la route départementale, il n'y a pas de passage piéton. Cela roule vite, et il y a peu de visibilité avec une pente. Il y a un vrai sujet qui mérite d'être pris en compte, à mon avis. A Simiane, comme dans toutes les autres gares, il ne faut pas oublier qu'il y a des gens qui viennent à pied à la gare.

Alain DESSAGNE, agence KFH

C'est noté. Très bien.

Christophe REZER, riverain Bouc-Bel-Air

S'il vous plaît. J'ai une deuxième remarque sur le projet. Vous nous dites que vous allez augmenter la capacité en doublant la voie sur un certain linéaire. Sauf qu'en même temps, vous allez utiliser cette capacité supplémentaire pour mettre des trains en plus. Concrètement en 2020, nous aurons quatre trains par heure, mais nous aurons toujours les problèmes des trains supprimés, parce que ce qui gêne, c'est cette voie unique. Qu'elle soit de 10 m, de 2 km, le problème persistera. Il faut savoir qu'un train qui prend du retard va pénaliser les suivants. Et cela se répercute petit à petit, et ainsi de suite, jusqu'à suppression d'un train, etc. Je me trompe peut-être, mais il me semble qu'il est important de fiabiliser en premier lieu la régularité des services avant de penser à mettre plus de trains.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Concernant la capacité, nous allons augmenter le doublement de la voie. L'objectif est de réfléchir sur deux niveaux. Il y a une situation théorique, celle où tous les trains circulent à l'heure, mais nous regardons aussi la situation dégradée. Que se passe-t-il quand les trains sont en retard ? Très clairement aujourd'hui dans l'étude, entre Marseille et Aix en Provence, nous avons une zone noire entre Gardanne et Aix où nous avons une voie unique de bout en bout. En réalisant le doublement de la voie, cela offre non seulement la possibilité de mettre plus de trains, quatre trains par sens, mais cela permet également au train de rattraper le retard. Il y a ensuite un autre sujet qui concerne plus Aix en Provence, qui est la modernisation de toutes ces installations ferroviaires de la gare d'Aix-en-Provence. En gare d'Aix-en-Provence aujourd'hui, pour les cheminots et collègues de la salle, il y a un sujet très fort, car il faut savoir qu'il n'y a qu'une voie dans la gare qui permet réellement de circuler dans les deux sens. Avec la modernisation que nous enclenchons dans la gare d'Aix-en-Provence, nous aurons demain cinq voies qui seront banalisées, à savoir que les trains circuleront dans les deux sens. Ce train qui arrive en retard à Simiane n'arrive pas en retard à Gardanne. Le retard ne commence pas à Gardanne. Il commence souvent bien plus haut. Avec la modernisation des installations de la gare d'Aix-en-Provence et de sa signalisation, nous pourrions améliorer la qualité de service, car cela fait partie des points durs et défaillants de notre système ferroviaire actuel.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Monsieur, là-bas.

Monsieur VINCENT, riverain Bouc-Bel-Air

Merci. Je suis usager quotidien du trajet Simiane-Marseille Saint-Charles. Votre projet à horizon 2020 fait vraiment rêver, avec quatre TER par heure, en plus, Paris-Simiane. Nous avons l'impression de rêver aujourd'hui. C'est un chantier propre avec des trains qui circuleront pendant les travaux. Heureusement que la réunion est enregistrée, parce qu'il faudra quand même que nous la repassions en replay pour voir si vraiment nous avons atteint ces objectifs-là. Ce que je peux vous dire aujourd'hui, c'est que depuis que j'ai su qu'il y avait cette réunion le 12 décembre, depuis le 24 novembre, je m'amuse à compter les suppressions et les retards. J'ai un document à vous communiquer sur le sujet. Il y a eu 16 suppressions de train en 14 jours sur les horaires qui me concernent. Il y a eu 13 retards de 20 minutes environ en moyenne. La situation existe depuis tout le temps. Il nous avait été annoncé au printemps dernier qu'il y aurait un aménagement d'horaires à la Blancarde, pour que la maintenance puisse s'effectuer correctement. Nous sommes forcés de constater aujourd'hui que nous en sommes toujours au même point, voire pire. Le

Monsieur n'est plus là, mais il disait tout à l'heure que nous ne connaissions pas les raisons des suppressions ni des retards. Nous les avons.

Vous avez mis en place un système de communication qui fonctionne assez bien par alerte SMS ou mail. Ce sont pour la plupart du temps des problèmes de matériel ou des problèmes en attente de personnels. Le seul jour où tout a bien marché était le 5 décembre. C'était bizarrement le jour de la grève. Le programme annoncé a été respecté. De là à tirer des conclusions rapides, je vous laisserai apprécier. Mon collègue disait tout à l'heure qu'une nouvelle grève commence demain. Nous n'avons pas de date de fin sur cette grève. Il nous a été dit qu'elle commençait à partir du 13 décembre. Je vous souhaite bonne chance concernant ce projet, mais occupez-vous d'abord de la situation actuelle de la SNCF, Messieurs, et surtout Messieurs les partenaires qui sont autour de cette table. Je pense qu'il n'est pas raisonnable de construire un doublement de voie. Vous pouvez même la tripler si vous voulez, mais s'il n'y a pas de train ni de matériel, vous n'allez pas pouvoir faire grand-chose

(Applaudissements)

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Lorsque nous mettons en place un projet, cela veut dire que nous anticipons et que nous commandons du nouveau matériel. Lorsque nous prévoyons une augmentation de l'offre de X %, c'est comme ce que nous avons fait avec l'arrivée de nouveaux matériels. Nous mettons en service la troisième voie entre Aubagne et Marseille ce week-end. Il y a cinq ans en arrière, nous avons commandé de nouvelles rames chez Bombardier et chez Alstom pour pouvoir assumer cette augmentation de l'offre. Nous ferons bien évidemment la même chose. Lorsque nous évoquons les coûts, certes, ils ne sont pas partagés. Ils sont pris en charge par la région, mais la région met en avant le coût que représente l'achat de nouveaux matériels et le coût de l'augmentation de l'offre. Nous prenons tout cela en compte. Ce que vous dites à juste raison, c'est qu'il y a un gros problème sur l'exploitation actuelle, sur la qualité d'exploitation. Ce n'est pas parce que la qualité est mauvaise que nous allons nous arrêter. Je serais intéressé de faire une moitié, ceux qui prennent le train et ceux qui prennent l'autoroute tous les jours. Je voudrais voir ceux qui se morfondent le plus par rapport à ce qu'ils vivent. Vous vivez une situation qui n'est pas normale aujourd'hui. Ce qu'a dit Monsieur sur ses enfants, je l'ai entendu plusieurs fois. Lorsque nous avons une information, lorsque le train est affiché et prend 10 minutes de retard, et ensuite disparaît des écrans radars alors qu'il y a des enfants de 15 ans qui sont là et qui attendent seuls, cela me fait rager et je le dis à la SNCF. Nous ne cessons de le dire à la SNCF. Nous pouvons dire que nous traversons une période noire. Elle a su le montrer. Nous avons eu en 2011, une offre d'une belle qualité. C'était la plus belle des années sur 20 ans. Ils nous ont montré et démontré qu'ils savaient faire. Ils doivent se réveiller et se remettre à produire quelque chose de qualité, de pérenne et de fiable.

Monsieur VINCENT, riverain Bouc-Bel-Air

Lorsque nous arrivons à prendre un train, quand le précédent est supprimé, nous voyageons dans des conditions exécrables. Nous sommes serrés. Nous pourrions croire que c'est un wagon à bestiaux. Nous sommes poussés. J'ai même pris des photos pendant que je me trouvais sur le trajet. Je peux vous les transmettre, si vous voulez. C'est scandaleux. C'était la limite de la sécurité. Je me demande ce qui se passerait s'il y avait un problème un jour.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Nous allons prendre une dernière question. Il est 21 h 15. Nous laisserons ensuite conclure un ou les élus.

Un participant (hors micro)

Il y a une question importante qui est absente du débat, qui est celle du fret. Comment allez-vous intégrer ces trains dans le circuit de voyageurs ?

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Je vais vous répondre concernant la question du fret, puisque nous y travaillons fortement avec la mairie de Gardanne notamment, et la région. Nous avons pour le fret l'ambition de la modernisation des installations ferroviaires de la gare d'Aix-en-Provence. Cela induit derrière la modernisation de la ligne Aix-Rognac. Tout cela est de nature à offrir aux acteurs du fret, ils sont nombreux sur Gardanne, beaucoup plus de capacités à circuler depuis Gardanne, Aix-en-Provence, Rognac, Miramas et le port de Marseille. Nous y travaillons avec le bassin. Le fret est loin d'être oublié. La modernisation qui est en cours offrira aussi cette souplesse au fret qui aujourd'hui a des contraintes fortes, celles du ferroviaire que vous avez évoquées, mais également leurs propres trains industriels. Ces deux sujets seront du coup traités. Le fait de doubler la ligne entre Gardanne et Luynes et le fait de moderniser toute la gare d'Aix-en-Provence et la signalisation entre Aix et Rognac est de nature à permettre une augmentation du trafic fret. C'est ce que nous souhaitons pour supprimer les camions sur les routes.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Monsieur Lambert, un mot.

François-Michel LAMBERT, Député des Bouches-du-Rhône

Merci beaucoup. Je voudrais quand même rappeler quelques éléments. RFF, ce sont nos impôts, indirectement. La question n'est pas de dire : « Si c'est RFF qui paye, ce ne sont pas nos impôts qui payent ». C'est plutôt de dire : « Un euro public, comment créons-nous du service ? Comment est-il performant dans la réponse de ce que vous attendez ? » C'est plutôt là que nous devons nous poser la question. Vous avez parlé d'électrification. J'attire votre attention, mais je ne peux pas vous faire peur, Mesdames et Messieurs les riverains. Le train est un diesel, et quand il passe le matin après un démarrage difficile et qu'il n'est pas encore bien chaud, je pense que vous devez le repérer. L'électrification est absolument indispensable, notamment pour revenir sur la performance, pour revenir sur la fiabilité. Je préférerais que RFF et que les autres experts le disent. Le train entre Aix et Marseille est comme votre joujou à la maison. Il fait l'aller-retour. Nous ne pouvons pas y accueillir d'autres trains. S'il y a du matériel qui tombe en panne, nous ne pouvons pas prendre celui d'Aubagne. Il est électrique. Quand nous aurons une ligne électrique, nous pourrons dire : « Le matériel d'Aubagne est de secours. Nous le mettons sur la ligne d'Aix, Gardanne, Simiane et Marseille et nous répondons à minima ». L'électrification, il y a les dangers. C'est absolument primordial, et il y a des réponses. Permettez-moi de vous dire que je suis en colère qu'il y ait des permis de construire qui continuent à être délivrés. Pas ici, Monsieur le Maire, je le sais, mais à Aix, au ras de la ligne. Passez à Luynes, et vous verrez. Vous comprendrez que les nouveaux habitants pourront s'en inquiéter.

Concernant le bruit, l'infrastructure doit y répondre par de l'éco-conception, mais c'est aussi le matériel. Je préférerais que les experts nous expliquent en quoi un matériel qui, certes, répond physiquement par plus d'emports répond aussi sur les enjeux du bruit. C'est la maintenance. C'est la façon de conduire. Ce sont des murs antibruit. Je n'ai pas dit qu'il ne fallait pas les mettre. Nous devons avancer dans tous les sens.

S'agissant de la sécurité, est-ce que cela doit ou pas renforcer ? Est-ce que Marseille quartier nord doit se débrouiller de son côté ? Nous allons rester soft. Des Gardanais travaillent à Picon Busrine, à Saint-Antoine. Ils prennent le train et ils ont un salaire SMIC. Ils seront bien contents qu'il y ait une halte à Picon Busrine ou à Saint-Antoine. Je suis bien content que mes amis gardanais trouvent un emploi dans ces quartiers. Inversement, venez le matin, et je suis prêt à accueillir tous ceux qui le souhaitent à la gare de Gardanne. Je ne connais pas celle de Simiane. Je la connais comme tout politique, mais pas comme usager. Je reste respectueux de vous écouter, amis simianais. J'utilise celle de Gardanne et nous voyons beaucoup de personnes descendre sur Gardanne. Ils vont chez Pechiney. Ils vont au lycée de l'Etoile, le lycée technique. Ils vont à l'école des Mines. Ils vont sur des emplois qui sont sur Gardanne. D'où viennent-ils ? Ils ne viennent pas de nulle part. Ils ne viennent pas d'Aix, ou très peu. Ils viennent du train de Marseille.

Un participant (hors micro)

Ce sont des extraterrestres.

François-Michel LAMBERT, Député des Bouches-du-Rhône

Oui. C'est cela. Ils viennent de Marseille, exactement. Ils viennent de quelle halte ? De Picon Busrine, Saint-Antoine et Saint-Joseph. Nous devons renforcer, et si nous voulons de la sécurité, les voyous trouveront toujours un moyen pour venir ici. Le problème est de les traiter à la racine, et non pas que de créer un mur qui les empêche soi-disant de venir. Ils trouveront toujours les moyens pour venir. Créons de la performance économique. Créons de la performance dans les échanges des personnes. Notre territoire s'en trouvera bien mieux.

Je reviens sur un autre point. Il est en téléchargement pour ceux qui sont intéressés, en page 28. C'est une courbe. Quelle est la performance lorsque nous augmentons l'offre ? Nous regardons en face, l'augmentation des déplacements. C'est très affligeant. Aix-en-Provence et Salon-de-Provence sont les deux villes de France où plus nous augmentons l'offre, et moins nous avons un retour sur la performance de l'usage des transports en commun. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire ce que je vous ai raconté pour le vélo en libre-service. Ce n'est pas le tout de l'offrir. Il faut qu'il y ait une organisation. Ce n'est pas le tout de mettre des box à vélo ou d'accueillir les piétons dans la gare. Il faut que les piétons et les vélos puissent venir à la gare. Il faut que les cars et les bus puissent venir à la gare. Si nous ne mettons pas cela en place... C'est à nous, les politiques du territoire, ceux qui sont en responsabilité directe, de profiter d'un axe structurant autour, comme quand nous créons une oasis. Quand nous créons quelque chose, des réponses plus modestes à la marche à pied doivent émerger. Je le dis à mon ami Bastide. Ceux qui ont déjà fait de la marche à pied entre le cours de Gardanne et la gare de Gardanne, ce n'est pas des plus agréable. Il faut traverser une 2 x 2 voies, le feu rouge, etc. Il y a à repenser. Je suis un peu trop long, mais je voudrais que nous disions également ce qu'il y a à faire immédiatement.

Je voudrais poser des questions, puisque vous m'attendiez peut-être aussi là. Concernant le parking de Simiane, pouvons-nous techniquement faire un parking à deux étages ? Nous en avons vu notamment monter à l'aéroport et ailleurs avec des systèmes type mécano. Il faut répondre à ce problème. Il y aura des voitures, des piétons et des vélos. C'est déjà saturé concernant les voitures. Apportons une réponse. Je compte sur vous, Monsieur le Maire et Monsieur le Vice-président de la CPA, pour qu'il y ait une réponse sur les vélos et les piétons. C'est une question

que je pose dans le cadre de la concertation. Elle sera plutôt pour Monsieur Mis, si vous le permettez. C'est une gare prioritaire. Pour qu'elle le soit, il faut que les trains des Alpes s'arrêtent. Devons-nous coupler l'allongement du quai de Simiane avec les travaux sur la voie ? Ne pouvons-nous pas les anticiper, les mettre en premier, en prioritaire pour que très vite, les trains que vous voyez passer s'arrêtent ? Mais on vous dit que techniquement, ils ne peuvent pas s'arrêter, parce qu'ils sont trop longs. Nous renforcerons l'offre à Simiane. Ce sont des questions peut-être un peu candides.

J'aimerais que nous parlions également de Gardanne. Concernant le parking, je n'ai pas entendu à quelle vitesse nous allons aller. Concernant la gare routière pour l'offre plateau, comment cela va se déployer ?

Je vous remercie beaucoup.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Je vais vous répondre sur deux sujets que j'ai évoqués en direct. Le parking de Simiane est prévu à niveau depuis un moment. Il est prévu avec un étage. C'est quand même une première réponse immédiate. C'est de cette manière qu'il a été travaillé. Je précise aussi qu'il est financé par la CPA.

Guy BARRET, Vice-Président de la Communauté du Pays d'Aix

Nous en sommes à la concertation. Nous sommes en discussion avec les élus. Tout cela est parti. Nous n'avons pas attendu Monsieur Lambert pour faire tout cela, surtout pour dire des choses qui ne sont pas tout à fait vraies sur l'efficacité des transports de la communauté du pays d'Aix. Il ne faut pas prendre que les statistiques faites par la métropole, car elles ne sont pas très précises.

Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF

Je vais répondre sur le sujet des trains rapides. La région fait déjà arrêter aujourd'hui les trains rapides à Simiane. Ce travail est en cours. Concernant le rallongement des quais, la proposition que j'ai faite tout à l'heure, et que nous avons discuté avec Monsieur Petit et avec les partenaires, est que nous proposerons à nos cofinanceurs de pouvoir sortir du financement, et de proposer comme option le rallongement du quai à 220 m avec ou sans le doublement de la voie entre Bouc-Bel-Air et Simiane. Ce sujet sera arbitré par nos partenaires.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Vous n'avez peut-être pas répondu à toutes les questions, mais vous allez trouver en sortant des petits cartons T sur lesquels vous pouvez mettre vos remarques, posez vos questions, faire un témoignage et poursuivre ce dialogue qui s'est instauré ce soir. Vous avez également le site Internet. Nous avons tout à l'heure parlé d'un atelier riverain. Vous pouvez vous inscrire sur le site Internet pour ceux qui souhaitent continuer à être informés, qui veulent continuer à dialoguer avec la SNCF et RFF sur ce projet. Nous vous demandons simplement de vous inscrire.

Guy BARRET, Vice-Président de la Communauté du Pays d'Aix

Juste une information. Il y aura une réunion, une concertation le lundi 15.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Chers camarades, c'était ma conclusion.

Guy BARRET, Vice-Président de la Communauté du Pays d'Aix

Je voudrais quand même dire aussi que le 16 à Trets et le 17 à Bouc-Bel-Air, il y a une réunion de concertation sur le PDU, qui est le document qui est au-dessus de celui-ci. Il peut aussi vous apporter beaucoup d'informations.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Juste un mot pour dire, avant que Monsieur le Maire ne conclue, qu'il n'est pas si courant que pour présenter un projet ferroviaire comme ce soir, vous ayez en face de vous, les habitants, les riverains, les usagers de la ligne, autant de collectivités, autant de responsables transport, autant d'élus qui soient présents, qui écoutent votre parole. Je crois que ce soir, même si nous n'avons pas pu vous apporter toutes les réponses, ils ont tous entendu le même discours, et j'espère qu'ils vous ont convaincu de leur volonté par leur présence de travailler ensemble.

Un participant (hors micro)

Nous avons eu le même débat pour la métropole.

Alain DESSAGNE, agence KFH

Vous l'avez déjà pour le ferroviaire. Pour l'instant, c'est déjà pas mal. Monsieur le Maire, je vous laisse conclure.

Philippe ARDHUIN, Maire de Simiane-Collongue

Merci. Je remercie tout d'abord les participants. Certaines questions ont été un peu vives, mais au moins, elles ont été franches. Je tiens à dire qu'il y a des inquiétudes notamment sur la qualité du service qui est rendu, par des retards, par des suppressions de trains ou autres.

Concernant la sécurité, puisque le Maire de Bouc-Bel-Air en a parlé, je tiens à dire qu'au niveau de la gare de Simiane-Collongue, elle a été classée en ZSP. Nous avons installé de nombreuses vidéosurveillances, parce que cela générerait quand même beaucoup d'exactions, même sur les véhicules qui sont garés sur les parkings. Si vous venez en voiture à la gare et que vous la retrouvez défoncée, vous n'allez pas vraiment revenir. Il y a aussi tout ce côté d'aménagement et surtout le problème des flux de véhicules. S'il n'y a pas de transports en commun... Dès qu'il y a une gare, nous allons augmenter le trafic. Les villages qui vont accueillir les passagers vont être étouffés. Actuellement, la gare de Simiane-Collongue compte 700 usagers par jour. Cela correspond à peu près à 500 véhicules par jour au minimum.

Jean-Yves PETIT, Vice-président délégué au transport et à l'écomobilité, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Oui. Les transports collectifs représentent 9 %. C'est peut-être un peu moins.

Philippe ARDHUIN, Maire de Simiane-Collongue

Il y a des Simianais et des Boucains qui viennent à pied ou en vélo. Je remercie tous les participants. La prochaine réunion se déroulera aux Pennes-Mirabeau le 15 décembre. Je vous remercie. Certains participants vont vous donner les informations.

Au revoir.

Applaudissements.

La séance est levée à 21 heures 29.

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

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

INDEX

Nous ne pouvons confirmer l'orthographe des noms suivants :

Christophe REZER	37	Sineral	13
Hervé RUTIER.....	34	Valérie KAZARIAN.....	27, 28
Monsieur VINCENT	38, 39		