



**Direction Régionale  
Provence Alpes Côte d'Azur**

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

# Réunion publique de Luynes

Verbatim de la réunion  
du 26 novembre 2014

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>PRÉSENTATION DU PROJET- PREMIERE PARTIE .....</b>	<b>5</b>
1.1	POURQUOI SOMMES-NOUS RÉUNIS CE SOIR ? .....	5
1.2	QUI FAIT QUOI ? .....	5
1.3	QUELS DÉPLACEMENTS ENTRE AIX ET MARSEILLE ? .....	8
<b>2</b>	<b>PREMIER TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LA SALLE.....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>PRÉSENTATION DU PROJET – SECONDE PARTIE .....</b>	<b>23</b>
3.1	POURQUOI MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX-EN-PROVENCE ? ...	23
3.2	COMMENT MODERNISER LA LIGNE MARSEILLE-GARDANNE-AIX ? .....	24
3.3	QUE VA-T-IL SE PASSER A LUYNES ? .....	25
<b>4</b>	<b>DEUXIÈME TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE.....</b>	<b>27</b>

*La séance est ouverte à 19 heures 04.*

**Intervenants à la tribune :**

**BRUNET Danièle**, Maire-adjointe de Luynes

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

**JOISSAINS-MASINI Maryse**, Maire d'Aix-en-Provence, Président de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)

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

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

**ROVETTA Dominique**, Chef de projet SNCF

*La séance est animée par Alain DESSAGNE, Agence KFH.*

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Mesdames, Messieurs, pardonnez-nous pour cette attente un peu longue, mais nous attendions Madame Joissains-Masini qui était retenue. Elle nous rejoindra dans quelques minutes. Bonsoir à tous, et bienvenue. Je suis Alain Dessagne. Ce soir, mon rôle sera de faciliter les échanges entre vous et les intervenants, que je vais présenter tout de suite en commençant par Madame Danièle Brunet, ici plus connue sous le nom de Dany.

*S'adressant à Danièle BRUNET.* Merci de nous accueillir ce soir. Je vous donnerai tout à l'heure la parole pour un mot d'accueil.

Je vous présente également Jean-Yves Petit, Vice-président du Conseil Régional, et délégué aux transports et à l'éco-mobilité. Comme vous le savez, la Région est l'autorité organisatrice des transports, et donc des TER entre Marseille et Aix-en-Provence. À côté de lui, André Guinde, Vice-président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône. Nous devons au Conseil Général les bus rapides à haute fréquence entre Marseille et Aix-en-Provence, et un certain nombre d'aménagements, notamment de voiries, de stationnements, qui permettent l'accès aux gares ; c'est la raison de sa présence ce soir. Dominique Rovetta est chef de projet à la SNCF, exploitant de la ligne. À côté, Monsieur Sébastien Mis, Directeur de projet, et la personne qui va vous présenter ce soir plus en détail le projet.

Madame Brunet, je vous laisse la parole.

### **Danièle BRUNET, Maire-adjointe de Luynes**

Alors, tout d'abord, bonsoir à tous. Je suis ravie que nous puissions monter cette réunion ce soir. Dans un premier temps, je remercie les représentants du Conseil Régional, du Conseil Général, RFF. Je voudrais également remercier les services de la Communauté du Pays d'Aix (CPA), les services de la Ville - qui sont tous venus - et mes deux collègues élus : Éric Chevalier, qui s'occupe de la circulation, et Alexandre Gallese, à l'urbanisme.

Cette réunion me tenait à cœur. Dans un premier temps, nous allons vous présenter le projet en deux temps, c'est-à-dire le projet avec le dédoublement des voies et le projet de halte ferrée. Vous connaissez mon tempérament. La halte ferrée, je fais partie du comité de pilotage et on m'a présenté le projet, mais j'ai tenu à ce que l'on organise une réunion à Luynes, parce que j'ai vraiment besoin de savoir - je compte bien sur vos prises de parole ensuite - ce que vous en pensez, si vous pensez que c'est positif ou négatif. Il faut que l'on sache. Les deux voies, c'est une chose, la halte ferrée - je le répète - est présentée aujourd'hui, mais elle n'est pas actée. On vous consulte, et on voit. Elle n'est pas faite demain. Nous allons donc faire cette présentation. Ensuite, je compte bien que vous vous exprimiez. Voilà !

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Merci, Madame Brunet. Nous allons passer deux heures ensemble ce soir, deux heures avec deux temps forts, chacun d'entre eux étant accompagné d'un moment d'échanges avec vous. Le premier temps fort sera consacré aux mobilités, c'est-à-dire à vos déplacements sous toutes leurs formes entre Aix-en-Provence et Marseille. Nous allons donc parler des conditions de ces déplacements, de vos attentes en la matière, et des aménagements, c'est-à-dire des projets de transport en cours ou en projet, engagés par les collectivités ici présentes. Nous aurons donc une vue d'ensemble de ces problématiques.

Tout de suite après ce moment de présentation, vous aurez la parole, et je vous demanderai de poser des questions d'ordre général sur la problématique des déplacements entre Aix-en-Provence et Marseille. Je sais que beaucoup d'entre vous sont des habitants de Luynes, avec des problématiques liées à la halte, aux voies ferrées, etc. Nous verrons cela dans le deuxième temps de la soirée exclusivement consacré au projet ferroviaire. Sébastien MIS vous présentera à cette occasion la desserte envisagée, c'est-à-dire la desserte en train, et l'évolution de la desserte. Il vous présentera les aménagements prévus, notamment la possibilité – Madame Brunet l'a rappelé – d'une halte à Luynes.

Sébastien Mis, c'est à vous pour cette première partie.

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

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

**Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF**

Bonsoir à toutes et à tous. Tout d'abord, pourquoi sommes-nous réunis ce soir ?

Aujourd'hui, l'objectif de la concertation publique est d'informer les habitants et les usagers sur le projet ferroviaire. Le Code de l'urbanisme prévoit une concertation essentiellement d'abord pour les aménagements routiers d'une part, et la création de gares ferroviaires d'autre part. Avec les partenaires, nous avons souhaité nous engager dans une démarche beaucoup plus volontariste qui vise à échanger, dès l'amont, dès le démarrage du projet comme c'est le cas aujourd'hui, sur une concertation avec les associations, les riverains, les usagers, pour recueillir toutes les observations. Il faut avoir bien en tête – Madame Brunet l'a rappelé, que rien n'est définitivement arrêté aujourd'hui. Nous nous inscrivons vraiment dans une concertation préalable à l'enquête publique, enquête publique qui se déroulera fin 2016. Nous souhaitons échanger aujourd'hui, dès à présent, avec vous, mais également sur des sujets particuliers lors de permanences que j'évoquerai tout à l'heure.

Cinq réunions publiques sont programmées sur le territoire : Luynes aujourd'hui, Marseille, Aix-en-Provence, Simiane et Les Pennes-Mirabeau. Sont prévues également dans les communes concernées treize expositions, en mairie, et aussi chez les partenaires financiers et à Plan de Campagne ; les permanences en mairie pour échanger avec Réseau Ferré de France et la SNCF. Aujourd'hui, nous vous proposons et avons pris l'engagement de pouvoir échanger avec chaque riverain qui a des questions particulières sur sa situation, de venir nous rencontrer lors des permanences. Deux permanences sont programmées sur Luynes : le vendredi 5 décembre de 10 heures à 12 heures, et le jeudi 11 décembre de 14 heures à 16 heures. Vous pourrez retrouver toutes ces informations sur le site Internet du projet.

J'ai un message important : la concertation aujourd'hui, telle qu'elle est engagée, s'arrête le 17 décembre 2014. Notre volonté est qu'elle se poursuive de manière volontariste jusqu'à l'enquête publique ; nous évoquerons cela ultérieurement.

### **1.2 QUI FAIT QUOI ?**

Aujourd'hui, ce projet est porté par de nombreux partenaires. Je me permets de passer la parole à Monsieur Petit pour avoir ses attentes sur le projet et sur le rôle de la Région PACA. Je passerai ensuite la parole à Madame Joissains-Masini pour la CPA et à Monsieur Guinde pour le Département.

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

Merci. Je suis Jean-Yves Petit, Vice-président du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur qui, comme cela a été dit, est l'autorité organisatrice des trains régionaux, mais également des lignes routières régionales, et, pour celles et ceux qui connaissent, des Chemins de fer de Provence.

Le projet de ce soir vise à augmenter les capacités de la ligne entre Marseille, Gardanne et Aix-en-Provence. C'est la deuxième phase qui suit la phase de mise en place et la mise en service en 2008. Tout le monde convient que cela a permis de progresser, d'augmenter la fréquentation. Cela étant, il faut aller encore plus loin. Il y a une demande forte de mobilité entre Aix-en-Provence et Marseille pour différentes raisons. L'objectif est donc de pouvoir passer à quatre trains par heure dans un premier temps, à l'horizon 2020 environ, puis à six trains par heure à l'horizon 2025, dans ces eaux-là, notamment en lien avec la mise en place d'une gare souterraine à Marseille. Ce projet est donc important sur l'aménagement de ce territoire métropolitain. Il doit être également en phase avec un autre projet qui nous permettra, si nous arrivons à le mener au bout, de faire une sorte de *ring* entre Marseille et Aix-en-Provence, la connexion sur l'étang de Berre, Rognac, l'aéroport, pour redescendre sur Marseille.

C'est pour vous expliquer que nous aménageons une sorte de RER, de réseau de transport métropolitain. Merci !

**Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF**

Monsieur André Guinde, pour le Département.

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

Le Conseil Général est un partenaire majeur des projets ferroviaires, puisqu'il finance – je le dis pour l'auditoire – un tiers des investissements ferroviaires réalisés à ce jour sur le territoire des Bouches-du-Rhône, avec la modernisation de la ligne Aix-en-Provence-Marseille dans sa première phase, et aujourd'hui avec les études en cours pour poursuivre, pour la modernisation de la deuxième phase. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Il s'agit également de la réouverture de la ligne Aix-en-Provence-Rognac, pour laquelle nous finançons des études avec RFF, et avec le pôle d'échange du Plan d'Aillane, mais aussi avec les travaux de la gare Saint-Charles et le projet de la ligne nouvelle en PACA. Cela s'inscrit dans un tout, Jean-Yves Petit l'a un peu évoqué. Nous allons parler ce soir d'une éventualité d'une halte à Luynes, mais il faut penser que tout cela s'inscrit dans une démarche beaucoup plus large, et que nous ne pouvons pas isoler, point par point, uniquement une action ici ou là.

Je voudrais vous dire que nous sommes aussi particulièrement attentifs et actifs pour développer les transports, surtout l'intermodalité entre différents modes de transport. Je crois que tout le monde est d'accord pour dire que le train est ce que l'on fait de mieux aujourd'hui en matière de déplacement. Comme il n'y a pas des lignes partout, il faut aussi prévoir des rabattements. Nous sommes donc là pour parler de tout cela. Si nous voulons être pertinents et efficaces, je me propose d'évoquer les choses sous cet angle, et voulais vous dire que nous travaillons en parfaite harmonie avec notre collègue Jean-Yves Petit, avec Madame le Maire, avec les fonctionnaires de la CPA. Pour le moment, cela se passe bien, mais la tâche est ardue, car nous partons de très loin, ne le perdons jamais de vue.

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Tout d'abord, je vous présente mes plates excuses pour mon retard. Je saute d'une réunion à l'autre, et ce n'est pas évident. Je remercie la SNCF, le Conseil Régional et le Conseil Général, avec qui nous travaillons depuis plusieurs mois déjà. Sur le dépassement du tout-voiture, en réalité, le tout-voiture attire de la pollution. Nous ne pourrons bientôt plus circuler, puisque nous sommes intégrés dans des bouchons. Il faut donc prévoir des modes alternatifs. Pour ce faire, nous travaillons avec la Région et le Conseil Général très étroitement sur le vélo, pas vraiment sur la moto, sur la voiture, mais aussi sur d'autres modes de transport avec la SNCF. C'est vrai que nous avons eu l'idée, tous, depuis plusieurs années de doubler les lignes qui ne marchent pas vraiment. La ligne Aix-en-Provence-Marseille a eu une première modernisation qui a été inaugurée en... 2008 ! Tant que ça ! Nous l'avons inaugurée en 2008. Je m'étais étonnée à l'époque du fait qu'un train s'arrêtait pour laisser passer l'autre. Il fallait effectivement continuer la modernisation. Nous avons travaillé, Dieu sait que nous avons assisté à je ne sais combien de comités de pilotage, et nous nous connaissons tous bien. Nous essayons de travailler en commun d'abord sur les parkings, sur les modes doux, et surtout sur les modes de transport en commun, c'est-à-dire les bus et la SNCF.

Dans ce cadre, dans ce travail, la SNCF a décidé, avec l'appui financier du Conseil Régional, du Conseil Général, de la Communauté du Pays d'Aix, donc même de structures qui habituellement ne financent pas ce type de projet, la modernisation de la ligne Aix-en-Provence-Marseille. Dans ce cadre, plusieurs haltes sont prévues, et Luynes en fait partie. Cela sera possible, ou cela ne le sera pas. La population est consultée. Nous sommes au tout début de la démarche. Dites-vous bien que si nous ne le voulons pas à un moment donné, d'autres seront ravis de récupérer une gare à proximité. Nous ne travaillons pas pour aujourd'hui, mais pour demain et pour après-demain. Je me rappelle au début du siècle dernier, lorsque les Aixois ont refusé que les trains passent par Aix-en-Provence, eh bien, Aix a beaucoup perdu, puisqu'après, nous avons été obligés de faire la gare LGV qui est en dehors d'Aix et qui pose des problèmes aujourd'hui pour circuler d'un point à un autre.

Aujourd'hui, nous sommes là pour recueillir votre avis, pour voir ce qu'il est possible de faire et comment cela va évoluer. Monsieur Guinde a eu raison de le dire : cela fait aussi partie d'un grand projet qui concerne la gare Saint-Charles avec quatre ou cinq niveaux en sous-sol qui doivent permettre à tous les RER du territoire d'avoir des voies de garage et de faire en sorte que nous puissions installer sur tout le territoire ce qui existe à Paris et dans sa banlieue, c'est-à-dire des lignes de RER qui peuvent conduire les gens à leur travail ou à tout ce dont ils ont besoin, et à tout ce qu'ils veulent initier ou faire. C'est donc vraiment un maillage du territoire. J'ai passé l'après-midi à discuter avec les services de la CPA ici présents de ce que nous mettrions dans le PDU (Plan de Déplacement Urbain) que nous allons représenter. Ce PDU concerne à la fois le fonctionnement des autoroutes, des réseaux ferrés, et de tous les axes autoroutiers du territoire, parce que c'est une réalité : notre territoire est en retard en termes de transport. La faute n'est pas aux collectivités territoriales, mais à l'État, parce que ces compétences étaient jusqu'à présent dévolues à l'État.

Nous sommes en retard, nous voulons essayer d'aller vite. Nous sommes tous présents à ces comités de pilotage pour voir ce que nous pouvons faire. Nous avons travaillé sur la gare Saint-Charles, sur la gare des Aymards à Vitrolles. Nous allons aussi travailler sur l'axe Aix-en-Provence-Rognac, ce qui, pour le moment, n'est pas vraiment retenu par l'État, mais nous ne désespérons pas de faire en sorte qu'il revienne sur sa position, au moins pour Aix-Rognac, peut-être pas pour ailleurs, mais ça, nous nous en moquons. Nous sommes également intégrés dans une démarche de faire passer le bus sur l'autoroute pour faciliter les transports d'un point à un autre. Nous essayons en fait de mettre en place plus de possibilités, surtout pour les gens qui travaillent sur le territoire, pour se rendre de leur lieu de travail à leur lieu d'habitation beaucoup

plus rapidement. Il en va du développement économique du territoire, du développement du territoire tout court, tout simplement pour ne plus être engagé dans des circuits longs, coûteux, et des thromboses circulatoires de plus en plus difficiles à supporter et à subir.

Je le dis, je le répète, et Dany l'a dit avant moi : nous sommes là pour vous consulter. Les projets ont été travaillés, bien sûr, parce que nous sommes aussi ici pour vous présenter des projets. Si nous n'étions là que dans le verbe et que nous ne vous présentions rien de crédible, vous pourriez nous dire : « *Attendez au moins d'avoir monté les projets pour savoir* ». Ils ont donc monté les projets (parce que je ne suis pas technicienne), et ils vont vous les présenter. Cela peut être modifié ou supprimé, tout est possible. Nous sommes là ce soir pour en discuter. Je dis toujours que tout ce qu'il se passe sur mon territoire peut se discuter. Nous ne sommes pas là pour dire aux gens « *voilà ce que nous avons fait, nous venons vous dire "bonjour", "coucou"* », et puis c'est terminé. Ce n'est pas du tout la démarche qui est la mienne. Nous sommes dans une démarche participative, et c'est pourquoi je remercie tous les acteurs d'être venus ce soir pour vous présenter ce projet.

Nous allons rentrer le vif du sujet. Vous pourrez ensuite poser les questions que vous avez envie de poser. Nous reviendrons certainement – au moins Monsieur PETIT, André, Dany et moi – parler avec vous sur des points qui vous paraîtront nébuleux ou difficiles à comprendre. Nous serons à votre disposition pour accompagner ce projet s'il doit se faire à Luynes.

Je propose que nous commençons à rentrer dans le vif du sujet, cher Monsieur, et vous allez nous faire savoir toute votre science.

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

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

Merci, Madame la Présidente.

Premier chapitre important : quels déplacements entre Aix et Marseille ? Aujourd'hui, entre Aix-en-Provence et Marseille, ce sont 250 000 déplacements quotidiens, dont 7 % des déplacements effectués en transport en commun. Aujourd'hui, nous avons l'axe majeur Marseille-Aix-en-Provence, avec 50 000 déplacements quotidiens. Après, nous avons des échanges importants entre les différents bassins : Gardanne, Les Milles, le nord d'Aix-en-Provence, Pertuis, La Calade, Venelles, Meyrargues, Manosque, le secteur de Plan de Campagne. Il est important d'avoir en tête l'ensemble de ces besoins de mobilité actuels, non seulement les trajets domicile-travail, ou domicile-études, mais également pour les besoins de loisirs. C'est vrai qu'aujourd'hui, il y a 250 000 déplacements quotidiens sur le corridor qui, comme Madame la Présidente l'a rappelé, génèrent, comme vous pourrez le voir par la suite, une dégradation des parcours routiers, de la congestion, des saturations des axes autoroutiers, des pertes de temps. Aujourd'hui, les estimations faites pour 2020 par les services de l'État font état d'une augmentation du temps de parcours routier entre le nord d'Aix-en-Provence et Saint-Charles de 20 minutes.

Aujourd'hui, nous sentons bien la nécessité de travailler à limiter l'aggravation de la congestion routière, développer les transports en commun au sens large, le but n'étant pas d'opposer les modes, mais de les rendre complémentaires. La présence de tous ces acteurs autour de la table démontre bien la volonté d'une complémentarité, d'une intermodalité autour de ce corridor Marseille-Aix.

Aujourd'hui, pour dresser le bilan, très clairement, une première phase a été réalisée. Elle a permis d'augmenter l'offre ferroviaire qui est passée à trois trains par sens entre Aix-en-Provence et Marseille. Mais, aujourd'hui, nous avons des gares routières en limite de capacité. La gare de Marseille Saint-Charles est saturée, les élus l'ont rappelé. Nous avons un manque de stationnement autour des gares et haltes. Nous avons vraiment besoin de travailler ensemble.



C'est vraiment la démarche coopérative mise en place entre tous les acteurs et les élus : travailler sur l'amélioration des transports collectifs routiers et ferroviaires : temps de parcours, fréquence, capacité, nombre de places assises dans les trains, desserte, qualité des services.

En parallèle, des éléments nous ont été remontés par les usagers et les associations. C'est le besoin de travailler sur la coordination des modes de transports (intermodalité), sur la tarification pour la rendre complémentaire et attractive. Tous ces sujets sont traités, continuent à être traités, l'objectif étant vraiment de tendre vers un produit intermodal performant et cohérent entre l'ensemble des modes.

Pour faire un zoom sur l'ensemble des projets de transport en commun sur le territoire, vous voyez en orange la ligne ferroviaire Marseille-Aix-en-Provence avec ses différentes gares, les principales étant Saint-Charles, Gardanne et Aix-en-Provence. Ensuite, vous pouvez voir de nombreux projets de transport collectif en site propre (TCSP) le long du territoire, inscrits dans le PDU de Marseille Provence Métropole (MPM), projetés dans le PDU de la CPA. L'objectif majeur est de travailler sur les rabattements autour des différentes gares et haltes, comme l'évoquait Monsieur Guinde tout à l'heure, et sur la mise en cohérence des projets avec le transport ferroviaire. L'objectif fondamental pour nous tous est bien la complémentarité du train et des bus.

Lorsque je fais un zoom sur Aix-en-Provence – et je laisserai les élus aixois compléter celui-ci s'ils le souhaitent –, plusieurs sujets liés à l'intermodalité sont programmés sur le territoire. Je commencerai d'abord par tout ce qui gravite autour de la gare d'Aix-en-Provence. La gare routière a été mise en service. Une étude urbaine est en cours avec nos partenaires, qui vise à rapprocher la gare routière, la gare ferroviaire, et à se connecter vers le quartier des facultés. Il s'agit d'avoir non seulement un projet ferroviaire, un projet routier, mais aussi un projet interurbain au sens large. Nous avons le projet du bus à haut niveau de service, le pôle d'échanges de Plan d'Aillane mis en service cette année. Quand nous arrivons sur Luynes, nous avons le projet de liaison, de transport collectif performant ferroviaire, depuis Krypton et desservant le secteur des facultés, passant par Luynes, pouvant desservir la zone d'activité et le pôle d'activité d'Aix-en-Provence. Là-dessus, le CPA lancera les études en 2015 pour justement travailler de concert avec les gestionnaires de voirie, mais également avec les riverains et les acteurs sur l'intégration de ce projet.

Enfin, quand on arrive sur la halte de Luynes, le monde ferroviaire, SNCF et RFF (SNCF « tout court » puisqu'au 1<sup>er</sup> janvier, nous serons tous SNCF, ce qui sera plus simple pour le discours) ont étudié la halte ferroviaire sur le site Ferrini. Nous avons étudié cette halte et je vous présenterai les aménagements ferroviaires. À côté, les services de la CPA travailleront en 2015 sur l'intermodalité (définition des besoins des stationnements, définitions des pistes cyclables permettant d'accéder à la halte). J'évoquerai tous ces sujets tout à l'heure. Nous voulons vous montrer au travers de ce zoom qu'il y a l'accès ferroviaire, une volonté de mettre plus de trains, mais derrière, et les deux PDU le démontrent, une volonté de travailler sur les connexions et l'amélioration de l'intermodalité au sens large, pour favoriser les rabattements.

Madame Joissains-Marisi, souhaitez-vous compléter cette présentation ?

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Non. C'est ce dont nous avons discuté tout l'après-midi, mais nous en discuterons lorsque nous verrons le PDU, et au fur et à mesure de la soirée.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Bien, merci pour ces interventions. Le but de ces interventions est de vous donner le panorama le plus large, avec quelques données et quelques chiffres sur la situation de congestion entre Aix et

Marseille, sur le besoin de transport en commun. C'est sur ces questions d'ordre général sur les déplacements que je voudrais que nous consacrons un premier temps d'échanges avec vous. Pour poser votre question, cela va être très simple : vous levez la main et nous vous passerons la parole. Il y a une hôtesse, Laura, qui se tient au fond de la salle. Je vous demanderai de vous présenter, de donner votre nom, soit si vous parlez à titre personnel, soit si vous parlez au titre d'une association, et si possible, de le faire de façon concise. Nous sommes nombreux ce soir, beaucoup d'entre vous – je vois déjà des mains se lever – souhaitent poser des questions. Je souhaiterais que nous puissions passer un maximum de questions.

Nous allons donc commencer. Au premier rang, ici.

## 2 PREMIER TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LA SALLE

### Éric WENDLING, Président de l'association du Hameau de la Malouesse

Bonjour à tous. Je suis Éric Wendling, Président de l'association du Hameau de la Malouesse, et je suis tout à fait au pied de la voie ferrée. Je vous remercie, Madame le Maire, de nous donner la possibilité d'avoir une expression très libre et d'ouvrir le débat. Je pense que ce qu'il faut avoir à l'esprit à travers ce projet, c'est également le fait de vouloir acter la fameuse Métropole Aix-Marseille-Provence, donc de donner le sentiment qu'il y a des voies de communication à forte fréquence entre ces deux villes. Il y a une volonté politique forte, nous ne pouvons pas le nier, mais nous pouvons avoir un discours différent du vôtre, un discours simplement de citoyen qui est de dire : « *Ne soyons pas, nous, les riverains, l'alibi d'une volonté qui est tout à fait louable, celle de décongestionner le routier et d'aller vers le ferroviaire* ». Pour autant, il faut tenir compte des nuisances que cela va créer au niveau des riverains.

Je pense que pour la commune de Luynes – Madame Brunet pourra en convenir –, il y a des riverains de chaque côté, la voie passant en plein espace urbain. D'un côté, la Cité Nouvelle, le groupe Chapuis, l'ensemble du village, et de l'autre côté, le pupitre ouest, tous les autres habitats autour vont être fortement impactés par ce doublement prévu. Cela veut dire plus de vibrations, et surtout beaucoup plus de bruits.

Premièrement, j'aimerais savoir si des équipements vont permettre de limiter la croissance des nuisances, parce que cela me paraît essentiel pour qu'il n'y ait pas de rejet des populations riveraines.

Deuxièmement, et cet avis n'est pas que le mien, vous nous avez présenté les différentes options. J'ai compris que l'option retenue aujourd'hui était le doublement par la voie existante. Monsieur Petit, tout à l'heure, vous avez parlé d'un *ring* pour signaler que vous imaginiez une circulation circulaire. Là, nous voyons très bien qu'avec le Plan d'Aillane qui a été construit, qui est une plateforme multimodale tout à fait intéressante, où les transports multiples sont réunis, nous pourrions très bien imaginer une liaison avec un barreau ferroviaire passant par la zone des Milles et les Trois Pigeons et qui rejoint la voie déjà doublée qui s'arrête actuellement au Pavillon du roi René. Si vous parlez de *ring*, pourquoi ne pas imaginer, puisqu'il n'y a pas d'arrêt ferroviaire entre Gardanne et Aix, que le transfert se fasse dans un sens, puis dans l'autre, sans imposer ce doublement ? C'est une piste que je soulève. J'espère qu'elle a été étudiée et qu'il n'y a pas uniquement l'option de dire « *on double* », point à la ligne.

Je ne voudrais pas que l'option de la halte, qui ne sera qu'une halte ferroviaire au niveau de Luynes, ne soit qu'un alibi pour justifier le fait du doublement par la voie existante, parce qu'il faut être conscient d'une chose : s'il y a accroissement du trafic, ce sera entre Aix et Marseille. Que représentent les riverains comme nous, à Luynes ? 0,001 % du trafic ? Nous sommes *peanuts*. Il

ne faudrait pas que ce soit uniquement un alibi, que l'on dise « *on fait une halte, donc on double par le passage existant* ».

Par ailleurs, les transports mis en place entre Luynes et Aix en termes routiers sont déjà tout à fait satisfaisants. À certaines heures de la journée, aucune personne n'est transportée. Il ne faut pas avoir l'illusion qu'une halte ferroviaire va accroître le trafic, sauf pour quelques personnes qui auraient plaisir à y aller en train, car il existe déjà d'autres moyens de transport. Ne rajoutons pas une halte juste pour servir d'alibi. Voilà ma question.

*Applaudissements.*

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Je vous remercie, Monsieur. Avant de passer à une autre question, il y avait plusieurs points dans cette intervention fort documentée. Le premier point concerne le poids des nuisances. S'il y a d'autres questions de cette nature sur ce sujet, nous n'y répondrons pas dans cette première partie. Vous voudrez bien nous en excuser, mais nous voudrions nous en tenir à ce stade à la problématique des déplacements et comment y répondre. Vous avez suggéré une solution. Vous avez demandé si elle était étudiée. Plus généralement, vous posez aujourd'hui la question de l'opportunité de doubler ou pas la voie. Je pense que c'est sur ce terrain que vous souhaiteriez avoir des réponses, dans un premier temps. Sur la problématique des nuisances, vous en aurez tout à l'heure.

### **Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Je voudrais vous répondre, Monsieur. Merci de poser le problème de l'opportunité, comme vient de le dire Monsieur Dessagne. Je ne suis pas là pour acter ce qui a été prévu. J'ai attrapé Luynes, parce que l'on a attrapé Luynes, mais je ne suis pas positionnée sur Luynes en particulier. Je suis positionnée sur le fait qu'il y ait une voie doublée entre Aix et Marseille. Par où ? Je n'en sais rien. Ce sera à la SNCF de dire par quel lieu c'est le mieux, le moins coûteux et le plus rapide. Je suis pour un Aix-Marseille, pas omnibus, mais express. Je pense que Gardanne, ce n'est pas mal, de même que La Calade, ou Plan de Campagne. Puisque vous posez la question, je ne me la suis pas vraiment posée sur Luynes. C'est vrai que je me demande si c'est vraiment utile. Si c'est le cas, nous le ferons ; si ce n'est pas le cas, nous ne le ferons pas. Je ne suis pas ici pour acter de façon définitive.

Vous vous rappelez quand même du combat que nous avons mené sur la LGV. À partir d'une certaine période, quand je me suis rendu compte qu'on la détournait par la Sainte-Victoire, nous nous sommes déplacés, cela ne s'est pas fait, et cela ne se fera pas. Nous sommes là pour apporter un meilleur service, pour travailler main dans la main avec la SNCF. Je ne suis pas pour l'omnibus. Je crois que prendre un train qui s'arrête à toutes les « charrettes », ce n'est pas efficace. Par contre, je suis pour la ligne Aix-Rognac, parce qu'elle me paraît d'une utilité certaine, mais la ligne de doublement Aix-Marseille aussi, parce que des personnes se rendent à Aix-en-Provence ou à Marseille tous les jours. Ils rentrent sur cette autoroute, c'est l'horreur, surtout si des couloirs de bus retardent encore plus les voitures.

Nous sommes donc ici dans un questionnement. Si, à un moment donné, la SNCF se rend compte qu'elle peut éviter une gare et faire moins de frais, assurément, elle le fera. D'autant plus que je suis vraiment demandeur d'Aix, de Marseille, La Calade, Plan de Campagne et Rognac. Le reste, ce sera d'après les enquêtes qui seront menées, d'après les sous que pourra mettre le Conseil Régional qui est assis sur son coffre et qui ne s'en lève que lorsqu'il est obligé. Je peux vous rassurer, nous ne ferons pas de structure qui ne soit pas utile, parce que j'ai aussi le souci de l'argent public. Si on me dit « *on fait Luynes et on ne fait pas Plan de Campagne* », je dis « non ».

Ma priorité, c'est Plan de Campagne, ce n'est pas Luynes. Nous sommes tous bien d'accord, d'autant plus que l'endroit où c'est prévu ne va pas apporter vraiment à la zone d'activité. Nous sommes bien d'accord là-dessus. Donc, soyez rassurés à cet égard. Je suis là à la fois pour écouter la SNCF, mais également pour défendre les populations. C'est le rôle du maire.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Une réponse des techniciens ? Monsieur MIS.

**Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF**

Nous avons prévu d'évoquer ces questions par la suite, mais je vais répondre tout de suite sur le sujet du bruit, sur le sujet du barreau ferroviaire Luynes-Les Milles déjà évoqué par le passé.

D'abord, sur la question du bruit, j'ai rencontré pas mal de riverains présents ici ce soir, et je les remercie de leur présence. Nous avons proposé à nos élus aixois présents ici et à Madame BRUNET de travailler la thématique du bruit de manière spécifique, c'est-à-dire que, globalement, nous ne démarrerons les études acoustiques qu'en 2015. L'objectif est de construire et de mettre en œuvre quelque chose d'innovant qui n'a jamais été mis en œuvre en PACA, à savoir des ateliers riverains. L'objectif est bien de partager, de concerter. Nous allons donc proposer comme action, à la fin de la concertation, un atelier riverains. Il va falloir trouver rapidement les modalités pour les réaliser, pour que nous puissions mener les études acoustiques là où cela est nécessaire. Nous n'allons pas faire des études acoustiques où il n'y a pas d'habitation.

L'objectif est bien de travailler avec les CIQ (Comités d'Intérêt de Quartier), les élus, les riverains pour définir les secteurs. Et ensuite, avec vous, avec nos équipes pour l'acoustique, nous vous présenterons la réglementation applicable et nous travaillerons ensemble sur des solutions de protection envisagées. L'objectif n'est vraiment pas de passer en force. Le bruit et les vibrations sont des sujets majeurs. C'est un engagement que le maître d'ouvrage (RFF-SNCF) prendra à l'issue de la concertation, parce que nous sommes vraiment dans cette démarche volontariste et coopérative.

Sur le sujet du barreau ferroviaire Luynes-Les Milles, il a été étudié par le passé. Très clairement, il avait été étudié. Si vous le souhaitez, lors des permanences que j'évoquais, je pourrai vous présenter finement l'étude réalisée. Aujourd'hui, en bifurquant juste après Gardanne vers la zone d'activité des Milles, ce barreau ferroviaire a d'importantes contraintes techniques et environnementales. C'est une nouvelle infrastructure, c'est un peu comme si vous construisiez une ligne nouvelle, comme si vous construisiez une infrastructure nouvelle dans un milieu urbain important au niveau de Luynes, dans un milieu naturel avec des enjeux environnementaux forts.

**Éric WENDLING, Président de l'association du Hameau de la Malouesse**

N'y a-t-il pas une réserve foncière qui existe ?

**Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF**

La réserve foncière prise en compte par le passé avait été inscrite dans le POS (plan d'occupation des sols), de mémoire.

Aujourd'hui, une des craintes lorsque nous avons étudié ce barreau ferroviaire, était qu'il rallongerait le temps de parcours entre Marseille et Aix. Tel que c'est expliqué par Madame Joissains-Masini, il s'agit vraiment d'aller vite entre Marseille, Gardanne et Aix-en-

Provence. Du coup, nous l'avons étudié : l'infrastructure d'un barreau ferroviaire est très, très onéreuse. C'est une infrastructure nouvelle, dans un milieu naturel, avec des enjeux environnementaux forts. Il faut franchir l'autoroute. Oui, nous avons étudié ces sujets, et oui, je m'engage auprès de vous à vous le présenter lors des permanences. Si les dates et les créneaux de permanence peuvent satisfaire, nous pourrions venir le soir vous le présenter également.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

On va vous passer la parole, mais Madame Brunet voulait dire un mot. Allez-y.

**Danièle BRUNET, Maire-adjointe de Luynes**

Je voudrais rajouter une chose pour rassurer la population luynoïse. Nous travaillons avec RFF. Sachez que nous avons déjà effectué des démarches auprès de certains de nos habitants - ils étaient une vingtaine - pour faire le sondage de leur terrain par RFF. Ils ont paniqué et je les ai reçus. RFF est en train de monter des permanences à partir de la semaine prochaine. Nous vous les communiquerons, nous rencontrerons tout riverain inquiet, et RFF prendra un moment pour expliquer tout cela. Nous allons monter également – nous en parlions tout à l'heure – des ateliers riverains. Ils m'ont demandé de travailler avec eux. Nous allons intégrer des personnes par rapport au lieu. Si je prends votre exemple, nous serons plusieurs à travailler sur ces ateliers riverains, et nous verrons en direct les problématiques que cela pose et ce que nous pouvons faire.

Je tenais à vous dire qu'à partir de la semaine prochaine, il va y avoir des permanences à la Mairie annexe de Luynes où les partenaires rencontreront les riverains inquiets, et nous travaillerons aussi pour monter ces ateliers riverains. Je voulais vous le préciser, quand même.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Monsieur GUINDE, vous vouliez prendre la parole.

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

C'est la remarque de Monsieur qui me fait réagir. C'est vrai que nous pouvons nous demander si cette halte va permettre de raccourcir les temps de transport entre Aix et Marseille, parce que l'objectif poursuivi en termes d'équipement est tout de même celui-là. La réponse est « non ». Y a-t-il une possibilité, dans un site contraint, de faire quelque chose qui ressemblerait à un pôle d'échanges ? Si nous faisons une halte et s'il n'y a pas de pôle d'échanges, excusez-moi, mais qui va venir prendre le train à ce moment-là ? À part venir à bicyclette, mais nous n'en sommes pas encore là. Voilà les questions importantes qui se posent, non pas pour rejeter le projet d'un revers de main, mais pour bien prendre la dimension des problèmes que cela pose et des avantages que cela pourrait apporter.

Enfin, il y a un autre élément, et Madame Joissains-Masini l'a évoqué avec beaucoup de bon sens : s'il devait y avoir un arbitrage à rendre sur cette deuxième phase, nous choisirions plutôt Plan de Campagne où des milliers d'utilisateurs attendent pour utiliser le train. Tous ces éléments militent pour que la réflexion soit poussée au maximum, certainement. Mais il faut que tous ces paramètres soient pris en compte.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Merci. Monsieur au deuxième rang, puis monsieur au premier rang.

**Henri WIRTH, Président de l'association « Un train entre Gardanne et le Var »**

Bonsoir. Voilà 18 ans que nous nous battons pour cette ouverture de ligne qui existe déjà depuis très longtemps, et 18 ans que je fais des comités de ligne, des réunions, et nous essayons d'avancer. Mais, apparemment, nous ne voyons pas le bout du tunnel. J'aurais aimé avoir une réponse de la CPA, d'Aix déjà, et c'est une bonne chose que vous soyez là, Madame le Maire. Il faudrait une motion, comme l'ont déjà fait certains maires dans tout le Haut de l'Arc, et même au-delà dans le Var, comme quoi cette réouverture de ligne serait utile, très utile, justement pour les citoyens qui habitent là, pour les jeunes qui vont à l'école, pour ceux qui sont en déplacement, pour ceux qui travaillent, comme vous l'avez dit. Cela coûterait beaucoup moins cher à l'heure actuelle, parce que l'on peut dire une chose : depuis 18 ans, de nombreuses études ont été faites et elles ont coûté beaucoup d'argent.

Tout cela aurait pu permettre d'amortir un peu la somme de 630 millions d'euros pour aller jusqu'à Carnoules, et 130 ou 140 millions d'euros pour aller jusqu'à Trets. Je crois qu'à un moment donné, il faudrait que l'on sache pendant les périodes où il y a des travaux partout, où on est en train de les faire, et cela s'est fait sur Trets comme ailleurs. Là-bas, la voie est entretenue et elle coûte beaucoup moins cher que la somme que les cofinanceurs mettent. Je ne sais pas si ce sont eux qui refusent à l'heure actuelle de mettre les moyens financiers pour exaucer les vœux et les doléances de cette association et de toute la population autour. Il s'agit de dire que c'est aussi une bonne chose que nous puissions avoir un maillage qui fasse justement à travers les bus et autres, mais cela fermerait la boucle entre la Var, Marseille, Carnoules, Gardanne, Marseille et Aix-en-Provence, bien entendu.

Je crois qu'à l'heure actuelle, il y a de nombreux accidents ou pannes, et nous avons vu dernièrement ce qu'il s'est passé dans le Var. Si la boucle était fermée, nous aurions pu justement dépanner ces voyageurs en difficulté. Je ne serai pas plus long, parce que sinon, demain matin, je suis encore là, et je laisse la parole à d'autres. Mais j'espère avoir une réponse. Merci.

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Je voudrais répondre à Monsieur que ce n'est pas prévu. Je suis désolée de ruiner vos espoirs, mais je vous dis que l'État n'a pas du tout prévu, au contraire, de s'ouvrir sur Carnoules. C'est un lieu que je connais très bien, parce que ma famille corse est de Pignans. J'étais très intéressée par cette ligne, je suis allée voir dernièrement pour voir ce que cela donnait, mais l'État n'est pas du tout ouvert là-dessus. Cela ne veut pas dire qu'il ne fera pas demain, peut-être avec l'aide du Conseil Régional, ou de la Communauté. Mais si l'État ne le prévoit pas, les collectivités territoriales n'ont pas les moyens de prévoir à la place de l'État. En plus, on ne peut pas occuper des lignes qui appartiennent à l'État. On ne peut pas prendre ces décisions tout seul, il faut mobiliser l'État.

Vous avez un maire très efficace, le Maire de Toulon. Voyez-le. Vous avez aussi Monsieur Lanfranchi, Président du Conseil Général du Var, Voyez-les, parce que nous nous battons, nous nous sommes battus pour avoir ce que l'on nous donne. Après, si du côté du Var, ils ne battent pas, ce sont eux qui sont concernés au premier chef. Il leur appartient donc de faire comme nous, de venir au comité de pilotage. Or je ne les ai pas beaucoup vus. Il faut peut-être que vous leur « remuez les puces », parce que lorsque l'on défend un projet, il faut être présent.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Un mot, Monsieur Petit. Est-ce que vous confirmez ou vous infirmez ?

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

Écoutez, malgré le fait que Maryse Joissains-Masini ait indiqué que j'étais assis sur un coffre, au risque de la décevoir, je ne suis pas un bon parti pour deux raisons, mais au moins, en ouvrant le coffre, il ne reste pas grand-chose. Je voudrais faire la comparaison entre trois projets. Le projet « Aix-Marseille phase 2 » est porté par l'ensemble des collectivités, par l'État. C'est vrai que cela avance. Les deux autres projets ne sont pas portés par l'État, mais avec des différences. Concernant Carnoules-Gardanne, mise à part la Région, il n'y avait pas de volonté politique de qui que ce soit de porter ce projet, et notamment sur le Var. Concernant le projet Aix-Etang de Berre, toutes les collectivités sont derrière ce projet. Il n'y a que l'État qui se fait tirer l'oreille. Même le Préfet de Région soutient ce projet. Nous allons donc négocier avec lui et nous allons arriver à nous battre.

Je veux dire par là que lorsque les collectivités portent un projet ensemble, on peut avancer. Lorsque ce n'est pas le cas, il faut reconnaître - hélas ! - que c'est très difficile, ce qui est un peu le cas.

Je voudrais revenir un petit peu pendant une seconde sur le cas de la desserte. Je crois que cela a été dit par ma collègue élue sur Luynes que le projet est double, voire triple, entre Aix et Marseille : il y a l'augmentation de capacité, le temps de parcours et la création (ou pas) de nouvelles dessertes ou haltes. Il y a ainsi Luynes pour laquelle la discussion est en cours ; cela se fait ou cela ne se fait pas. Vu de la Région et vu des usagers qui viennent du haut, moins il y a de haltes, mieux ils se portent, parce que le temps de parcours est plus attractif.

En même temps, je crois aussi que nous sommes un service public. Donc, s'il y a un besoin de service public, s'il y a un besoin de complémentarité, il faut le faire. C'est bien l'échange que nous devons avoir ensemble pour déterminer s'il y a un besoin ou pas. Ensuite, nous sommes raisonnables et nous prenons, ensemble, la bonne décision.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Merci. Monsieur, devant.

**Patrick MERCIER, Président du CIQ Fontcouverte**

Bonjour. Je rejoins tout à fait notre premier interlocuteur qui a très bien résumé la situation. Je voudrais ajouter quelques mots par rapport à cela, sur le barreau entre Les Milles et Luynes, puisque cela a été étudié en 2006 au niveau du Conseil de développement, si je me rappelle bien. Le Conseil de développement avait proposé de choisir cette solution. Pourquoi cette solution ? Parce que cela permettait de raccourcir réellement le temps de trajet des salariés. Que faut-il voir au niveau du territoire ? C'est la vision à long terme. À long terme, il faut faire ce barreau vers Les Milles, là où il y a de l'activité, de la création de richesses. C'est ce qui va pouvoir dégager l'autoroute. Si vous ne faites pas cela, les gens qui travaillent ne vont pas venir de Marseille pour monter dans le centre d'Aix, pour prendre le bus, recharger une autre fois. C'est illusoire. Pour cette première solution, je pense donc que l'on se trompe sur ce doublement ; ce n'est pas ce qu'il faut faire.

Deuxièmement, concernant la halte ferroviaire, si nous choisissons cette solution-là, pourquoi pas ? Nous voyons très bien ici Luynes telle qu'elle est placée, ce n'est plus la peine d'aller y vivre. Vous avez compris, là ; ce n'est plus la peine. Ce sera comme Plan d'Aillane d'ici 10 ans au centre de Luynes. C'est une intermodalité. Nous le voyons très bien sur le schéma. À mon avis, c'est très dangereux, même si l'on dit que c'est tout petit. Après, nous pourrions parler des nuisances.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Nous en parlerons après. Je vous promets que ce ne sera pas oublié.

*Applaudissements.*

**Pierre ROUSSEAU, France Nature Environnement**

Je suis ici en tant que représentant de France Nature Environnement (FNE) des Bouches-du-Rhône. France Nature Environnement regroupe un certain nombre d'associations qui militent pour l'amélioration de l'environnement. Nous avons réuni il y a environ trois semaines sur Luynes, les associations adhérentes à France Nature Environnement et concernées par le projet au niveau de Luynes ou d'Aix-en-Provence. Il en est ressorti un certain nombre de choses. Nous voulions parler de l'ensemble du projet, mais nous avons surtout parlé de la gare de Luynes au cours de cette réunion. Il est ressorti que les gens étaient favorables à ce qu'il y ait une station à Luynes, mais l'emplacement a été critiqué. Tel qu'il est placé, il ne permet pas la constitution d'un grand pôle d'échanges au niveau de l'agglomération.

Je répète ce qu'a dit Maryse Joissains-Masini tout à l'heure ; c'est la même chose. Cela inquiète, parce que même s'il n'y a pas beaucoup de stationnements possibles, cela va créer des mouvements, notamment en passant par le centre de Luynes. Dans le projet, l'emplacement de cette station à cet endroit est justifié aujourd'hui par le projet de BHNS (bus à haut niveau de service) entre Luynes et Aix-en-Provence qui passerait par la gare. D'abord, il y a de nombreuses inquiétudes concernant ce projet. Lorsque l'on connaît le fonctionnement du Pont de l'Arc au niveau de la circulation et la traversée du village de Luynes, on se dit que cela va être très difficile. Il y a donc des doutes sur sa faisabilité, je ne sais pas si elle a été étudiée. Vous avez parlé tout à l'heure de 2015 pour ces études.

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Je vous dis deux mots sur le BHNS. Nous allons le présenter à la population, mais d'abord aux autres élus dans le courant du mois de décembre, c'est-à-dire à tous les élus de la majorité et de l'opposition. Mais nous le ferons en circuit fermé, puisque nous ne l'avons pas encore présenté à la population. Nous ne voulons pas de publicité. Nous allons donc le présenter aux élus qui feront leurs observations, aussi bien l'opposition que tout le monde. Nous le commencerons ensuite à le présenter à la population en début d'année. Vous verrez donc à ce moment-là. Ce ne sera peut-être pas vraiment celui-là, mais nous allons commencer à le présenter à la population en 2015.

**Pierre ROUSSEAU, France Nature Environnement**

D'accord. Donc, si jamais ce projet ne peut pas se faire, l'intérêt de la gare tombe avec, d'autant que les possibilités de parking d'échange sont très, très réduites. D'ailleurs, s'il y avait un très grand parking d'échange, cela poserait de gros problèmes de circulation, à la fois au Pont de l'Arc et à Luynes. Nous disons que cet emplacement n'est pas terrible. Pour y accéder en vélo, on est en pleine côte, c'est compliqué. À pied, le cheminement n'est pas terrible non plus, cela monte aussi.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Nous vous parlerons tout à l'heure de l'emplacement des gares dans le détail du projet ferroviaire. J'aimerais donc que ceux qui ont des questions réellement sur le projet ferroviaire, sur les



aménagements prévus et notamment les emplacements de gares, patientent encore un tout petit peu. Restons-en donc pour l'instant aux questions portant sur les modalités de déplacement, les problèmes de déplacement que nous avons entre Marseille et Aix-en-Provence. Je vous promets que ces questions d'emplacement seront abordées tout de suite après. Une présentation sera faite là-dessus. Je ne voudrais donc pas obliger Sébastien Mis à devancer l'appel.

### **Pierre ROUSSEAU, France Nature Environnement**

OK, j'arrête donc sur cet emplacement. Un emplacement alternatif a été discuté aussi, qui paraît *a priori* plus intéressant pour faire un pôle d'échange multimodal. C'est au niveau de la gare historique de Luynes dans le quartier Turin de Luynes, sur l'axe de la RD 7 qui relie Gardanne à La Pioline, et finalement au pôle d'activités. Là, effectivement, peut-être un jour aussi, mais le PDU nous le dira, nous aurons aussi un BHNS au contact de la gare. J'insiste là-dessus, parce qu'il est intéressant d'avoir une gare à un endroit où nous pouvons échanger, où on a des emplacements pour faire des parkings, certes qui ne sont pas très faciles, parce qu'ils sont entre la voie ferrée et la colline, mais il y a une place assez plate. Cela supposerait des passages souterrains, il est clair que ce serait un projet plus coûteux.

La demande est donc de faire une étude comparative des deux emplacements. Si on ne peut pas faire de gare dans le quartier Turin, à l'emplacement historique, il faudrait au moins prévoir la possibilité de la faire un jour. Par contre, concernant l'emplacement tel qu'indiqué au Plan de Déplacement Urbain et dans le projet de RFF, on se dit qu'il peut satisfaire quelques personnes, mais pas forcément l'intérêt général.

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Ces remarques et cette proposition seront notées au compte rendu, ne vous inquiétez pas. Monsieur, là-bas, à l'avant-dernier rang. Ensuite, s'il n'y a plus de questions sur le projet en général, nous passerons à la présentation du projet ferroviaire en lui-même. Avez-vous une question sur le projet en général ?

### **François KERMARC, Président de l'ADAVA Pays d'Aix**

L'ADAVA est une association pour la promotion de la marche, du vélo et des transports en commun. Je suis abonné au TER entre Aix et Marseille, et métropolitain, avant d'être bientôt citoyen métropolitain, parce que je contribue aux 50 000 déplacements entre Aix-en-Provence et Marseille. Le doublement est attendu. C'est dommage, mais en 2020, je serai à la retraite. Je ne bénéficierai donc pas du doublement du nombre de trains, puisque passer de trois à quatre trains, c'est doubler l'offre. Aujourd'hui, nous avons un train direct et deux omnibus, le deuxième omnibus arrivant quatre minutes avant le direct en gare Saint-Charles. En fait, nous avons deux trains par heure entre Aix et Marseille. En doublant, on aura deux trains directs et deux omnibus. Il faut l'attendre. Nous pouvons comprendre la nuisance engendrée par ce train supplémentaire. S'il y a un élément pour diminuer la nuisance, c'est l'électrification de la ligne, puisqu'aujourd'hui, les trains sont au diesel. Je pense que si nous voulons avoir une diminution des nuisances, il faut absolument électrifier la ligne.

Concernant la halte, peut-être que nous y reviendrons. Pour moi, le problème est posé à l'envers. On se demande si on fait d'abord une halte à Luynes, pour voir ensuite qui s'en servira. Il faudrait peut-être faire une étude pour savoir quelle est la desserte et quel est le public potentiel de la gare de Luynes, pour ensuite, voir si on la fait, et où. J'avais cru comprendre qu'il y avait des projets d'extension de Luynes, avec des projets de logements. Là, nous aurions, avec cette halte, un magnifique éco-quartier, voire éco-village. Par contre, où sont les études ? Quelle est la fréquentation de la ligne ? Quel est l'impact de la création de la ligne sur la fréquentation ?

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Ce sont des questions précises auxquelles nous allons pouvoir répondre maintenant. Souhaitez-vous y répondre maintenant où tout à l'heure ?

**Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF**

Nous pouvons peut-être répondre maintenant sur certains sujets que nous avons directement en gestion au niveau de Réseau Ferré de France et de la SNCF. Concernant la halte, il y a un point important que nous avons prévu de préciser plus tard. Je l'ai déjà indiqué aux nombreux riverains que j'ai pu rencontrer chemin de la Blaque ou dans le secteur Morazzani. Concernant la halte, en soi, l'objectif majeur – et vous l'avez rappelé – est d'avoir des trains plus rapides, plus réguliers et une meilleure qualité de service. Pour cela, le doublement de la voie est nécessaire. Nous présenterons le sujet de l'alternative *via* le barreau ferroviaire Luynes-Les Milles. Par contre, la halte de Luynes est une variable. Nous pouvons très bien faire le projet sans la halte. Vous avez évoqué un point important : pour décider de la halte, la question n'est pas de savoir la couleur du quai, la longueur du quai ferroviaire ou autre chose.

La question fondamentale concerne la vision globale de l'intermodalité, l'urbanisme, la mobilité, l'accessibilité. Il est prévu d'étudier tous ces sujets en 2015, et les partenaires prendront (ou pas) collectivement la décision du maintien de la halte. Ils ne la prendront pas uniquement sur la vision ferroviaire, mais sur la vision globale, le produit global, intermodal et l'approche urbaine (mobilité, congestion), sur tous ces sujets à traiter sur l'exercice 2015. Il va de soi qu'aujourd'hui, la priorité entre Marseille et Aix-en-Provence – Monsieur Petit l'a rappelé – est de mettre en place plus de trains et d'avoir ce doublement de la ligne. En parallèle, nous aborderons les questions de protection acoustique et du traitement du bruit, comme je vous l'ai proposé.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Bien. Il y a encore une ou deux questions, puis nous passerons à la présentation suivante.

**Bernard ALARI, retraité de SNCF**

J'ai une question à RFF. Je pense que pour la bonne compréhension de la population, et de l'assemblée en particulier, il serait bon de nous indiquer l'incidence de la création d'une halte à Luynes sur le temps de parcours global entre Aix-en-Provence et Marseille, en tenant compte évidemment du matériel et du profil de la ligne.

**Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF**

Tout à fait. Je peux répondre tout de suite à cette question. Il faut savoir qu'un train est un matériel roulant très lourd. Automatiquement, il y a le temps de freinage, le temps que les usagers montent et descendent du train, le temps de redémarrage du train. Nous ne sommes pas sur un tramway. Ce sont donc trois minutes sur le temps de parcours. Gilbert Soulet ici présent connaît mieux que moi l'infrastructure ferroviaire. Ce sont vraiment trois minutes. Donc, chaque fois que l'on crée une halte, la perte de temps sur un parcours est de trois minutes. C'est pour cela que vous avez un différentiel si fort entre un train périurbain Marseille-Aix qu'évoquait Madame Joissains-Marisi tout à l'heure, dont le temps de parcours est de 45 minutes, contre 32 minutes pour une liaison directe entre Marseille, Gardanne et Aix-en-Provence (une par heure aujourd'hui). Vous voyez que le différentiel est vraiment induit par la desserte.

Oui, les haltes sont intéressantes en termes de mobilité, pour donner de nouveaux accès aux usagers et aux riverains, mais pour que cette halte soit utile et d'intérêt public, il faut cette cohérence globale. Sinon, si nous créons des haltes qui ralentissent les trains, si derrière nous n'avons pas les conditions nécessaires en termes d'intermodalité et d'urbanisme, je pense que nous faisons collectivement une erreur. Vous faites donc bien de rappeler la notion de temps de parcours que nous avons omis de rappeler. Une halte coûte bien trois minutes en moyenne sur un temps de parcours.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Madame.

**Danièle CHUNIAUD, riveraine**

Je fais partie d'un collectif pour une zone 30 à Luynes. D'abord, je voulais poser la question à Madame Joissains-Marisi et à Madame Brunet qui nous ont promis une magnifique zone 30 avant les élections. J'ai l'impression que c'est terminé, que l'on n'en parle plus.

J'ai une autre question : qu'est-ce qui est si compliqué pour faire un bus en site propre entre Aix-en-Provence et Marseille, entre Aix-en-Provence, Vitrolles et Marignane ? Qu'est-ce qui bloque ? La population ne comprend pas.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Merci, Madame.

**Danièle BRUNET, Maire-adjointe de Luynes**

Je ne voudrais pas rentrer dans un débat et un commentaire sur la zone 30. Je vais essayer de faire court. Concernant la zone 30, un projet sort, les Luynois vont le concerter, mais je voudrais tout de même vous faire l'historique de la zone 30, et Madame Chuniaud, vous êtes bien au courant. Nous avons fait un projet de zone 30 avec les services de la ville au centre du village, mais il fallait faire la réfection des réseaux usés. Lorsque j'ai fait les réunions, une partie de la population était favorable, mais comme je préserve tout le monde, quand même, j'ai fait une concertation des commerçants. Nous avons eu une montée au créneau très forte des commerçants, parce que la durée des travaux était trop longue. Les services ont rétro-pédalé, c'est-à-dire que nous avons fait en sorte de faire un plateau ralentisseur pour montrer que la zone 30 allait se faire dans le centre du village ; je l'affirme.

Aujourd'hui, ils ont refait un projet qui doit satisfaire tout le monde, parce que les travaux se feront par phase, et ils seront plus courts pour les commerçants. Nous présenterons ce nouveau projet à la population en janvier prochain. J'espère qu'il sera acté en majorité pour que nous puissions avancer. Vous savez comment je fonctionne, c'est-à-dire que j'ai besoin de percevoir la volonté de tous les Luynois dans une majorité pour pouvoir lancer un projet. Le projet est prêt, et nous lancerons cette concertation, comme nous le faisons ce soir, sur la zone 30 au mois de janvier prochain ! Voilà !

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Merci. Il y a une dernière question. Je passerai ensuite la parole à Jean-Yves Petit et nous passerons à la deuxième partie de la réunion.

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Je n'ai pas répondu à une partie de la question, Monsieur. Sur Aix-Vitrolles, bien évidemment, il y a des correspondances. Elles seront doublées à partir du mois de février 2015. Pour le moment, nous ne pouvons pas le faire en site propre, parce que nous passons par la D9 où il est déjà très difficile de circuler sans site propre. Si les riverains ont demandé qu'un autre tracé de la D9 soit mis en place au lieu du tracé retenu par le Conseil Général, cela aurait été pour faire le site propre que nous ne pouvons pas faire aujourd'hui sur la D9 compte tenu de l'empiètement de la chaussée. Je peux vous dire également que le Conseil Général a essayé de répondre à ma demande qui était celle de passer de l'autre côté – je dois dire que le Président du Conseil Général a été très attentif –, de prendre un autre chemin, mais l'Environnement ne l'a pas voulu, parce qu'ils avaient peur que l'on profite de ce détournement pour urbaniser l'endroit où devait se situer l'autre emplacement voulu par les associations. Le Conseil Général a donc repris ses travaux sur la D9, parce qu'il y a un danger. Nous ne pouvons pas faire du site propre à cet endroit-là, parce que cela ne permettrait pas aux véhicules de circuler.

Je ne suis pas persuadée que nous arriverons assez rapidement à discuter avec la DREAL, peut-être en s'engageant à ne pas urbaniser. Je ne suis pas le seul maire concerné, mais si tous les maires acceptent de ne pas urbaniser ce site sur lequel nous pourrions faire le site propre, peut-être qu'à ce moment-là, nous pourrions avoir un site propre. J'ai demandé confirmation à la personne qui s'occupe de cela à la CPA, mais aujourd'hui, ce n'est pas possible. Là, je vous répète bien qu'entre Aix et Vitrolles, il y a ce qu'il faut en termes de circulation de bus. Nous ne pouvons pas tout avoir à la demande, il y a des problèmes d'argent, de nombre de cars qui circulent aux heures de pointe. Si nous faisons circuler les cars en dehors des heures de pointe, il n'y a pas de raison, il n'y a pas de client. Il faut donc les faire circuler aux heures de pointe pour amener les gens à leur travail ou à l'école. À ce moment-là, nous ne pouvons pas multiplier les cars à l'infini. Nous aurions peut-être pu le faire si nous avions eu ce site propre.

Aujourd'hui, nous ne pouvons pas le mettre sur la D9 ni sur l'autre espace. Pour le moment, nous n'y sommes pas autorisés. Voilà les réponses que font les techniciens de la CPA.

**Danièle CHUNIAUD, riveraine**

Sur l'autoroute entre Aix-en-Provence et Marseille ?

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Nous avons travaillé sur les autoroutes au dernier comité de pilotage avec le Préfet de Région. Nous avons commencé à mettre en place un bus qui devrait circuler sur un site propre.

**Danièle CHUNIAUD, riveraine**

C'est une bonne nouvelle. Nous n'étions pas au courant !

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Attendez, Madame... Ce serait sur la bande d'arrêt d'urgence. Nous sommes en discussion. Ceci dit, lorsque vous avez affaire à l'État, les choses sont toujours très longues, parce qu'il y a des problèmes de financement. Nous, nous l'avons fait pour le BHNS ligne A. Ce n'est pas complet,

c'est un début. Nous allons passer sur l'autoroute. Nous avons même mis un feu qui fait râler tout le monde, sauf qu'il faut savoir que ce feu ne ralentit pas la circulation, puisqu'il s'actionne uniquement lorsque le bus arrive devant le feu. Celui-ci laisse passer le bus, et la circulation n'est pas ralentie plus d'une minute ; donc, c'est *peanuts*. Nous sommes en discussion avec la Préfecture, avec le Conseil Général et avec tous les sites concernés. Je crois savoir tout de même que cette autoroute appartient à l'État. C'est donc compliqué.

Vous savez, tout à l'heure, Monsieur Petit vous le disait : lorsqu'il y a une volonté des collectivités territoriales, on finit par y arriver. Lorsque c'est l'État, c'est plus compliqué, parce que les fonctionnaires ne sont pas sur place pendant 8, 9 ou 10 ans, et vous devez vous heurter en permanence à des fonctionnaires différents, nouveaux ou renouvelés. Ce n'est donc pas facile de mener les projets à bien. Pour autant, on finit par y arriver. On disait tout à l'heure à Monsieur qu'il y a une volonté de la Région chez vous, pour mettre à niveau cette ligne, mais encore faut-il que les collectivités territoriales, c'est-à-dire le Conseil Général, les grandes communes, veuillent participer. Il faut donc la volonté à la fois de l'État et des collectivités territoriales.

#### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

C'est maintenant à Madame qui attend depuis 10 minutes. S'il vous plaît, Madame.

#### **Annette BRONDINO, riveraine à Luynes**

J'habite chemin de la Blaque. Je suis contre la halte ferrée à Luynes, tout simplement parce que j'ai une maison à vendre. Je suis veuve, et j'ai perdu deux ventes à cause de ce projet. J'ai un document sur lequel ma maison se trouve juste à l'endroit où vous allez doubler la voie. Voilà ! Je sais très bien qu'à Luynes, il n'y a pas beaucoup de monde qui va prendre le train, Madame la Maire. Je vous le dis honnêtement. Comme le disait Monsieur, soit ils prennent le vélo et c'est très difficile, soit ils vont prendre un bus, ils vont se garer en dessous. Alors, écoutez-moi, mais je ne vois pas l'intérêt. Madame Brunet m'avait bien dit : « *Cela fait 30 ans que nous en parlons. Nous ne voyons pas de halte ferrée* ». Vous en souvenez-vous ? On m'avait promis beaucoup de choses, mais vous ne tenez pas vos promesses. Je suis désolée, mais j'ai perdu deux ventes, Madame. Je n'ai plus de situation, je n'ai plus rien. Dites-moi comment je fais. Vous parlez d'argent, moi aussi, je parle d'argent. Donnez-moi la solution. Bientôt, Luynes n'existera plus.

#### **Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

N'exagérons rien. Madame, il y a deux choses, il y a deux éléments dans ce dossier. D'un côté, il y a le doublement de la ligne, et ça, cela vous dépasse et cela me dépasse, Madame. C'est une décision de l'État, et qu'on le veuille ou pas, le doublement de la ligne se fera. Par contre, le problème qui se pose est de savoir si on fait une halte à Luynes. Je ne peux pas m'opposer au doublement de la ligne, parce que l'on va doubler la capacité des trains entre Aix-en-Provence et Marseille. Qu'on le veuille ou pas, ce projet va se faire. Comme la ligne a été mise à cet endroit à un moment donné, ce projet se fera, que l'on soit pour ou que l'on soit contre. L'État ayant les moyens de le faire, il le fera.

Par contre, le problème qui se pose, c'est la variante sur laquelle je ne suis pas particulièrement pour. Je l'ai dit, je suis très à l'aise. Autant je suis pour la Calade, comme je l'ai dit tout à l'heure, et pour Plan de Campagne, autant je ne vois pas l'utilité de faire une gare à Luynes. J'aurais peut-être vu l'utilité si elle avait été positionnée plus près de la zone d'activité des Milles. Je pense que cela aurait été très pertinent. Quand on apporte la nuisance quelque part, encore faut-il que les personnes chez lesquelles on apporte la nuisance profitent, parce que si ce sont des gens de l'extérieur qui en profitent, je trouve que ce n'est pas équitable. La gare peut ne pas se faire,

Madame. Si on continue par voir le problème de cette manière dans la salle – et la SNCF sera contente, parce que ce sera de l'argent en moins à mettre –, je pose quand même la question. Je ne peux pas décider toute seule. Le problème qui se pose aujourd'hui est celui de la gare. Celui du doublement de la voie ferrée ne se pose déjà plus.

Madame, je n'y peux rien pour les gens qui habitent à côté. J'ai une de mes amies à qui ils ont fait deux autoroutes, une de chaque côté de sa maison. Elle a vendu. Je peux vous dire qu'aujourd'hui, les prix des domaines se rapprochent énormément des prix du commerce. Je sais que quand je veux acheter au prix des domaines, c'est le même prix pratiqué sur le marché.

**Annette BRONDINO, riveraine à Luynes**

J'ai tout de même perdu deux ventes, Madame.

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Je ne savais même pas que vous étiez dans la vente, je ne peux pas savoir.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Madame, vous avez la possibilité de rencontrer Sébastien Mis, je pense qu'il le fera. Compte tenu du cadre très personnel que vous évoquez, il sera évoqué personnellement avec le chef de projet que vous pourrez rencontrer. Vous pouvez prendre rendez-vous avec lui après la réunion. Mais je pense que nous devons rester sur les projets d'une façon plus globale. Compte tenu du fait que l'heure tourne et que nous allons bientôt les uns et les autres, avoir envie de partir, je ne voudrais pas que vous partiez sans avoir vu la présentation sur les aménagements ferroviaires. Pour clore ce chapitre, je vais passer la parole à Jean-Yves Petit et nous passerons ensuite sur la présentation du projet ferroviaire. Toutes les questions que vous vous posez sur l'emplacement, sur les travaux ou sur les nuisances seront abordées dans cette présentation.

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

Je voudrais dire deux ou trois petites choses. La question sur l'électrification a été posée ; cela fait partie du projet dans sa réalisation. Deuxième chose, sur les transports collectifs en site propre, certes, il y a les bus, mais nous avons la chance sur ce territoire métropolitain, de disposer d'un réseau ferré qui ne demande qu'une chose : être utilisé pour le plus grand bien de tous. Notamment, rejoindre Aix-en-Provence à Vitrolles et à l'aéroport, ce n'est pas compliqué. Il n'y a plus qu'à réactiver, à rénover, à moderniser. Ce sont des choses totalement possibles. Utilisons donc ce que nous avons. Cela me paraît déjà être bien.

Enfin, troisième point, sur les voies dédiées sur l'autoroute, pour compléter le propos de Maryse Joissains-Masini, une voie dédiée a déjà été faite sur l'entrée à Marseille. Bien entendu, c'est un premier pas. Ensuite, j'ai participé à la même réunion avec le Préfet de Région : il y a la volonté de continuer de faire des voies dédiées sur les lieux de congestion, sur l'axe qui va du nord d'Aix jusqu'à Marseille. L'objectif est d'essayer de faire en sorte que les bus ne soient pas assujettis au lieu de congestion routière, et puissent avoir un temps de parcours qui reste honorable pour les usagers.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Je vous remercie. Si vous voulez poser des questions, vous pourrez le faire dans la deuxième partie. Je voudrais maintenant, pour la plupart d'entre vous qui êtes là pour connaître les aménagements prévus, que nous le présentions maintenant. Sébastien Mis, c'est à vous.

**Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF**

Aujourd'hui, nous sommes en concertation, c'est une réunion publique et la concertation continue. Le site Internet du projet existe, nous sommes là aussi pour répondre aux questions de chaque personne, individuellement. Nous sommes là pour prendre le temps. Nous ne pourrions pas répondre ce soir à tout le monde, mais gardez bien en tête que des permanences sont prévues pour cela. Au-delà de la date du 17 décembre, la concertation continuera et nous continuerons d'échanger avec vous.

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

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

Une grosse étape a été franchie entre 2006 et 2008 grâce aux collectivités et aux acteurs politiques présents autour de la table. La voie a été modernisée, il y a deux fois plus de TER en heure de pointe. La qualité de service a été améliorée, mais il faut continuer à poursuivre cette amélioration, parce que nous ne pouvons pas nous contenter d'avoir 90 % des trains à l'heure. Il faut atteindre l'excellence. L'offre a donc été doublée, et le nombre d'usagers s'élève à 8 000 dans les trains. Aujourd'hui, nous avons une difficulté forte, qui a été soulevée par plusieurs usagers du train : l'offre TER est essentiellement périurbaine, à savoir que nous avons deux trains par heure et par sens qui desservent toutes les gares, et un seul train direct, comme cela a été rappelé tout à l'heure. Très clairement, aujourd'hui, cela signifie donc que nous avons besoin de renforcer nos relations entre les grands pôles que sont Aix-en-Provence, Gardanne et Marseille.

Ce projet doit permettre de répondre aux enjeux de développement durable et d'amélioration de la mobilité. Très clairement, en 2020, avec le projet de quatre trains par heure et par sens, sont attendus 15 000 voyageurs sur la ligne ferroviaire chaque jour. Vous voyez que le premier objectif majeur est d'aller chercher ces usagers sur la route. Donc, 75 % des usagers viendront de la route, ce qui est très fort. Le second objectif est également de doubler la part modale du ferroviaire, et plus largement des transports collectifs, parce que si nous développons le ferroviaire, cela va également continuer à poursuivre le développement des transports collectifs routiers mis en place par l'ensemble des acteurs ici présents.

Enfin, il y a un troisième objectif : le ferroviaire peut permettre de supprimer des camions des routes. Pour l'instant, nous n'avons pas de perspective là-dessus, mais l'infrastructure ferroviaire a aussi cette possibilité de supprimer des transports de marchandises, des camions, et donc d'améliorer la sécurité. Oui, l'objectif est d'enlever des voitures des routes. Oui, c'est également retirer des camions. Globalement, ce sont 15 000 usagers par jour attendus en 2020, avec une offre de quatre TER par heure et par sens.

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

Plusieurs aménagements sont actuellement à l'étude. Aujourd'hui, comme nous vous l'avons dit, rien n'est arrêté, les études sont en cours. Premier objectif : plus de trains rapides et plus réguliers. Cela a été soulevé par plusieurs usagers, à la fois des trains, mais également les usagers des transports collectifs au sens large. Trois zones de doublement de voies sont étudiées :

- première zone : dans les quartiers nord de Marseille, entre Saint-Antoine et la Gavotte ;
- deuxième zone : entre Plan de Campagne et Simiane, le long de la RD6 ;
- troisième zone, qui vous concerne directement aujourd'hui : entre Gardanne et Luynes.

Ensuite sont prévues des créations de haltes. Comme vous le voyez, il y a des fonctionnalités supplémentaires. Nous pouvons faire (ou ne pas faire) les haltes qui seront réalisées uniquement s'il y a un portage de tous les acteurs, mais également de tous les riverains et usagers concernés. Il y a un enjeu majeur en termes de sécurité : la suppression du dernier passage à niveau entre Marseille et Aix-en-Provence qui se situe à la Guiramande. Enfin, l'électrification de la ligne a été également étudiée.

Aujourd'hui, ce programme global a un coût d'aménagement de 407 millions d'euros. Pour tout vous dire et être transparent avec vous, une hiérarchisation sera à faire en fonction d'abord des capacités de financement de l'ensemble des acteurs qu'il s'agisse de l'État, de la SNCF ou des collectivités, parce que certes nous aimerions avoir un doublement intégral de la ligne, une électrification de la ligne, mais tout cela à un coût.

Aujourd'hui, nous avons défini un programme d'aménagement global, présenté à tous les partenaires. Globalement, si nous devons résumer, pour améliorer d'abord le nombre de trains sur la ligne et avoir nos quatre trains par heure et par sens en 2020, il faudrait investir 156 millions d'euros parmi lesquels la réalisation de la double voie entre Luynes et Gardanne. Ensuite, vous voyez les haltes qui ont un coût séparé : Plan de Campagne et Luynes. Si le programme global intermodal urbain est défini, ces haltes pourront (ou pas) être retenues. La suppression du passage à niveau aurait un coût de 6 millions d'euros.

Concernant l'électrification de la ligne, je me permets de faire un point sur cette électrification – qui me tient à cœur, forcément, en tant que cheminot -, mais elle a un coût important de par la configuration de la ligne. Nous avons un tracé très sinueux, beaucoup de rampes, un profil délicat, de nombreux ouvrages d'art à moderniser et à régénérer, donc des enjeux fonciers supplémentaires, d'où un coût d'électrification de la ligne très élevé. Si vous devez garder en tête un élément fondamental, je dirais que le programme définitif sera vraiment arrêté à la fin des études d'avant-projet en 2015. Concernant les haltes, le choix sera fait en fonction de l'avancement des sujets liés à l'intermodalité et à l'urbanisme. Globalement, en 2020, il y aura quatre trains par heure et par sens. Vous voyez même au-delà de ce chiffre-là, le doublement de la voie entre Luynes et Gardanne, ainsi que la modernisation des installations ferroviaires de la gare d'Aix-en-Provence, parce que demain, il faut permettre aux usagers de venir de Marseille à Aix-en-Provence, certes, mais aussi d'aller vers le Plan d'Aillane, vers Vitrolles et avoir à terme cette logique de *ring* que Monsieur Petit évoquait tout à l'heure.

Actuellement, concernant les partenaires du projet, les cofinanceurs de nos études sont : l'État, la Région, la CPA, MPM, le Département et Réseau Ferré de France. Nous avons également mis en place des partenariats innovants. Nous avons nos collègues de France Nature Environnement ici présents ce soir. L'objectif est d'avoir le regard de la société civile. Croyez-moi que les questions liées, notamment à l'implantation de la halte et son opportunité, m'ont clairement été remontées par FNE, et l'objectif de FNE est d'être le relais du milieu associatif. Nous avons également des partenariats avec deux agences d'urbanisme que sont l'AGAM (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise) et l'AUPA (Agence d'urbanisme Pays d'Aix-Durance) pour les volets liés à l'urbanisme et l'intermodalité. Enfin, nous faisons travailler les étudiants de l'École Nationale



Supérieure de Paysage (qui sont au fond de la salle), parce que derrière, oui, les traitements acoustiques sont un enjeu fort pour protéger les riverains, mais le traitement architectural est également à envisager (par exemple, travailler sur les aménagements paysagers).

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

C'est la question que vous attendez tous forcément.

#### **La création de la halte avenue Ferrini**

Le premier sujet concerne la création de la halte sur le site de l'avenue Ferrini. Oui, le site de Turin a également été étudié, mais il n'a pas pu être retenu pour différentes contraintes techniques et environnementales, et des contraintes foncières. Il y avait surtout quelque chose de délicat pour nous, à savoir que le site de Turin se situe dans un secteur avec des courbes ferroviaires importantes, le trajet est assez sinueux. Du coup, le positionnement du quai génère un trou entre le train et le quai, donc des contraintes fortes. Nous avons essayé de les résoudre, mais cela entraînait des coûts supplémentaires. Aujourd'hui, la halte ferroviaire sur le site Ferrini offrirait aux Luynois un accès au centre-ville d'Aix-en-Provence en moins de cinq minutes. Ensuite, et nous l'avons évoqué tout à l'heure, ces questions remontées par nos échanges montrent que nous devons contribuer à mettre en place un transport collectif coordonné et orienté vers le pôle d'activités d'Aix-en-Provence et vers Krypton. Voilà comment était abordée la halte.

En termes d'aménagement purement ferroviaire, la halte ferroviaire serait constituée, à titre d'exemple, d'un seul quai central pour limiter les enjeux techniques, une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite via un passage souterrain. Je vais simplement vous l'expliquer. Vous avez le souterrain situé ici. Si la halte se fait, il y a deux possibilités : soit un accès direct via l'escalier, soit une rampe qui permet d'accéder au quai. Voilà globalement les aménagements étudiés en termes ferroviaires. Comme vous le voyez en dessous - et cela a fait l'objet de plusieurs questions aujourd'hui -, les aménagements liés à l'intermodalité et à l'urbanisme, produits complémentaires au choix à porter, seront définis par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix en concertation avec tous les acteurs.

#### **Le doublement de la voie entre Gardanne et Luynes**

Je vous ai présenté les ouvrages d'art, mais il y a aussi les enjeux d'emprise ferroviaire qu'il faut limiter. Le premier point concerne donc les emprises. J'ai rencontré plusieurs riverains sur le sujet de l'emprise. Notre objectif majeur que j'ai rappelé à tous les riverains que j'ai pu rencontrer est de rester au maximum dans les emprises ferroviaires, ou de limiter les expropriations. Comment les limiter ? En créant des murs de soutènement. Nous avons déjà discuté de ces sujets avec les riverains. Bien entendu, derrière, au travers des ateliers proposés tout à l'heure et que je proposerai en fin de réunion, c'est bien d'itérer, de travailler comme nous avons pu le faire avec les voisins situés au niveau de Morazzani par exemple.

D'un point de vue technique, comme vous pouvez le voir, entre Gardanne et Luynes, nous avons de nombreux ouvrages d'art à élargir, ce qui est assez compliqué techniquement à réaliser. Vous voyez en bas à droite l'avenue Ferrini. Concernant l'avenue Ferrini, à titre informatif, aujourd'hui, nous avons intégré – pourquoi pas ? – l'élargissement de l'ouvrage pour permettre d'accueillir les conditions nécessaires à la circulation des bus, des piétons, des modes doux, etc., soit une largeur d'ouvrage beaucoup plus importante.

Lorsque nous poursuivons et que nous nous rapprochons, par exemple, du Pavillon du roi René, nous sommes en milieu naturel fort. Aujourd'hui, nous travaillons avec les associations environnementales et les services de l'État justement pour limiter les impacts environnementaux.

Mais, globalement, le doublement de la voie Luynes-Gardanne a pour objectif prioritaire de répondre à un besoin de transport, à une offre de service de quatre trains par heure et par sens entre Marseille et Aix-en-Provence. Ensuite, la création de la halte peut se faire, ou ne pas se faire.

Il y a un autre petit point important avant de rentrer sur la façon dont vont se passer les travaux. D'abord, concernant le sujet foncier – je l'ai rappelé – et le fait de rester dans nos emprises, l'objectif est de se concerter et échanger avec les riverains. Nous nous sommes engagés auprès de Madame Brunet et je m'y engage aujourd'hui publiquement devant vous : nous allons travailler sur des solutions techniques beaucoup plus coûteuses, celles que nous avons envisagées avec les murs de soutènement, pour limiter ces contraintes.

Il y a ensuite un autre sujet : le traitement acoustique. Nous organiserons des ateliers riverains pour travailler cette thématique. Enfin, il ne faut pas le perdre de vue que nous voulons permettre aux riverains de la ligne d'avoir des protections également visuelles d'un point de vue paysager. Dans la mesure où nous ne pourrions pas traiter cela individuellement, personne par personne, nous comptons sur vous pour « désigner », élire plusieurs représentants et travailler avec vous entre 2015 et 2016 sur la définition des meilleurs aménagements. C'est un engagement que nous prendrons.

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

Les travaux se feront à la fois de jour et de nuit, l'objectif étant de tenir au maximum la circulation des trains et des TER pour ne pas reproduire la première phase durant laquelle nous avons fermé la ligne pendant deux ans. Ensuite, nous souhaitons travailler avec la ville d'Aix-en-Provence, également avec les CIQ et les riverains sur un plan de circulation aux abords du chantier, pour regarder ensemble comment limiter les éventuelles nuisances générées par la circulation pour les travaux. Bien entendu, il y a une volonté d'informer régulièrement les riverains et les usagers. Enfin, nous souhaitons également développer des réunions et des visites du chantier, non seulement avec les élus – cofinanceurs, certes -, mais également avec les riverains pour apprécier la complexité de nos travaux. Malheureusement, nous ne sommes pas magiciens, et c'est vrai que les travaux seront complexes à réaliser, et nous chercherons à les faire en bonne entente avec l'ensemble des acteurs.

### **Et après la concertation ?**

Aujourd'hui, et je vous l'ai rappelé en introduction, la concertation s'arrête officiellement le 17 décembre. Des registres sont disponibles en mairie et à la sortie pour déposer votre avis sur le projet. Nous présenterons le bilan de la concertation et les engagements collectifs que nous prendrons en 2015. Ce bilan sera public, il sera disponible sur le site Internet du projet. Il sera même annexé à tout le dossier administratif. Globalement, nos études se poursuivent jusqu'en 2015. J'aimerais vous donner rendez-vous en 2015 pour travailler ensemble sur l'insertion notamment du doublement de la voie Luynes-Gardanne. Ensuite, très clairement, l'objectif 2016, c'est l'enquête publique. À partir de celle-ci, nous espérons obtenir une Déclaration d'utilité publique qui nous permettra de commencer les travaux à partir de mi-2017 pour une mise en service en décembre 2020.

Un mot d'ordre qui n'apparaît pas sur cette *slide*, c'est le caractère continu de la concertation. Il y a beaucoup d'associations que je reconnais ici ce soir, beaucoup de riverains que je reconnais. Gardez donc bien en tête que cette concertation est continue.

## 4 DEUXIÈME TEMPS D'ÉCHANGE AVEC LA SALLE

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Bien. Vous avez à nouveau la parole. Je vais faire la même chose, si on veut bien rallumer la salle. Nous allons prendre les questions les unes après les autres. Monsieur, vous n'aviez pas pris la parole tout à l'heure. Ce sera ensuite Monsieur ici. Très bien. Vous allez avoir à la parole, on va vous passer le micro.

### **Michel PETIT, habitant de Pertuis**

Je viens de Pertuis. Je voudrais parler du cadencement. Vous dites qu'il y aura quatre trains par sens et par heure. Il ne faut pas oublier que sur cette portion de ligne, entre Aix-en-Provence et Marseille, 10 trains viennent également de Pertuis, et 8 trains des Alpes. Ces trains vont s'insérer sur cette portion de ligne. Or pour l'instant, nous constatons souvent que ceux qui viennent des Alpes prennent du retard. Je vais vous donner un exemple concret : un train, au lieu d'arriver à 8 heures 50 à Aix-en-Provence, arrive à 9 heures 10. Le train qui était prévu à 9 heures 10 part donc en retard. Vous voyez le problème. Il faut savoir qu'entre Manosque et Aix-en-Provence, la ligne n'est pas électrifiée, et sur 63 kilomètres, vous n'avez que la gare de Meyrargues pour que les trains puissent se croiser. Avez-vous prévu par la suite une voie d'évitement au niveau de Venelles ? Cela permettrait d'améliorer les liaisons entre Marseille, Pertuis et les Alpes.

Il faudrait également parler de matériel. Pour l'instant, c'est bien beau de créer une nouvelle ligne. Mais quels matériels aurons-nous ? Je sais que la Région a financé 16 rames Régiolis. Peut-être que si la ligne est électrifiée, nous les aurons. Sur les 10 rames Régiolis, j'aimerais savoir combien circuleront sur l'axe Marseille-Aix-en-Provence. Pour l'instant, il faut savoir que les rames AGC ont souvent un moteur sur deux qui fonctionne. Il faut espérer qu'en 2020, les nouvelles rames auront les deux moteurs en fonction. Merci.

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

Je peux répondre éventuellement tout de suite sur ces deux sujets, et je laisserai Monsieur Petit répondre plus particulièrement sur le sujet du matériel roulant. Concernant le nord d'Aix-en-Provence, nous avons avec les partenaires également ici présents, un projet pour traiter le nord d'Aix-en-Provence, notamment des projets de nouvelles haltes – Madame Joissains-Masini a rappelé son intérêt pour la halte de la Calade, ainsi que pour Venelles. Aujourd'hui, nous avons un projet au nord d'Aix-en-Provence qui vise justement à travailler sur la création d'une nouvelle halte, et qui vise aussi derrière, en termes de service, à ce que soit connecté depuis Pertuis notamment, mais c'est une possibilité qu'offrent les deux projets réunis ensemble, des trains rapides pour que ce ne soit pas des trains omnibus, caboteurs, desservant toutes les gares entre Marseille et Aix. Du coup, cela permettrait une meilleure cadence.

C'est vrai que sur le projet Aix-Manosque-Pertuis, des études sont en cours et je pense que Monsieur Petit pourra sans doute rappeler son intérêt pour ce projet, mais il faut raisonner en termes d'étoile ferroviaire d'Aix-en-Provence. Nous ne pouvons pas raisonner – et vous l'avez rappelé – uniquement sur l'axe Marseille-Aix. Le raisonnement va au-delà et les besoins de mobilité ne viennent pas uniquement d'Aix à Marseille ; il est de traverser Aix-en-Provence du nord au sud.

**Michel PETIT, usager**

Monsieur Petit, où en sommes-nous de la tarification ? Il faut savoir qu'entre Aix et Marseille, le ticket de bus coûte 1 euro, alors que le train coûte 7,20 euros entre Aix et Pertuis, il faut le savoir.

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

Cher Monsieur Petit, je voudrais dire deux ou trois petites choses. Déjà, pour compléter, dans le mandat de négociation du Préfet de Région, il y a bien l'axe Aix-Pertuis-Manosque. Cela figure bien dans le mandat de négociation. Reste aussi à terminer le tour de table financier, mais ce projet a d'ailleurs pris du retard, et il aurait dû être réalisé dans le contrat de projet 2007-2013, mais il ne l'a pas été. C'est le premier point.

Deuxième point, le projet d'Aix-en-Provence-Marseille (phase 2) vise à augmenter la capacité, le doublement de la voie permet d'insérer plus de circulation, et notamment celles qui viennent au nord d'Aix-en-Provence. Les passagers sont nombreux à descendre ou sur Aix-en-Provence, ou sur Marseille. Cela facilite plus et mieux la gestion des circulations. Je crois effectivement qu'il est important de raisonner sur le territoire métropolitain, d'avoir une vision globale, tant sur les corridors routiers que sur les corridors ferroviaires. Pertuis étant inséré dans ce territoire métropolitain, il est important de bien l'intégrer.

Sur l'aspect matériel roulant, 16 rames Régiolis peuvent aussi bien circuler sur les lignes électriques que sur les lignes non électrifiées. Elles circuleront partout où nous pourrons en avoir l'utilité, aussi bien sur Aix que sur Avignon. Il y en a 16, cela donnera plus de poids, et cela nous permet de continuer la rénovation du matériel existant qui n'est pas si âgé que cela, mais qui a besoin d'avoir certainement une maintenance plus sérieuse.

Sur la tarification, vous posez une question importante et juste. Je crois que le travail que nous faisons avec l'ensemble des autorités organisatrices de transport, bien entendu, ne doit pas se limiter à un problème d'investissement sur les infrastructures, mais il doit également faciliter l'accès aux transports collectifs, et notamment – et je le dis simplement – sur ce territoire métropolitain, nous devons avoir une tarification unique qui concerne aussi bien les transports urbains, interurbains que ferroviaires. Nous avons déjà avancé, nous avons des tarifications combinées, par exemple entre la CPA et les TER. Nous avons une tarification unique avec les Cars 13 sur les corridors Aix-Marseille ou Aubagne-Marseille pour les abonnés. Il faut donc aller plus loin vers une tarification qui soit la même, à l'image de l'Île-de-France. C'est la priorité que nous devons avoir, et je crois que nous y parviendrons. De toute façon, c'est la volonté de l'ensemble des collectivités.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Merci, Monsieur.

**Philippe SAURON, ADCM**

Bonjour, je suis riverain du chemin Morazzani. Je fais partie de l'Association de Défense des riverains du chemin Morazzani. À ce titre, je suis directement impacté par le doublement de la voie. Je rejoins parfaitement ce que vient de dire, ou ce qu'a dit au début de cet exposé notre premier intervenant, ainsi que le Président du CIQ Fontcouverte. Ce sont des idées, des alternatives, particulièrement intéressantes à ce doublement de la voie qui, pour résumer, va impacter financièrement nos maisons pour les riverains qui sont proches de la voie de 10 à 30 %. Si vous faites le calcul sur un terrain de 2 000 mètres carrés à 5 000 euros à Aix-en-Provence, cela fait de l'ordre de 100 000 euros de baisse de prix. Au niveau de la santé potentielle, il va

impacter tous les riverains de ce doublement de voie. Vous savez très bien, Monsieur Mis, que la mesure de l'EC, qui est la mesure de dBA (décibels audibles) associée au bruit ne doit pas dépasser 65 dBA et que nous n'atteindrons jamais ce seuil. Par conséquent, les murs anti-bruit à 1 000 euros le mètre linéaire ne seront jamais construits. Ayez donc un peu d'honnêteté intellectuelle. Enfin, l'impact sera globalement humain pour l'ensemble de la communauté luynoise.

Quant à la halte, j'ai une question générale, et j'arrive à ma question générale : pourquoi arrêter la concertation à Luynes ? À quoi cela sert-il de doubler jusqu'à Luynes ? Puisque le doublement doit se faire jusqu'à Aix-en-Provence. La question est donc la suivante : pourquoi arrêter la concertation jusqu'à Luynes, et ne pas la généraliser de Luynes à Aix-en-Provence, pour concerter tous les gens qui seront, à terme, concernés ?

Enfin, Madame Joissains-Masini, il semble acté que cette double voie se fera, mais à quoi sert une consultation ? À quoi sert une enquête d'utilité publique dans ce cas ?

*Applaudissements.*

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Je vais vous répondre, Monsieur. Je conçois que pour chaque personne impactée, c'est un problème. L'autre jour, quelqu'un disait à Marseille : « *C'était bien au début du siècle dernier, parce que l'on a pu tracer sur toute la France, les chemins et les axes de la SNCF. Aujourd'hui, nous ne pourrions pas faire la même chose* ». En tout cas, je peux vous promettre une chose : si Luynes ne veut pas cette gare, elle ne l'aura pas. Je peux vous promettre aussi que si le projet se fait, il se fera avec des garanties, parce que je ne laisse pas les projets se faire sur mon territoire sans avoir les garanties contre le bruit, et sans faire en sorte que cela se fasse proprement.

*Applaudissements.*

Malheureusement, il y a un moment où l'intérêt général fait que... J'ai acheté en centre-ville, et ce n'est pas exclu qu'un jour, je sois embêtée par autre chose. Je suis embêtée par des installations de cabarets, de bars, de tout ce que vous voulez, contre lesquels la législation ne nous permet pas de résister ni de nous battre efficacement. Mais je peux vous assurer que Danièle qui est ici, et moi-même, allons être très vigilantes. Si nous sommes ici ce soir, c'est parce qu'elle a « gonflé » les représentants de la SNCF pour que l'on vienne expliquer à Luynes, alors que normalement, les concertations ne se font pas partout. Elles se font d'abord à Luynes, mais elles vont se faire sur tout le territoire.

Je ne peux pas vous promettre que cela ne se fera pas, parce que je ne peux pas aller contre un projet qui va apporter beaucoup de choses au territoire. Par contre, si vous ne voulez pas de la gare et que c'est globalisé, nous ne la ferons pas, mais nous ne laisserons pas l'argent partir. Nous serons très attentifs à ce que cet argent soit redistribué sur le territoire pour des murs anti-bruits et pour faire en sorte qu'il n'y ait ni bruit ni pollution. En tout cas, je serai très attentive au bruit et à la pollution. C'est une promesse que je vous fais. Quand j'ai fait la promesse aux agriculteurs de la Sainte-Victoire que la LGV ne passerait pas, nous avons fini par gagner. Nous y avons mis beaucoup de temps et d'énergie, mais nous avons fini par gagner. Je ne laisse pas n'importe quoi se faire chez nous, je crois que la SNCF l'a bien compris. Quelque part, cela rejoint leur envie de faire du bon travail. Je vous promets que nous le ferons ensemble.

**Thierry JACQUET, riverain**

Bonsoir. J'habite chemin de la Blaque, je suis donc riverain de la voie de chemin de fer. Monsieur Mis était venu au mois d'octobre et il avait parlé du doublement de la voie qui, pour moi,

est pour le bien commun. Cela entraînera sûrement une diminution du nombre de voitures sur la route, même si je suis riverain direct de la voie, c'est un fait.

*Applaudissements.*

Concernant le doublement de la voie, Monsieur Mis avait dit au sujet du premier pont sur le chemin de la Blaque, qu'il serait sûrement nécessaire de le changer. Madame Joissains-Masini, je pense que cette question est plutôt pour la Mairie. Le premier pont du chemin de la Blaque doit être changé, semble-t-il, si jamais on double la voie. Concernant l'élargissement éventuel, c'est-à-dire le passage d'une voie unique, pour l'instant, à deux voies - ce qui pourrait être imaginé -, vu l'encombrement que nous avons sur ce chemin qui n'est pas adapté à une grande circulation, je ne sais pas si cet élargissement est défini au niveau de la Mairie. Mais, pour moi, ce n'est pas une option favorable. Je ne sais pas si vous pouvez dire un mot par rapport à cela. Merci.

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Nous allons peut-être prendre une autre question en même temps. Monsieur, là-bas, dans la rangée, et puis ensuite, Madame. Nous allons prendre les trois questions en même temps. Si ce sont des points localisés, nous allons les grouper, si cela ne vous dérange pas. Cela permettra à Réseau Ferré de France de vous faire une réponse à la suite sur tous les points que vous évoquez. Nous allons donc peut-être prendre deux ou trois questions ensemble.

### **Jean-Louis DURAND, riverain**

Je suis riverain de la voie ferrée. Tout à l'heure, le précédent intervenant (qui est en train de partir) parlait d'impact sur ces terrains, c'est-à-dire d'emprise. Il parlait du coût de cette emprise. Tout à l'heure, on nous a indiqué que l'on essaierait de faire en sorte que la voie ferrée reste sur la plateforme actuelle. Cependant, il y a une incertitude. Puisque des études ont été faites sur le trajet de Luynes, notamment des sondages dans différentes propriétés riveraines, je me demande s'il y a vraiment une incertitude, ou si on est sûr qu'il n'y aura pas d'emprise de terrain sur les riverains. Voilà pour ma première question.

Ma deuxième question est plus ponctuelle. Concernant le projet de centrale de Meyreuil, où il est question de l'alimenter avec du bois, savez-vous, si jamais ce projet se réalisait, si le transport de ce bois qui représenterait des tonnes et des tonnes chaque jour, passera par la voie ferrée ?

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Nous allons grouper quelques questions sur les enjeux locaux. Madame ?

### **Claire DE SEVERAC, riveraine**

J'habite allée du Capricorne. Je suis donc un peu riveraine. En me projetant à 20 ans, j'aimerais bien aussi penser à nos enfants, à nos jeunes, qui vont avoir à beaucoup circuler sur Marseille, sur Aix, plus encore que nous. Je trouve très bien le fait d'avoir une halte ferrée à Luynes. Bien sûr, il y a la nécessité de vigilance sur l'acoustique et sur les travaux anti-bruit. Il y a également la nécessité de parking et la question des transports. Nous pouvons d'ailleurs regretter que les lotissements de l'autre côté de l'avenue Ferrini aient été faits, et qu'aucune réserve foncière n'ait été faite pour faire un parking suffisant. Mais en effet, il faudrait penser la question des transports en commun, des transports doux, la capacité de lier directement cette halte ferrée, y compris vers Marseille. Donc, c'est une bonne chose.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Encore deux questions, et nous regrouperons les réponses. J'espère que Sébastien Mis a bien pris en note les différents points évoqués. Allez-y.

**Carine ANGELI, riveraine**

J'habite chemin de la Blaque. J'ai fait partie des premiers riverains qui se sont mobilisés à propos de ce projet. Je voudrais partager mon ressenti. Sur le doublement de la voie, j'y vois un réel intérêt d'utilité publique, même si cela va créer des nuisances. Par contre, je voudrais rebondir sur le commentaire de Madame sur la halte. La halte va entraîner des nuisances sonores énormes. Je sais de quoi je parle, puisque je suis allée à la gare de Septèmes-les-Vallons la semaine dernière pour me rendre contre par moi-même. Un train qui freine en gare représente 30 secondes de crissements extrêmement aigus. Donc, 6 trains par heure à l'horizon 2030, ce sont 12 trains dans les deux sens, qui, certes, ne s'arrêteraient pas tous à Luynes, mais ce serait énormément de nuisance.

Sur la photo que Monsieur Mis a présentée, vous avez vu que ce sont des terrains résidentiels et non des immeubles. Les gens vivent dehors, ils ont de grandes propriétés. Nous avons de grandes propriétés. C'est anéantir le cadre de vie des Luynois, en tout cas au niveau du chemin de la Blaque, de Malouesse et du nord de Luynes, pour moi. Ma question est donc la suivante, surtout : comment allez-vous essayer de capter les opinions des Luynois sur cette question de la halte ? Quelle méthode allez-vous utiliser ?

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Le but de la soirée était un peu celui-là. Depuis le début de la soirée, nous avons bien entendu des choses convergentes, notamment là-dessus. Monsieur ?

**Alexis ZOBEL, habitant de Bouc-Bel-Air**

Nous n'habitons pas à Luynes, mais à Bouc-Bel-Air. Nous en profitons pour vous remercier de nous avoir permis de participer à cette réunion publique pour obtenir des informations qui sont très utiles et intéressantes. Ma question est très technique. Vous disiez tout à l'heure que dans l'idée du doublement de la voie qui était plus qu'avancée, *a priori*. Madame le Maire disait qu'elle ne pouvait pas s'y opposer, que c'était une volonté forte de l'État. Donc, ce doublement se ferait sur le tracé existant. Tout à l'heure, Monsieur Mis, vous disiez que vous souhaitiez rester, dans la mesure du possible, dans l'emprise SNCF pour ne pas apporter de désagrément aux propriétés voisines directement riveraines de la voie. Nous, en l'occurrence, il se trouve que nous habitons Bouc-Bel-Air, et que notre propriété longe directement la voie. Seriez-vous en mesure de nous apporter des indications techniques de mesure si d'aventure le doublement était réalisé ? Quelle largeur vous faudrait-il pour faire ce doublement ?

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Nous allons répondre à vos questions. Si Sébastien veut bien reprendre les différents points évoqués, nous allons essayer de vous apporter les réponses les plus précises possible. Ensuite, je donnerai la parole à Monsieur.

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

Il y a un premier point majeur. Les études sont en cours, le projet se dessine au travers des études qui se réalisent, des investigations que nous menons. Du coup, aujourd'hui, les aspects précis en matière de tracé, de maîtrise foncière sont en cours de définition. L'objectif est d'avoir les éléments de réponse définitive en 2015. C'est un premier point. Je vais rentrer dans les questions une par une, je compléterai ensuite le cas échéant.

Concernant le chemin de la Blaque, le doublement de la voie imposera de casser le pont pour le reconstruire. Du coup, nous pouvons nous tourner vers la ville pour voir justement s'il y a un projet, une volonté éventuelle d'élargir la voirie pour faciliter le croisement des véhicules routiers. Ce sont des points que nous pouvons nous permettre d'étudier tous ensemble, s'il y a un intérêt collectif avéré des usagers et des habitants du chemin de la Blaque. Je vois d'ailleurs Madame Angeli que je connais très bien. Il faut concerter, échanger.

C'est pour cela qu'il faut saisir l'opportunité de cette concertation, des modalités que nous vous mettons à disposition (registres, site Internet) pour justement mettre à profit l'ensemble de vos remarques et suggestions. Aujourd'hui, vous pouvez venir en mairie annexe de Luynes pour récupérer des informations sur le projet, déposer des éléments sur le registre et ensuite, lors des permanences, venir nous rencontrer individuellement pour que nous puissions vous répondre point par point sur votre sujet particulier. Par exemple, les largeurs d'emprise sont aléatoires. Concrètement, elles varient en fonction de la topographie, de la géométrie, mais également de l'environnement. Concrètement, aujourd'hui, nous ne sommes pas en mesure de vous indiquer précisément la largeur de l'emprise, parce qu'aucune règle d'or n'existe là-dessus. Il faut le caler en fonction des études que nous menons. L'emprise sera définie en 2015, et l'objectif des ateliers que j'évoquais tout à l'heure sera d'échanger avec vous et de définir le juste nécessaire. L'objectif est bien le juste nécessaire, de limiter les expropriations d'un point de vue humain, financier et tout ce qui va derrière.

Concernant la halte de Luynes et la préservation de l'avenir, très clairement, nous pouvons très bien ne pas faire cette halte en 2020, mais ce n'est pas pour autant qu'elle ne sera pas faisable plus tard aussi. Il faut garder cela en tête. Ce sont des mesures compensatoires que nous pouvons également discuter, si c'est la volonté de tous et la volonté de tous les partenaires.

Concernant la centrale de Meyreuil, aujourd'hui, E.ON a lancé un appel d'offres. Il n'y a pas de réponse pour l'instant globalement sur le transport par train ou par camion. Apparemment, il y a une volonté affichée pour que cela vienne par train. Pour l'instant, nous n'avons pas les éléments de réponse officiels. Très concrètement et de manière transparente, nous ne les avons pas, parce que l'appel d'offres est en cours.

### **Alain DESSAGNE, agence KFH**

Monsieur, vous vouliez poser une question. Je ne vous ai pas donné la parole depuis très longtemps.

### **Henri WIRTH, Président de l'association « Un train entre Gardanne et le Var »**

Je n'ai pas pu répondre au début, mais je vais le faire maintenant. Suite aux déclarations faites, quand on regarde à la Barque, le nombre de camions qui passent est inimaginable. Pourtant, on est en train de faire des travaux qui coûtent quand même assez cher. Je n'ai rien contre les camionneurs, mais il y a aussi des frets pour transporter d'un point à un autre, ce qui est meilleur pour la sécurité et la pollution. Bref ! Tout à l'heure, j'avais entendu que la balle était du côté du Gouvernement. Cela fait 18 ans, il y a eu plusieurs gouvernements, et je crois que cela a toujours été les mêmes réponses. L'autre question posée à l'heure actuelle est la plus importante :



pourquoi ne veut-on pas de cette ouverture ? Je crois comprendre peut-être, mais j'espère me tromper et j'espère avoir aussi une réponse. On a permis dans le Var des constructions en bordure ou à proximité des voies ferrées...

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

D'accord. Monsieur, je vous remercie. Excusez-moi de vous presser un peu, parce qu'il y a d'autres questions dans la salle.

**Henri WIRTH, Président de l'association « Un train entre Gardanne et le Var »**

Si je n'explique pas, on ne saura jamais rien.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Posez une question, on vous répondra, mais d'autres mains se lèvent. Il est tard.

**Henri WIRTH, Président de l'association « Un train entre Gardanne et le Var »**

La question vient d'être posée. Au moins, la réponse sera bonne. C'est tout.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Encore deux personnes.

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Monsieur, j'ai été très claire tout à l'heure. C'est à l'État, par l'intermédiaire de sa société RFF, qu'il appartient de s'occuper des lignes RFF. Les collectivités territoriales n'interviennent que lorsqu'elles sont impactées. La Région a dit qu'elle était preneuse. Monsieur Petit représente la Région, c'est le Var aujourd'hui. Il faut donc aller tirer les sonnettes d'alarme chez le Président du Conseil Général, Monsieur Lanfranchi, chez le Maire de Toulon, parce qu'il y a une communauté d'agglomération. Après, peut-être que dans la mesure où cela impacterait la Barque et Gardanne, nous pourrions intervenir dans la danse. Mais Carnoules est dans le Var ; c'est à côté de Pignans et de Toulon. Si cela nous impacte, nous entrerons dans la danse à ce moment-là.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Très bien. Monsieur, devant. Allez-y, prenez le micro.

**Éric ROUDIL, habitant de Septèmes-les-Vallons**

Comme je ne pouvais pas venir aux futures réunions de décembre, je me suis permis de venir vous voir. J'aurais aimé savoir si vous avez prévu de moderniser les lignes qui ne seront pas dédoublées dans votre futur projet.

**Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF**

Sur Septèmes-les-Vallons, nous avons un sujet qui est le bruit, je crois savoir. Je ne sais pas si le relais est passé en mairie, mais nous avons prévu des réunions le soir, la semaine prochaine en mairie pour évoquer le sujet. Aujourd'hui, nous essayons d'y travailler avec nos équipes par rapport à la maintenance. Il y a un phénomène de bruit fort au niveau de Septèmes-les-Vallons, nous en avons conscience. Je pense que c'est le sujet que vous évoquez. Dans les engagements que nous avons pris, oui, il y a le projet de développement de la ligne en mettant plus de trains, mais derrière, il s'agit aussi de regarder en parallèle comment nous ne pouvons pas mutualiser les travaux qui relèvent de la SNCF au sens large et de Réseau Ferré de France pour justement moderniser les points de défaillance, et dans le secteur de Septèmes-les-Vallons, nous sommes tous convaincus qu'il y a un sujet à traiter.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Monsieur, puis nous prendrons deux autres questions.

**Michel SCHWARZ, riverain**

J'ai une question courte. Je fais partie de l'association syndicale du Hameau de la Malouesse. J'ai cru comprendre que le doublement de la voie ferrée était pratiquement programmé, en tout cas acté. Ma question est : quelles sont les modalités pratiques pour mettre en place ces ateliers riverains dont vous avez parlé tout à l'heure ? Faut-il s'inscrire ? Comment cela va-t-il se passer, très concrètement ? Je vous remercie.

**Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF**

Très bien, je vous répondrai.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Il y a encore deux personnes là-bas. Y aura-t-il d'autres questions, ou avons-nous fait le tour ? Peut-être Madame, ensuite, et nous allons grouper l'ensemble des dernières questions. Il est déjà tard, nous n'allons pas veiller trop longtemps non plus. Allez-y.

**Mélanie GUYON, riveraine**

Bonsoir. Je suis riverain au chemin Morazzani. J'ai une question, mais c'est également une demande. Vous parliez beaucoup de concertation, d'ateliers, d'échanges. Je trouve que nous ne sommes pas du tout informés. Je suis à 20 mètres de la voie ferrée, je suis donc directement concernée par le doublement de la voie. Si j'ai appris qu'il y avait des projets, c'est parce que mes voisins ont été destinataires de l'ordonnance qui les a enjoins d'ouvrir leurs portes pour l'expertise, ce qui nous a tous fortement inquiétés. C'est vrai que lorsque vous parlez d'échanges, de concertation, je voudrais savoir si vous allez réellement mettre en place, concrètement, des informations, des concertations, mais qui ne concernent pas que les gens qui sont collés à la voie ferrée, mais également ceux visés à 20 mètres. Nous sommes directement visés, je vois le train de mes fenêtres. C'est vraiment inquiétant. Je voudrais savoir si vous comptez vraiment mettre quelque chose en place à ce niveau, s'il vous plaît.

**Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF**

Je vais vous répondre sur le sujet des ateliers riverains qui rejoint plusieurs questions. Aujourd'hui, très clairement, nous prendrons des engagements ensemble. Ce que nous souhaitons faire avec Madame Brunet et avec l'ensemble de nos partenaires, c'est bien de vous proposer des groupes de travail. Nous devons réfléchir aux modalités, à une inscription *via* le site Internet, et ce n'est pas destiné exclusivement aux riverains immédiats de la halte ou de la voie ferrée. C'est également destiné à tous les riverains qui souhaitent avoir une information sur le projet, mesurer les conséquences du projet. Très concrètement, nous souhaitons travailler avec la Ville, avec les élus, avec les CIQ, avoir des représentants, comme nous avons pu avoir avec le secteur de Morazzani. Un représentant nous a accueillis un vendredi soir avec une vingtaine de riverains du secteur, et je le remercie encore.

Nous prendrons donc cet engagement, et nous vous ferons part des modalités. Aujourd'hui, en mairie annexe de Luynes, vous avez des informations sur le projet, et la concertation, comme je vous l'ai dit, continue. Comment cela va-t-il se traduire ? Cela se traduira par un engagement officiel. Nous vous avons dit que le bilan serait publié, il sera formel. Dans les échanges que nous aurons, l'objectif formel que nous avons derrière est que les décisions soient annexées au projet. Nous nous engageons donc sur la construction des modalités.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

En tout cas, vous verrez, l'adresse de site Internet est indiquée à la fin. Vous l'avez également sur les documents. Il y a un espace pour donner un avis, pour se faire connaître. Si vous êtes volontaires pour participer à ce type d'atelier riverains, donnez votre nom, votre adresse, vos coordonnées. De cette manière, nous sommes sûrs de vous repérer, de reprendre contact avec vous le moment venu. Monsieur et Madame.

**Michel ANGELI, riverain**

Bonsoir. J'habite chemin de la Blaque. Je suis riverain direct de la voie ferrée. J'avais deux questions. La première concerne le doublement de la voie. Je voulais savoir pourquoi le doublement de la voie devait forcément traverser le village de Luynes et apporter des nuisances à tous les Luynois. Pourquoi ne pas arrêter le doublement de la voie avant le village de Luynes et reprendre la gare de Turin, qui était existante à l'époque, économiser l'argent prévu pour le doublement de la voie qui allait traverser le village pour aller au nord du village et investir au sud de Luynes ? C'est ma première question.

Ma deuxième question pour laquelle je voulais une réponse est : comment allez-vous valider le fait que les Luynois sont pour ou contre cette halte ferrée ? Comment allez-vous le valider ? Que faut-il prendre en compte pour savoir si on est pour ou contre ? À mon avis, c'est contre.

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Monsieur, c'est toujours le même problème. Nous sommes d'accord sur l'autoroute si cela impacte ailleurs. C'est malheureux, mais malheureusement, il y a des projets d'intérêt général auxquels nous ne pouvons pas nous opposer. Le projet de doublement de la ligne est un projet d'intérêt général, nous ne pouvons pas nous y opposer. La seule chose que je suis venue vous dire aujourd'hui, et que Dany vous répétera, est la suivante : je peux vous promettre que cela se fera dans les règles de l'art les plus vertueuses et les plus exigeantes qu'il soit.

Par contre, ce dont nous discuterons entre nous, cela va être très clairement de savoir si nous mettons cette gare – ou espace –, si les Luynois en veulent ou s'ils n'en veulent pas. S'ils n'en veulent pas globalement, nous ferons l'impasse sur cette gare dans Luynes. Très clairement, c'est comme cela. Je peux concevoir que les personnes proches de cette gare n'en aient pas envie, parce que forcément, si cela apporte aux autres, cela risque d'apporter de la nuisance aux gens qui habitent le plus près, effectivement. Je serai attentive à cela.

### **Michel ANGELI, riverain**

Comment allez-vous évaluer si la majorité est pour ou contre ?

### **Danièle BRUNET, Maire-adjointe de Luynes**

Déjà, et vous l'avez vu à l'entrée, depuis un certain temps, une publicité a été faite par RFF. Je vais vous expliquer depuis le départ. Au départ, j'ai reçu une vingtaine d'habitants du chemin de la Blaque. Ils avaient été saisis et ils étaient très inquiets sur ce qu'il se passait par rapport à des sondages demandés. Lorsque j'ai été saisie par ces personnes, je me suis empressée de monter voir mon maire d'Aix-en-Provence qui, elle-même, lorsqu'elle a vu les courriers, a fait une intervention auprès du Préfet, parce que les personnes étaient paniquées de voir arriver des individus pour les sonder. Nous avons donc œuvré différemment. J'ai travaillé en direct avec la CPA, avec RFF, et j'ai demandé une chose qu'ils ont acceptée, et je les en remercie. Je leur ai dit : *« J'ai besoin de savoir ce que pensent les Luynois »*.

Dans la mairie de Luynes, nous devons faire une rediffusion, parce que je m'aperçois que cela ne passe pas forcément au niveau de la communication ; nous avons fait des articles de journaux, des affichettes dans les commerces indiquant qu'au sein de la mairie annexe de Luynes, vous avez les plans, avec les projets exposés, un cahier de doléances, et vous avez ce que vous avez retiré ce soir : *« votre avis compte »*. *« Votre avis compte »*, et on vous dit : *« Du 19 novembre au 17 décembre, faites-nous part de vos remarques »*. C'est par ces questionnaires que nous allons savoir si les Luynois sont favorables ou ne le sont pas.

À côté de cela, la mairie annexe est ouverte aux Luynois, vous venez, vous retirez. Ensuite, nous avons décidé avec RFF de monter une permanence pour les personnes vraiment soucieuses de ce qui arrivait, qui rencontraient des problèmes pour leur sondage de terrain, et je réponds à Madame qui est intervenue tout à l'heure. Il y a une permanence. Nous serons là à partir de la semaine prochaine. Certains Luynois le savent déjà, puisqu'ils ont déjà pris des rendez-vous pour venir rencontrer en tête à tête et pour parler de leurs propres soucis, c'est-à-dire les soucis qu'ils rencontrent par rapport à ce qui va se faire.

Ensuite, et nous l'avons évoqué tout à l'heure, nous allons monter ensemble cette commission de riverains. J'ai demandé, bien que j'aie des relais à Luynes, à travailler en direct, parce que je pense que vous êtes nombreux aujourd'hui pour monter cette commission, il me faut des représentants de quartiers qui vont être touchés, impactés. Après, nous y ajouterons des représentants des CIQ, mais j'ai besoin de personnes impactées pour que nous puissions travailler tous ensemble. Nous allons donc monter cette commission, nous allons œuvrer ensemble, et en fonction de cela, il en ressortira un travail commun. Monsieur, je vais demander dès demain à la mairie annexe par mail, que l'on touche toutes nos associations pour que vous fassiez le relais. Je compte sur vous pour faire passer la communication et dire à tous les Luynois de venir à la mairie annexe pour retirer ce petit livret et pour indiquer leur avis.

Pour votre information, puisque j'y suis et que cela n'a rien à voir avec le reste, vous savez qu'en ce moment, je lance une concertation sur une zone payante ou pas dans Luynes. Il faudrait peut-être que les Luynois viennent et répondent à ce questionnaire. Je ne fonctionne que par concertation et par avis. Vous le savez, vous faites les relais. Ce soir, vous êtes là, vous pouvez

faire le relais – c'est comme cela que cela fonctionne à Luynes – pour que nous puissions avoir le maximum de réponses à ce sujet.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Nous allons prendre une ou deux dernières questions ; ces deux personnes-là.

**Michel ANGELI, riverain**

Monsieur Mis pourrait-il répondre à ma question ?

**Sébastien MIS, Directeur de Projet RFF**

Justement, j'arrive directement à la question du doublement de la voie. Je peux vous donner des précisions avec des éléments techniques plus fins. Aujourd'hui, pour être très simple, le ferroviaire, c'est physique. On a un tube. Vous imaginez un tube. Pour mettre plus de flux dans le tube, il faut l'élargir. Aujourd'hui, entre Gardanne et Aix-en-Provence, nous avons une voie unique. Malheureusement, pour pouvoir doubler le trafic entre Gardanne et Luynes, nous avons besoin de poursuivre le doublement de la voie. Si nous arrêtons le doublement de la voie avenue Ferrini, ce n'est pas pour le plaisir de l'arrêter avenue Ferrini, comme vous pouvez l'imaginer. Aujourd'hui, nous avons une logique de rationalisation de l'argent public. Si on arrête le doublement de la voie au niveau de l'avenue Ferrini, c'est bien parce que nous avons un besoin de croisement des trains entre l'avenue Ferrini et le secteur du Pavillon de chasse du roi René, par exemple. Cela a donc été physiquement étudié.

Nous avons aussi étudié un doublement intégral qui puisse aller jusqu'au viaduc de l'Arc. Le coût est pharaonique et non supportable à ce jour en matière de financement par l'État d'une part, et l'ensemble des collectivités d'autre part. Si vous le souhaitez, Monsieur Angeli, nous sommes déjà entrés en contact à plusieurs reprises, je vous le présenterai spécifiquement. Je pourrai également vous le présenter de manière pédagogique au travers des entretiens que nous mènerons. Je vous expliquerai comment on construit un horaire ferroviaire – Monsieur Soulet est là, il pourrait vous le préciser – et comment on définit derrière les aménagements, l'objectif majeur. Pour qu'un projet soit d'utilité publique, il faut que l'aménagement que l'on construit soit utile. Du coup, derrière, le doublement de la voie, oui, s'arrête au niveau du secteur Ferrini, mais parce que c'est une nécessité absolue aujourd'hui.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Deux dernières questions et c'est fini. Madame ?

**Danièle CHUNIAUD, riveraine**

Je voudrais savoir si le passage du BHNS a un rapport avec la halte ferrée. Si celle-ci ne se fait pas, le BHNS passera-t-il tout de même ?

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

Madame, je voudrais vous rassurer. Pour le moment, nous sommes en concertation aussi bien pour le BHNS que pour la ligne ferroviaire. Il est évident que lorsque les concertations vont se terminer, et même en cours de route, nous allons voir comment peuvent se faire les croisements.

Vous imaginez bien que ne sachant pas si la halte va se faire à Luynes, nous ne pouvons pas prévoir la multimodalité avant d'être sûrs. Si la gare se fait, parce que la population sera favorable, il est évident qu'à ce moment-là, nous ferons comme nous l'avons fait à Plan d'Aillane.

**Danièle CHUNIAUD, riveraine**

Je pense donc que la majorité des Luynois n'y sera pas favorable...

**Maryse JOISSAINS-MASINI, Maire d'Aix-en-Provence et Présidente de la Communauté du Pays d'Aix (CPA)**

C'est pour cela que nous sommes venus. Je ne vois pas vraiment l'utilité actuellement, mais si les gens de ce village et le maire le décidaient, pourquoi pas ? Je pense qu'il nous faudrait plutôt les sous pour faire des murs anti-bruit, des choses belles, achevées, etc. Dans 20 ans, peut-être que nos enfants décideront autrement, mais ce sera une autre étape. Pour le moment, je ne pars pas avec cette idée. C'est pour cela que nous n'avons pas encore décidé comment nous allons faire le BHNS, etc. Cela va conditionner l'avenir de ce mode de circulation.

**Alain DESSAGNE, agence KFH**

Merci. La réunion se termine. Nous vous remercions beaucoup pour votre attention, la patience que vous avez eue, la courtoisie de vos interventions. Nous avons bien noté vos inquiétudes. Sachez que tous les avis que vous avez émis ce soir sont notés. Ils seront portés au bilan. Les lettres T à votre disposition sont là pour que vous exprimiez votre avis. Vous avez ici le site sur lequel vous pouvez aller et déposer un avis, une remarque. Un espace est fait pour cela, utilisez-le.

Je vous rappelle que la concertation officielle se termine le 17 décembre prochain. Il est donc souhaitable que vous fassiez connaître vos avis avant cette date.

*La séance est levée à 21 heures 08.*

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

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