

DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE

Communes de : Marseille, Septèmes Les Vallons, Les Pennes Mirabeau, Simiane
Collongue, Bouc Bel Air, Gardanne, Aix-en-Provence.

**Projet de réalisation de la 2 ème phase de modernisation de la ligne
ferroviaire Marseille – Gardanne - Aix-en-Provence.**

Enquête publique unique portant sur

- L'utilité publique du projet
- Le parcellaire
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- La suppression du PN 110

Maitre d'Ouvrage SNCF RESEAU

TOME II

PROCES VERBAL DE SYNTHESE

DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

Commission d'enquête

Président : Serge SOLAGES

Membres titulaires : Monique GIFFARD

Jean Marie ISNARD

Suppléante : Denise VELEMIR

Enquête publique unique en vue de la réalisation de la 2^{ème} phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence.

TOME II Procès-verbal de synthèse de l'enquête

Sommaire

Courrier du Président de la commission d'enquête au Maitre d'ouvrage

Courrier pour réponses du Maitre d'ouvrage

1 Déroulement de l'enquête unique

- 1.1 Cadre méthodique de l'enregistrement et du traitement des contributions du public
- 1.2 Clôture de l'enquête publique unique
- 1.3 Relation des observations du public

2 Notification des questions au Maitre d'ouvrage contributions du public

3 Questions réponses relatives à l'utilité publique du projet

- 3.1 Remarque préliminaire
- 3.2 Interrogations public et de la commission d'enquête réponses de SNCF RESEAU

4 Questions réponses relatives à l'enquête parcellaire

- 4.1 Remarque préliminaire
- 4.2 Interrogations du public et réponses de SNCF RESEAU
- 4.3 Interrogations de la commission d'enquête et réponses de SNCF RESEAU

5 Questions réponses relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- 5.1 Remarque préliminaire
- 5.2 Interrogations du public et réponses de SNCF RESEAU
- 5.3 Interrogations de la commission d'enquête et réponses de SNCF RESEAU

Lettre du Président de la commission d'enquête au Maître d'ouvrage

SNCF RESEAU

**Direction Territoriale Provence-Alpes-Côte
d'Azur**

Les Docks de l'Atrium 10.4

10 place de la Joliette BP 85 404

13 567 MARSEILLE Cedex 02

Objet : enquête publique unique relative à la « 2nde phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille- Gardanne- Aix-en-Provence ».

Remise du procès-verbal de synthèse de l'enquête pour les volets déclaration d'utilité publique, enquête parcellaire et mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Monsieur le Directeur Général,

L'enquête publique relative à la « 2nde phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille- Gardanne- Aix-en-Provence » s'est terminée le 03 mars 2017.

En conséquence conformément à l'arrêté préfectoral du 22 décembre 2016, nous vous transmettons ci-joint :

- Une note relative au déroulement de l'enquête,
- Les observations du public classées par commune, ordre chronologique volets de l'enquête et thèmes invoqués, sur lesquelles nous souhaitons recueillir vos avis, afin de donner des réponses écrites circonstanciées aux requêtes déposées,
- Les observations de la commission sur les points majeurs du dossier pour lesquels nous avons besoin de précisions avant d'émettre nos avis motivés sur votre projet.

Conformément à l'arrêté sus indiqué nous attendons de vous une réponse sous les quinze jours qui suivent.

Dans cette attente nous vous adressons, Monsieur le Directeur, l'expression de notre parfaite considération.

A Marseille le 12 mars 2017

Pour la commission d'enquête



Le Président Serge SOLAGES

SNCF RESEAU
INGÉNIERIE & PROJETS
Agence Projets PACA
1, bd Camille Flammarion - CS 30237
13248 Marseille Cedex 04
TÉL : +33 (0)4 65 38 41 84 • MOBILE : +33 (0)6 12 73 05 07



Mél : alexandra.biro@reseau.sncf.fr

Affaire suivie par : Serge BRANCATO

M. Serge SOLAGES
Président de la Commission d'enquête

LRAR : JA 127 988 2421 8

Remis en main propre

N/Réf : AP PACA/MGA2/ABK/17-145

Objet : Ligne Lyon Perrache-Marseille Saint-Charles n°905 000 – Modernisation Marseille Aix 2nde phase
Réponses Enquête Publique

Marseille, le 23 mars 2017

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

Vous trouverez en annexe au présent courrier, les réponses du Maître d'Ouvrage SNCF Réseau aux questions et observations émises par le public au cours de l'Enquête Publique qui s'est déroulée du 23 janvier au 03 mars 2017.

Les réponses du Maître d'Ouvrage sont reprises sous forme de PV synthétique qui comportent trois volets :

- PV synthétique de la DUP
- PV synthétique de l'enquête parcellaire
- PV synthétique de la MEDCU

Je me tiens à votre disposition pour tout complément d'information que vous jugerez nécessaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

 / Le Directeur I&P Méditerranée,

Jean-Marc ILLES


F. MARCEL

Documents joints :

- 1 - PV synthétique DUP
- 2 - PV synthétique Enquête Parcellaire
- 3 - PV MEDCU



SNCF RÉSEAU - 92, Avenue de France 75618 Paris CEDEX 13 - RCS Paris B 412 280 737

1 Déroulement de l'enquête unique

1.1 Cadre méthodique de l'enregistrement et du traitement des contributions du public

L'enquête publique unique relative à la réalisation de la 2^{ème} phase des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence a été réalisée sur 10 sites comportant pour 7 communes et 3 Annexes aux communes de Marseille et Aix-en-Provence.

Elle concerne 3 volets :

- Volet 1 utilité publique du projet,
- Volet 2 enquête parcellaire,
- Volet 3 mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Un registre d'enquête unique était déposé sur chacun des 10 sites de l'enquête ces registres ont été cotés et paraphés par un des membres de la commission.

Notons que « La suppression du passage à niveau N° 110 », bien qu'inclus dans l'enquête unique a été doté d'un registre d'enquête spécifique mis à disposition du public sur les 3 sites d'Aix-en-Provence pendant toute la durée de l'enquête. Ce volet de l'enquête a fait également l'objet rapport et avis particulier qui ont été remis 6 jours après la fermeture de l'enquête au Préfet des Bouches du Rhône, conformément à l'article 8 de l'arrêté du 22 décembre 2016.

Le public intéressé par le projet a pu se manifester de trois façons :

- En portant leurs observations sur les registres d'enquête,
- Par courriers adressés au Président de la commission, qui ont été agrafés aux registres,
- Par messagerie électronique via une adresse mail dédiée au projet, ouverte par le Maître d'ouvrage marseilleaixphase2@reseau.sncf.fr.

1.2 Clôture de l'enquête publique unique

Conformément à l'Article 7 de l'Arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique du projet la clôture de l'enquête s'est déroulé comme suit :

- A l'expiration de l'enquête **les registres** relatifs à l'utilité publique du projet, la mise en compatibilité du PLU et le parcellaire, ainsi que le registre spécifique à la suppression du PN110 ont été **remis au président de la commission d'enquête** et clos par lui.
- Dès réception des registre le **président** de la commission a **rencontré sous huitaine** le responsable du projet pour lui communiquer les questions écrites ou orales dans un **procès-verbal de synthèse**.

Le responsable du projet a disposé d'un délai de 15 jours pour produire ses observations éventuelles.

1.3 Relation des observations du public

78 personnes ou représentants d'organismes se sont manifestés durant l'enquête les questions observations se répartissent comme suit :

Volets privilégiés de l'enquête				
Communes	(A) Utilité publique	(B) Parcellaire	(C) Mise en compatibilité	Total
Aix Ser. Urbanisme	7	1	1	9
Aix Luynes	25	7	-	32
Aix Pont de l'Arc	6	2	-	8
Gardanne	4	2	1	7
Simiane	4	-	-	4
Bouc Bel Air	-	-	-	0
Les Pennes Mirabeau	7	1	-	8
Septèmes les Vallons	2		-	2
Marseille service urbanisme	1	1	-	2
Marseille 15 e - 16e	6		-	6
Total	62	14	2	78

La grande majorité des observations porte sur le volet utilité publique du projet, 14 observations concernent l'enquête parcellaire, 2 observation concernent de façon spécifique la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, elles émanent de la Mairie d'Aix-en-Provence et de Gardanne.

Concernant l'adresse mail dédiée au projet sur les 20 messages reçus par SNCF RESEAU seuls 3 ont été adressé à la commission d'enquête dans les délais impartis.

Les 17 autres lui ont été transmis par SNCF RSEAU hors délais soit le 13 mars 2017 soit 10 jours après la fin de l'enquête.

La commission n'a pas pris en compte ces 17 messages dans les statistiques du dépouillement des registre mais les a néanmoins examinés.

Il s'avère que sur les 17 messages reçu :

- *16 d'entre eux concernent l'utilité publique du projet, tout particulièrement la suppression de la halte de Luynes dont ils soulignent pourtant l'utilité,*
- *1 seul concerne l'enquête parcellaire (Association SOLIHA parcelles H22 et H32 de), la représentante de cette association avait déjà rencontré la commission lors d'une permanence à Aix Pont de l'Arc et déposé ses observations au registre d'enquête.*

Ces messages ont été annexés au registre d'Aix-en-Provence.

2 Notification des observations au Maitre d'ouvrage contributions du public

Conformément à l'article 8 de l'arrêté préfectoral du 22 décembre 2016, la commission d'enquête a établi immédiatement après la clôture de l'enquête le présent procès-verbal de synthèse.

Ce procès-verbal unique traite des trois volets de l'enquête qui sont néanmoins présentés séparément.

Il a été transmis dans les délais les plus brefs au Maître d'ouvrage, SNCF-RESEAU, lequel disposait d'un délai maximal de 15 jours pour formuler ses réponses.

Le tableau ci-après récapitule et résume l'ensemble des observations portées aux registres d'enquête, concernant les volets utilité publique, enquête parcellaire et modification des documents d'urbanisme.

Page registre	Volet	Thème	Nom du déposant - Observations
			S1 – Registre Marseille 15^e -16^e
6	A	24/02	<p>Mr S. COPPEY représente association NOSTERPACA – Remet 3 feuillets dactylographiés.</p> <p><u>Favorable au projet, mais soulève plusieurs questions :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Regrette que le nombre de trains ne soit pas porté à 6 ou 8 par heure. - Demande l'électrification de la ligne pour faire circuler des trains plus capacitaires, <p><u>Concernant la phase travaux :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Regrette a diminution des trains pendant les travaux et parfois de leur interruption totale, le report des trains des Alpes, demande un programme et calendrier des travaux. <p><u>Enfin l'association indique que le projet ne comporte aucun engagement de service</u> (nombre de trains entre Aix et Marseille, entre Aix et Pertuis, Manosque, Sisteron, Gap et Briançon, comment- seront gérées les situations perturbées. Elle met en doute l'utilité de l'allongement des quais notamment sur Saint Antoine.</p>
6	A	24/02	<p>Mr. AUDIBERT – au nom association des commerçants avenue de Saint Antoine</p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande que soit confirmé qu'il n'y aura aucuns travaux sur le Pont Rail de Saint Antoine. - Il demande également la réouverture du parking Roquefavour, de la Gare de Saint Antoine.
7-8	A	24/02	<p>Mme A.M GUIGNARD Présidente SIQ St. Antoine accompagné de Mme CHAVET, Mr. ZINGONI, Mme TRIDOLO portent plusieurs observations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La suppression des ascenseurs pour les remplacer par un plan incliné - Quels seront les effets du passage plus nombreux de trains concernant les nuisances sur le bruit et les vibrations notamment pour la résidence « les Coteaux de Saint Antoine. - Demande l'électrification de la ligne. - Demande l'installation de distributeurs de billets (au moins un). - Demande que le passage des camions, pendant les travaux, ne se fasse pas par l'avenue de Roquefavour. - Signale que dans le sous-sol de la halte de Saint Antoine se trouverait des anciennes galeries pouvant poser un problème de sécurité pendant les travaux. - L'enterrement du bassin de rétention de la gare de Saint Antoine qui servirait actuellement de dépotoir.
9	A	24/02	<p>Mme DHIAB</p> <p>Demande si des travaux sont prévues au niveau de la gare des Aygalades.</p>
9	A	24/02	<p>Mme HELLY, Mr. Mme FERRY Mr. MICHEL, Mr. DORSE CIQ St. Antoine</p> <ul style="list-style-type: none"> - Demande l'électrification de la ligne, la suppression des ascenseurs et le remplacement par un plan incliné, le passage des

			camions avenue de Roquefavour pendant les travaux et les problèmes de nuisances. - Demande des explications sur le fait que page 41 volume 1 pièces A à D il est indiqué que le pont rail de Saint Antoine ne sera pas impacté, alors que page 6 pièce 5 volume 3 il est indiqué « Allongement du quai central de la halte de Saint Antoine (intégrant la modification du pont rail sur l'avenue de Saint Antoine », -Attire l'attention sur la présence de sous terrains, -Demande la construction de murs anti-bruit.
10	A	24/02	Mr. S. JOMMI Président CIQ ND de Liberté vient consulter le dossier et attire l'attention sur le bruit et l'entretien des talus au moment des travaux.
			S2 Registre Marseille Service Urbanisme
2	B		Mme BONISSEL se présente pour consulter le dossier au sujet du secteur de Turin. Son fils est propriétaire d'une maison faisant l'objet d'une expropriation et a reçu la LR.
2-3	A B		Maître BRANTHOMME, avocat ; dépose au nom de son client, la société Design Store situé le Petit Péage à plan de Campagne. Consulte le dossier au sujet de la halte et s'inquiète sur les parkings prévus à cet endroit. Devrait se renseigner auprès de la Mairie compétente.
			S3 Registre Septèmes Les Vallons
6-7	A	17/02	Mme D. GUIEU 23 Bd de la Limite 13240 Septèmes Les Vallons. <u>Déclare</u> : -S'interroge sur le bienfondé du projet compte tenu du manque de sécurité dans les TER aggravé par le projet de supprimer les contrôleurs et l'absence de personnel dans les gares, -Il faut développer les transports en commun mais en prévoyant les parkings, zone de covoiturage, emplacement de vélos. - le parking de la gare de Gardanne est toujours saturé alors qu'il y a un espace vacant SNCF sur le site, - la suppression de la halte de Luynes va à l'encontre du développement des transports en commun.
	A		Mme GUIEU présidente association transport Ferroviaire et développement local de SEPTEMES. Demande une harmonisation des transports entre la gare et les différents projets d'urbanisation en cours sur SEPTEMES.
			S4 Registre Les Pennes Mirabeau
6	A	01/02	Mr. G. PAYROU - <u>Déclare</u> : Halte Plan de Campagne – l'aménagement ne comprend pas la gare. Si dans le futur une gare complète est créée (personnel, guichet) ou serait-elle placée. La capacité des parkings serait-elle réduite – y a-t-il possibilité de parking à étage pour augmenter la capacité et diminuer l'emprise au sol.
7-8	B	08/02	Mme C. TARDIEU 23 Av. des Libérateurs 13080 Luynes Avec Mr et Mme DOS SANTOS . Demande des précisions sur la parcelle 25 située à Turin – le bien a été vendu le 18/11/2016 à Mr. Et Mme DOS SANTOS (avec notaire).

			<ul style="list-style-type: none"> - lors de l'acte notarié il n'a pas été signalé que cet immeuble était susceptible d'être exproprié, - selon le notaire il semble que le certificat d'urbanisme ainsi que l'état de publicité foncière ne comportent aucune mention portant sur cette information, <ul style="list-style-type: none"> – pour quelle raison cette information n'a pas été signifiée lors de la vente. - la géographie des lieux montre que le doublement de la voie aurait pu être effectué de l'autre côté (zone boisée sans habitations). Ce choix est-il lié à une raison technique ou de cout ? - les nouveaux acquéreurs n'ont pas été informés par la SNCF alors que j'ai transmis une lettre recommandée avec AR le 9/01/2017 indiquant les nouveaux propriétaires avec en pièce jointe l'acte notarié. <p><u>La situation de Mr et Mme DOS SANTOS est dramatique :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ils ont dénoncé leur bail en en novembre 2016, ils logent dans de la famille car la maison est inhabitable, pour cause de travaux <p>Quelles sont de toute urgence les mesures d'accompagnement envisagées pour faire face à cette situation – quelles sont dans un deuxième temps les mesures d'indemnisation.</p> <p>Elle demande également pour quelle raison, technique ou financière, le doublement de la ligne n'a pas été fait de l'autre côté de la ligne actuelle, en zone boisée inhabitée, plutôt qu'en zone urbanisée.</p>
9	A	08/02	Mr. J. MEIFFREN chemin des Rigours Les Pennes Mirabeau. Est venu se renseigner sur la future halte de Plan de Campagne.
9	A	08/02	Mme SCALETTA Les pennes Mirabeau RD 543 Vient consulter le dossier au sujet de la halte de Plan de Campagne
9-10	A		Mme Monique MARGARITELLA Consulte le dossier pour la halte de Plan de Campagne. Demande du personnel sur la halte, une coordination avec les bus, des parkings suffisants et une voie pour les piétons et les vélos.
11			Mr OLLIVIER vient consulter le dossier pour la halte de Plan de Campagne - Pas d'observation.
11	A		Mr BOSSY Bruno indique que lors de la première phase de modernisation de la ligne, une insertion paysagère avait été promise qui n'aurait jamais été faite. Espère que les nuisances seront prises en compte cette fois.
12	A		Mr REY consulte le dossier et voudrait connaître les périmètres de l'AOP et le projet d'urbanisation sur le Petit Péage de Plan de Campagne, la halte et les parkings prévus.
			S5 Registre Bouc bel Air
			Pas d'observation ni de courrier relatifs à l'enquête.
			S6 – Registre Simiane Collongue
6	A	16/02	<p>Mr. A. CONNAN Luynes Propriétaire parcelle HE 299 (mitoyenne avec la parcelle HE 303 de Mme Simoni, Gontero) – réside et travaille sur site.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Demande</u> quelles mesures prises et quelles indemnités pour les préjudices : bruit, poussière, pollution pendant les travaux, de nuit en sus. - Les risques matériels (mur de clôture abîmé lors « de sonde »), malgré ses appels il n'a jamais été recontacté par SNCF.

			- La pertinence du projet dans la mesure où la gare de Luynes est abandonnée
8	A	27/02	<ul style="list-style-type: none"> • Mr. C. ARNAUD (groupe d'opposition Simiane Ensemble). <u>Regrette</u> : que le doublement de la voie ne soit pas généralisé pour fluidifier la circulation des trains. <u>Demande</u> : de renforcer la desserte de la gare, voire de la doubler aux heures creuses par des cars comme à Gardanne, -D'opérer, aux heures de pointe des rabattements par cars qui desservent ces communes, -Une tarification intégrée et attractive, -La mise en place un support carte transport multimodal sur la Métropole.
9	A	28/02	Mr. J.L HENRY 15 , ch. De la Bédouffe - Simiane Considère que le projet va dans le bon sens, mais que le doublement total de la ligne serait encore mieux. A cette modernisation il considère que la fiabilité des horaires (trop de trains supprimés à ce jour) est nécessaire.
9-10	A	28/07	Mme M. PERRIN – La Source Simiane Utilisatrice des transports en commun et titulaire de la carte ZOU – Approuve le projet. Mais demande une meilleure fiabilité, trop de trains supprimés. Souhaite qu'au moins deux fois par jour un train Marseille/Briançon et Briançon /Marseille s'arrête à Simiane (comme par le passé). Que la gare de Simiane reste ouverte et que les jours et horaires annoncés soient fiables, le guichet peut avoir d'avantage d'importance.
			S7 – Registre Gardanne
6		09/02	Visite de Monsieur le Maire de Gardanne. Emet des réserves quant à l'impact du projet sur le Pavillon du Roy René (classé monument historique) – L'élargissement de la tranchée ouverte entraînerait la disparition d'arbres et dégraderait le paysage. Il prévoit de déposer un courrier et envisage une délibération de la commune.
6	A	09/02	Mr. JC LAZAREWICZ Concernant gare et halte – <u>Il souhaite et déclare</u> : - Pour la gare de Gardanne, l'augmentation de la présence humaine, l'installation d'une boîte aux lettres, -Future halte de Plan de Campagne : un peu loin du centre commercial, -Demande si on a étudié la possibilité de production d'électricité en récupérant l'énergie sur la dénivellée du tronçon St. Antoine/St. Charles, pour alimenter les trains montants.
7	A	09/02	Mr. A MORICODI - <u>Fait remarquer</u> : - Que la ligne n'est pas doublée jusqu'à Aix-en-Provence, - Que les tarifs SNCF sont chers par rapport aux transports en commun par la route.
		18/02	Mr. D. BERTHOUT dominiqueberthout@gmail.com <u>Remarque et fait état</u> : - Du fait que la date de démarrage des travaux et le phasage ne figurent pas dans le dossier, les riverains concernés devraient en être informés.

7-8-9	A		<p>- Des problèmes de stationnement et d'accès aux gares, ainsi qu'une amélioration des accès pour les handicapés et les personnes âgées avec des aménagements spécifiques (rampes..) car les ascenseurs sont souvent en panne – ces aménagements seraient menés en concertation avec les communes.</p> <p>Demande quels seront les moyens de substitution lorsque la ligne sera coupée et à quel rythme seront-ils prévus.</p>
10-11-12	B	16/02	<p>Tuilerie de Bossy Mr. D. BOSSY (propriétaire du site) Mme M. RETIF (Présidente de l'association des ateliers de Valabre) 1285 chemin du Moulin du fort – Gardanne.</p> <p>a) Le projet prévoit une emprise le long du site, les terrains devant être restitués pour partie après les travaux.</p> <p><u>Cette partie du terrain reçoit</u> : la fosse septique et la zone d'épandage des eaux usées, les eaux pluviales de la tuilerie et sert de parking lors de manifestations culturelles, (400, 600 personnes présentes lors de ces manifestations).</p> <p><u>Il est demandé à la SNCF</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> -D'étudier la possibilité de déplacer le bassin de rétention des eaux pluviales de l'autre côté de la voie, - De vérifier la faisabilité de l'évacuation des eaux usées du site dans la mesure où son dispositif d'assainissement sera détruit par les engins de chantier (cette opération devant être neutre financièrement). <p>De mettre en sécurité l'accès au chantier lors des manifestation sur le site.</p> <p>b) Concernant la tuilerie et autres riverains proches il est demandé à SNCF,</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'aménager le mur de soutènement prévu en mur anti-bruit (rehaussement), -Diminuer au maximum l'emprise des aménagements afin de laisser un espace d'accès. <p>c) Des compensations sont demandées aux inconvénients liés aux fermetures de route/accès lors des travaux (panneaux signalétiques des activités du site).</p> <p>d) D'une façon générale le chantier va générer des nuisances telles que : bruits, poussières, passage d'engins sécurité – baisses d'activité. Il est demandé des mesures compensatoires à ces inconvénients sous la forme éventuelle de services et opérations de relation publique en partenariat avec SNCF.</p>
13	A	18/02	<p>Une personne fait état d'un article publié dans la revue municipal ENERGIE (qui a été agrafé au registre). Cet article fait état de l'ouverture à la concurrence des transports et alternative au transport ferroviaire et aux risques de licenciements importants que généreraient ces pratiques.</p>
14-15	C	10/02	<p>Lettre de Monsieur le Maire de Gardanne adressée au Président de la commission.</p> <p>Monsieur le Maire donne un avis favorable au projet avec réserve.</p> <p><u>Il relève dans le dossier</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Que le doublement de la tranchée ouverte et non couverte sur la colline génère un long ouvrage de soutènement avec une hauteur du front de taille très importante au droit d'un site protégé, -Quatre ha de forêt seront défriché sans que les mesures compensatoires soient précisées, -L'indication d'un bassin de rétention au droit du Pavillon de Chasse du Roy René laisse présager un impact important des travaux sur ce site sensible et de haute valeur environnementale.

			Monsieur le Maire juge (de même que l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France en date du 12/01/2016) que les travaux et mesures compensatoires ne permettent pas de préserver ce site remarquable. Cette question a été inscrite à l'ordre du jour du Conseil municipal du 9 mars afin que celui-ci rende un avis dans ce sens (réserve expresse quant au strict respect des paysages et sites remarquables traversés par le projet).
			S8 – Registre Aix Pont de l'Arc
10	B	07/02	Mr. F. MANTEL 1 av. B Schuman –Aix en Provence. Propriétaire de la parcelle CA 60. Il signale que la parcelle CA 61 voisine de la sienne ne lui appartient pas mais appartient à la station-service dont le propriétaire est la société EFR 12 av. des Beguines – TH1 Le Cervier B Cergy Pontoise 95800.
10-11	A	07/02	Mme MF TAGARIAN Présidente ARQG CIQ Gare 4 bis rue de la Poudrière Aix en Provence. Signale : - Que le CIQ est vraiment impacté par les travaux du pont. <u>Demande</u> : - Quand débiteront les travaux d'élargissement du Bd. Schuman, combien de temps ils dureront et à quel moment de la journée ils se déroulent. - Quelles sont les mesures prises pour les nuisances sonores, les poussières, - Quel sera le devenir du terrain après la destruction des bâtiments de la SNCF dont la sortie est rue de la Poudrière, - Quelle largeur définitive aura le pont – prendre des mesures pour la sécurité des piétons qui passeront dessous.
14	B	02/03	Mme J. AGUERO (Association SOLIHA) Représente la propriétaire de la parcelle HB 32 .et le pouvoir d'un bail à réhabilitation de la parcelle HB 22 . Fait remarquer que les immeubles sis sur les parcelles HB 32 et 22 sont des opérations bénéficiant de prêts, ainsi ces expropriations risquent de mettre en danger l'économie de notre structure (associative) et mettre en péril sa mission sociale.
15	A	02/03	Mme L. ROMANO Présidente du Conseil syndical de Berjaline Compte tenu de l'augmentation du nombre de trains par jour et de l'agrandissement de la gare <u>demande impérativement</u> : - Que soit construit un mur anti-bruit coté habitations et non derrière l'université, - Prévoir des trottoirs assez larges sous les ponts et un bon éclairage pour la sécurité des habitants.
15	A	02/03	Mr. C. BOURCEREAU – Président du CIQ des Facultés – <u>Demande</u> : -Confirmation que les travaux SNCF seront coordonnés avec les travaux BHNS, et les impacts entre projets, -Bruits, les moyens de réduction ne sont pas détaillés, demande des précisions et des mesures avant et après mise en service.
15-16		02/03	Mme N. BRACHET 4 av. R. Schuman – Conseil syndical de copropriété Le Clair Abri – Aix. <u>Demande</u> en raison de l'augmentation du trafic : -la prise en compte de l'augmentation des nuisances et des dispositifs anti-bruit, - l'impact du projet et du BHNS sur les modifications du pont Schuman et de l'avenue,

			- des mesures de nuisances sonores avant et après réalisation du projet.
17-18-19	A	02/03	<p>J. Y. PETIT Président association RAMDAM fédératrice de 4 associations – F. KERMARC Président ADAVA (3 pages dactylographiées du 27/02) –</p> <p><u>Agissants pour :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - La création de réseaux de transports collectifs et réseaux cyclables métropolitains, -La tarification unique métropolitaine (TER, LER, Cars Treize, urbains), -Des gares (ferroviaires et routières) lieux de l'intermodalité, -Assurer la continuité et l'accessibilité de déplacements aux personnes à mobilité réduite <p><u>Se réjouissent</u> d'une nouvelle étape de développement ferroviaire mais regrette que la concertation n'est pas porté sur l'exploitation des services ferroviaires durant les travaux,</p> <p><u>S'interrogent :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -sur ce qui n'est pas retenu dans le projet, soit la circulation de 6 ou 8 trains/h/s qu'aurait été permis par le doublement de toute la ligne, ainsi que l'électrification de la ligne et la mise en service de trains à 2 niveaux au lieu de rallonger les quais. Ce qui contraint à se limiter à 4 trains diesel/h/s. - de l'impact de la période des travaux des travaux (2018 à 2021) sur la vitesse des trains et la limitation de leur fréquence, - de l'arrêt du trafic entre Gardanne et Aix durant 3 mois les étés 2018, 19, et 20 et du non report de la circulation des trains des Alpes sur la ligne Aix-Rognac récemment rénovée. Ces modalités de travaux, dont justification et études alternatives ne sont pas données, peuvent porter préjudice à la dynamique de développement de la ligne (Marseille/Aix). <p><u>S'interrogent sur le fait qu'il y ait aucun engagement sur le projet de service :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Utilité publique compte tenu de l'investissement et de l'exploitation, compte tenu des couts liées aux désagrément occasionnés par la réalisation. <p><u>Soit :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Combien de trains entre Marseille et Aix et sur quels créneaux horaires et quelles politiques d'arrêts, -combien de trains en prolongement sur Aix Pertuis, -combien de trains entre Marseille, Aix, Manosque, Sisteron, Gap et Briançon, - entre Aix et Rognac ou Plan -d'Aillane comme cela était envisagé. <p><u>Un avis favorable est suggéré assorti de réserves comportant :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Une révision des modalités de travaux, avec la non-limitation du trafic en période de pointe et des interruptions estivales limitées à 2 mois, - Un report de circulation des trains des Alpes par la ligne Aix Rognac. <p>Un engagement fermes sur le projet de service pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> -des trains tous les ¼ d'heure entre Marseille/Aix dans chaque sens, une part significative de la journée,

			<p>- Des trains toutes les heures toute la journée entre Marseille/Aix et Pertuis,</p> <p>-Des trains toutes les 2 heures, toute la journée entre Marseille et Sisteron (et au-delà Gap et Briançon),</p> <p>-Des modalités d'exploitation à la hauteur des ambitions y compris lors des perturbations.</p> <p>-Que les haltes et gares soient bien intégrées dans le projet, approche multimodale, avec en particulier accessibilité vélo et stationnement sécurisé.</p> <p>Enfin la suppression de la gare de Luynes (25000 habitat à terme) est regrettée.</p>
20 -21	A	02/03	<p>Mr. O. DOMENACH – Pont de l'Arc</p> <p>-S'interroge sur l'opportunité de l'allongement des quais, alors que l'utilisation de rames à double étage éviterait cette dépense couteuse.</p> <p>Considère que le doublement des usagers qui va couter 180 M€, avec l'augmentation des couts de fonctionnement va augmenter le déficit de l'AO régionale. Ce déficit n'est pas chiffré dans l'évaluation socio-économique. Pourquoi ?</p> <p>Une analyse socio-économique pour le même montant entre le train et le car eut été souhaitable, alors que le car est quasiment à l'équilibre financier et deviendrait bénéficiaire en site propre sur le trajet autoroutier, avec possibilités d'arrêts sur l'autoroute.</p>
			S9 - Registre Aix - Luynes
Page du Registre	Volet	Thème	Nom du déposant - Observations
4	B	01/02	<p>Mme C. RICQUEBOURG 4165 Rt. De Turin</p> <p>Maison achetée depuis 1 an (prévue en expropriation totale).</p> <p><u>Souhaite connaitre</u> : quand est ce qu'elle doit partir, le montant du bien, les étapes d'expropriation dont elle est l'objet et les délais.</p>
5	B	01/02	<p>Mme M.C. ISOARD Née THERY</p> <p><u>Signale une erreur concernant la parcellaire HA 161</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Christian THERY est cité 2 fois. - Jean Yves THERY n'apparaît pas et n'a pas reçu le courrier recommandé.
5	B	01/02	<p>Mme J. BERRAFATA - 27 Le Bosquet 13127 Vitrolles</p> <p>Signale que sa parcelle est la 22 HB n° 4175 Rte de Gardanne (quartier de Turin). <u>Indique</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qu'elle est propriétaire de cette parcelle avec sa fille Mme Guida BERRAFATA - Qu'elle n'apparaît pas et n'a pas reçu de lettre recommandée. <p>Affirme avoir été prévenue par sa voisine.</p>
6		01/02	<p>Mr. D. MISTRAL - 19 Av. des Libérateurs – 13080 Luynes</p> <p>N'a pas laissé de commentaire, prévoit de réfléchir.</p>
6	A	01/02	<p>Mm Mr. C. CLAUDE 6 Chemin des Frères Gris Luynes.</p> <p>La voie proche des habitations avec un impact du projet important : arbres abattus, nuisances travaux.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> - Demande l'aménagement du passage sous la voie, l'actuel est trop étroit, alors que les usagers sont des personnes handicapées (CAT) - Demande un piquetage de l'emprise dès maintenant.
6	B	01/02	<p>Mme A. SIMONI (Vve. GONTERO – 55 Av. des Libérateurs 13080 Luynes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Souhaite savoir si l'occupation d'un terrain planté d'olivier est temporaire ou définitive (il y aurait 4 propriétaires), <p>Prévoit de s'adresser via la messagerie dédiée au projet.</p>
6	A	01/02	<p>Mr et Mme C. DURTESTE- 715 ch. De la Plaine des dés Aix Beau projet. Mais regrette l'absence des haltes prévues aux facultés et à Luynes</p>
7	A	01/02	<p>Mr. E. WENDING Pt. Association syndicale du Hameau de Malouesse (13080 Luynes). Remarque :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ne pas avoir trouvé de traitement phonique sur la partie Est le long du chemin de Malouesse, comme cela est prévu côté Ouest, sachant que les nuisances liées au doublement sont les même des deux côtés.
9	A	09/02	<p>Mr. Mme ANDOLFI Jean Yves – 6 Chemin Malouesse 13080 Luynes N'a pas été prévenu des essais (explosions) – <u>Demande</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Être informé à l'avance des travaux (à exécuter durant la journée et non la nuit), - L'établissement d'un constat d'huissier avant les travaux, <p>Souhaite un contact avec SNCF – Demande s'ils doivent faire un courrier AR à la SNCF.</p>
10-11	B	14/02	<p>Mr. O. HERBIGNEAUX - Représentant société EFR France. - Immeuble Le Cervier B - 12 Av. des Beguines -Cergy Saint Christophe 95 806 Cergy Pontoise cedex.</p> <p>La société EFR est propriétaire des stations-service BP en France. Elle est propriétaire d'une station-service 1 Av. R. Schuman qui est impacté par le projet. <u>Il déclare et informe</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas avoir reçu le courrier AR de la SNCF, - Avoir été informé par un voisin et le bailleur propriétaire de la parcelle CA 60. - BP a acquis le 17/02/1972 à Mr. Martel la parcelle CA61 ou elle a construit une piste de distribution. Le réseau BP a été revendu à la société DELEK qui a revendu l'ensemble à la société EFR France. - EFR est donc propriétaire actuellement de la parcelle CA61 pour 1275 m2. - La préemption SNCF va impacter la station de lavage (qui devra peut-être fermée) et peut être sa sortie. <p>A ce titre outre le dédommagement pour le foncier préempté – <u>elle demande de considérer également</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La perte de fonds de commerce de la station de lavage voire de la station-service, ainsi que les frais de licenciement du personnel.
			<p>Mr. GIRAUD HERAUD 4 rue E. Brunet –Luynes</p> <p><u>Remarques</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les essais de tir de décembre 2016 ont ébranlé les maisons et structures – une expertise doit donc être réalisée avant les travaux. - Souhaite que les travaux aient lieu dans la journée, pour les repos de nuit,

12-13	A	14/02	<ul style="list-style-type: none"> - Demande à ce que la ligne soit électrifiée pour cause de pollution – au moins le remplacement des moteur diésel par des turbines à gaz. - Demande l'aménagement d'un passage piéton dans le tunnel au moins durant les travaux et l'aménagement du Chemin des Frères Gris trop étroit, avant les travaux. <p><u>Demande</u> une justification du doublement en zone urbaine par rapport à une solution Turin Gardanne (barreau).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une estimation de la perte de valeur des maisons due aux travaux.
14	A	14/02	<p>Mr. A LEFEBVRE - 4220 Route de Gardanne- Quartier Turin</p> <p><u>Demande</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une expertise de sa résidence avant et après travaux (fissurations éventuelles), - Si un projet routier est prévu sur le quartier de Turin en lien avec les expropriations, - Une protection liée au projet (zone d'écho phonique). <p><u>Pendant les travaux</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eviter les travaux de nuit – prévenir en cas d'explosions – respecter les horaires – gestion des flux de circulation. <p>Dit n'avoir jamais été consulté pour le projet.</p>
15-16	A	14/02	<p>CIQ 170214 Quartier de Fontcouverte (lettre 2 pages du 14/02)</p> <p>Présente une note d'observations en 3 points.</p> <p><u>1 Pollution</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aérienne, pollution aux particules fines, demande l'électrification. Protection des riverains contre les poussières durant les travaux. - Vibratoire, tirs de mine pendant les travaux comme en 2014. Demande une expertise dans le quartier (bâti sur le rocher). - Sonore, travaux exécutés principalement la nuit, demande une isolation phonique des maisons des riverains. <p><u>2 Déplacements</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piétons, pendant les travaux demande un passage piéton sous le tunnel du chemin de Frères Gris (accès Luynes, CAT, cimetière). Après les travaux prévoir un aménagement spécifique, aménagement non accidentogène avec éclairage public performant, meme observations sur les autres ouvrages. - Routier, demande d'une indemnisation des riverains de Fontcouverte compte tenu de l'allongement du trajet (1.8 km de déviation). Avant les travaux le chemin des Frères Gris doit être aménagé entre l'école St. François et le cimetière portion très dangereuse, fermeture du tunnel met les riverains en danger de mort. <p><u>3 Economie</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Justification, considère que le choix du doublement de la ligne sur Luynes est le résultat d'une erreur de diagnostic. Le besoin est d'alimenter les zones des Milles, la Pioline et la Durane. Le passage par Aix est un non-sens, seule la création d'un barreau ferroviaire entre Turin et la zone des Milles, en suivant la Luynes serait efficace.

			<p>Cette solution était préconisée dans le cadre de l'extension de la Durane et de l'Arbois.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Foncier, une estimation de la perte de valeur des immeubles riverains doit-être réalisée.
17	A	14/02	<p>Mr. Et Mme JULIEN- Mr. Et Mme LEGLISE - Mr. Et Mme HERAUD - Mr. Et Mme MERCIER. Membres du CIQ de Fontcouverte.</p> <p>Mitoyens des lots 149, 150, 152, 153, 355, 299, 316 etc. Affirme avoir été nullement consultés lors de la première phase d'enquête (consultation préalable).</p>
17-18	A	14/02	<p>Mr. N. LEGLISE 8 chemin de la Malouesse Lot 149, en bordure directe de la voie au niveau du pont du Chemin des Frères Gris.</p> <p>Période travaux : par rapport à des tests d'explosion réalisées en pleine nuit (sans préavis) – craint les explosions futures qui risquent de porter atteinte aux structures de la maison.</p> <p><u>Demande :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Si une expertise sera réalisée avant les travaux, - Si une isolation phonique est prévue, ou bien un relogement, - Si une indemnisation est prévue pour le détour lié à la fermeture du passage sous le pont (3 km pour Gardanne et 2 km Marseille) – pose les problèmes de circulation sur le Chemin des Frères Gris et les problèmes de poussières. <p>Après les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evoque les problèmes liés à la pollution de l'air par les motrices diesel, - Ainsi que la perte de valeur de la maison et de loyer due aux nuisances – pose la question de l'indemnisation.
19		14/02	<p>Mr. J. BONNISSEL habitant Turin s'est renseigné auprès de la commission sans observation portée au registre.</p>
19		14/02	<p>Mme N. MARIN Quartier Turin S'est renseigné auprès de la commission sans observation portée au registre.</p>
19	A	14/02	<p>Mr. JM PAUL - 3 hameau de la Malouesse 13080 Luynes Compte tenu des nuisances demande des murs anti bruits construits des deux côtés de la voie ferrée.</p> <p>Demande d'étudier une autre possibilité que le passage piéton sous le pont du chemin de fer (par exemple tunnel près du CAT).</p>
20-21	A	14/02	<p>Mr. M. MARIN – <u>Demande :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Une expertise/constat d'huissier des habitations avant travaux dans un rayon de 1000 m au moins, également sonore, -La mise en place de dispositifs d'isolation sonore/phonique pendant les travaux et lors de la mise en service, -Pour les piétons l'aménagement de passages protégés et éclairés pour accès au centre de Luynes, habitations, CAT, cimetière et école St. François, -Voie routière, une indemnisation couvrant les frais d'augmentation de trajet et risques liées aux travaux. <p><u>Concernant la perte immobilière</u> des habitations et terrains liés au projet, demande une estimation et les compensations financières.</p>

			<p><u>Souligne une erreur de diagnostic</u> sur la réalité des déplacements, du fait que le besoin est d'alimenter la zone des Milles, la Pioline, la Durane sans passer par le centre d'Aix. Une voie entre l'ancienne gare de Turin et les Milles eut été plus adaptée.</p> <p>Le financement aurait pu être mieux utilisé (rond-point ...).</p>
21	A		<p>Mr. J. PUJOL 300 av. L. Cartaux Luynes – <u>Met en avant</u> L'importance de la gare de Luynes par rapport à la population concernée. Luynes supporte les inconvénients sans les avantages du projet</p>
22-23-24	<p>B</p> <p>C</p> <p>A</p>		<p>Mme M. ISOARD née THERY – représente l'indivision de la parcelle HA 161 impactée par le projet.</p> <p>Concernant la parcelle triangulaire (env. 2000 m2) à l'extrémité de la propriété coté Turin – <u>Souhaite des réponses aux points suivants</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Quelle est la motivation de SNCF et quel usage en fera-t-elle (il s'agit d'une colline rocheuse, un chemin existe pour accéder à la voie entre l'ouvrage SCP et un cabanon). Elle demande que l'impact soit réduit au minimum. -La parcelle est classée en EBC, le PLU sera révisé et la parcelle déclassée. Quel sera son classement après travaux. -sur quelle base sera fixé le prix du m2. Quelle méthode d'évaluation, qui discute avec les domaines, -SNCF a-t-elle besoin de la totalité de la parcelle – une convention d'occupation temporaire est envisageable pendant les travaux, -Un accès sur la route de Gardanne existe, si elle doit disparaître elle est prête à discuter de la réalisation d'une autre voie d'accès. -Souhaite connaître la largeur de la bande de terrain demandée (expropriée) le long de la voie – quand sera élaboré le cahier des charges pour l'appel d'offres lancé aux entreprises (concernant le terrain impacté). - La clôture actuelle devra, au même endroit, être remplacée par un mur de 2.50 m pour diminuer les nuisances causées par le doublement de la voie. -Elle demande de garantir que le cabanon, en limite de propriété, auquel elle attache de l'importance, soit préservé. <p><u>Plus généralement, il est demandé :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -D'élargir le pont des frères Gris en totalité, pour plus de sécurité pour les piétons (ESAT) et accès à l'école St. François, -Souhaite connaître le coût du projet son financement et le coût pour le tronçon qui la concerne. -Demande de démontrer en quoi l'élargissement du tronçon concerné (500m entre l'ancienne gare de Luynes et le Groupe Chapuis) est indispensable pour passer de 3 à 4 trains/h/s, car le tronçon plus court entre Séptèmes et Plan de Campagne conditionnera la fréquence des allers-retours. Pourquoi s'engager sur un tel coût si cela n'est pas nécessaire. -Souhaite discuter désormais sur la base de données écrites et non plus orales.

26-27-28	A	28/02	<p>Mme Mr F Pons 495 Chemin des Frères Gris (3 pages dactylographiées)</p> <p><u>Sur la forme du dossier</u> : dossier trop technique, non actualisé sur certains points, les travaux ne sont pas clairement explicités. Deux horizons de projet (2020-2030), mais les impacts ne sont analysés qu'à l'horizon 2020, l'étude d'impact doit être réalisée sur l'infrastructure à terme et non sur une période intermédiaire.</p> <p><u>Les éléments présentés répondent peu à l'utilité publique du projet</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> -avec l'abandon de la halte de Luynes le projet ne tient plus ses ambitions d'assurer une meilleure desserte et irriguer la zone. -Le doublement de la voie, dans le secteur, se justifiait par la halte de Luynes, si elle ne se fait plus quel intérêt de le maintenir. Pourquoi ne pas doubler entre Gardanne et Simiane, ou entre Aix et Luynes zones moins habitées, ou répartir le doublement sur plusieurs tronçons – pourquoi ne pas déplacer le doublement de la voie ou en doubler moins. -Luynes sera le seul territoire avec doublement de la voie sans halte ferroviaires les Luynois n'en supporteront que les inconvénients du projet. <p><u>Concernant les études acoustiques</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> -les mesures ont été faites sur 1 seul jour par vent de mistral, des mesures sur plusieurs jours sont nécessaires (insertions thermiques en particulier). -les points de mesure PF3 et PF4 sont mal implantés, PF4 était perturbé par des travaux du riverain, -la topographie utilisée est médiocre, alors que IGN a réalisé des levers Lidar. Il existe des discordances importantes sur les altitudes des bâtiments qui impactent la qualité du modèle. Des doutes sont émis sur la validité et le calage du modèle utilisé par SNCF, -il est indispensable de connaître ou sont les zones avec modification significative, de plus l'étude acoustique se base sur l'horizon 2020 et non 2030. - les cartes fournies sont des cartes en situation actuelle avec projection à 2020, elles ne permettent pas de juger du nombre de l'impact (décibels) sur la parcelle. <p>Ce type de représentation n'est pas légal,</p> <ul style="list-style-type: none"> -la SNCF réseau est accusée de cacher le réel impact acoustique aux Luynois, -sur les cartes présentées il manque de nombreuses habitations, il n'y pas d'effet visuel d'effet des bâtiments sur les courbes de bruits, ce qui paraît impossible. <p><u>Concernant le secteur du Chemin des Frères Gris à Luynes</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - n'est abordée que la circulation automobile, sans le cheminement piéton, alors qu'ils doivent être conservés (enfants, personnes âgées et d'établissement sensible), évacuation de quartier en cas de nécessité. - la carte utilisée pour la circulation automobile n'est pas à jour, cet impact est donc beaucoup plus nuisible. <p>Ainsi le dossier présenté manque d'éléments précis pour les horizons 2020 et 2030 (étude d'impact). Le modèle pour les mesures de bruits manque de validité, les cartes présentées ne reflètent pas l'impact réel.</p> <p>L'abandon de la halte de Luynes devrait obliger à repenser le projet global et la situation du doublement de la voie au droit de Luynes en particulier.</p>
----------	---	-------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

29	A	28/02	<p>Mr. Mme M. SCHWARTZ – 15 hameau de la Malouesse 495 Chemin des Frères Gris Luynes (1 page dactylographiée).</p> <p>L'étude d'impact mentionne une diminution des nuisances acoustiques (PK 414 par effet de masque. Or le lotissement situé à l'Est ne bénéficie de cet effet, or cette singularité n'est pas mentionnée alors que la gêne est importante en particulier pour les trains de marchandise. Ils réclament donc une protection acoustique.</p> <p>Qualité de l'air, pas d'effet selon le dossier alors que par vent d'Est le quartier est très exposé aux rejets des trains (aérosols, combustion ...) Ils souhaitent que ce sujet soit mieux traité.</p> <p>Pont des Frères Gris, ils demandent, à l'occasion des travaux de doublement, d'élargir le trottoir très dangereux pour les piétons en particulier pour les handicapés (CAT) et personnes âgées.</p>
30	A B	28/02	<p>Mr. FOURNIER R. 3 bis Chemin des Frères Gris – <u>Demande</u> ce qui est prévu pour les travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> -de jour, ou nuit, les nuisances sonores, poussières, pollutions, le dépôt des engins- l'accès aux maisons proches. <p><u>Acquisitions foncières</u> de Monsieur GONTERO ; temporaire, permanente, bassin de rétention.</p> <p><u>Après les travaux</u> : dégradation de l'environnement (arbres) qu'est – il prévu en compensation.</p> <p>-Aménagement du pont des Frères Gris pour le passage piétons.</p>
30-31	A	28/02	<p>Mr. GLEIZE J. 27 allée du capricorne Luynes (chemin Morazini)</p> <p>La voie longe son terrain. Il <u>attire l'attention sur</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> -les nuisance sonores et visuelles (passager et fret), - la destruction de la végétation du talus et la vision directe sur les trains, - sécuritaire, jet de cailloux depuis le sentier qui longe la voie et intrusion de sangliers. <p>Il pense que le barreau entre Gardanne eut Aix Les Milles eut été préférable.</p> <p>Il fait état de problèmes d'embouteillage de Luynes au carrefour Parrefour rond-point Gardanne.</p>
32	A	28/02	<p>Mr. B. ROCHE Hameau de Malouesse <u>Met en avant par rapport au doublement</u> : Les nuisances sonores, notamment sur les aiguillages, et la sécurité des piétons sous les ponts.</p> <p>-Préconise l'utilisation d'un passage souterrain d'écoulement des eaux à proximité du pont actuel comme passage pour piétons.</p>
32	A	28/02	<p>Mr. A. PROTO – 15 chemin de Malouesse,</p> <ul style="list-style-type: none"> -A été victime des « mines » de la SCP et craint des dégâts sur les maisons, -Demande une expertise avant et après les travaux, - Demande un mur anti-bruit du fait de l'accroissement du trafic.
33		28/02	<p>Mr. E. PICHOM – 11 chemin de la Malouesse <u>Affirme</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Avoir été victime des tirs de mine de la SCP et demande un constat (état des lieux) avant et après travaux, -Demande également un mur anti-bruit.
33	A	28/02	<p>Mr. PIROLA - Les Frères Gris</p> <p>Demande un parking à la gare d'Aix pour inciter les gens à prendre le TER.</p>
33		28/02	<p>Mr. GASTIN - 5, Hameau de Malouesse - <u>Demande</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Si un mur anti-bruit est prévu le long du Hameau (Chemin Malouesse),

			-Comment se protéger des nuisances (bruit) a la sortie de la double voie (retour à la voie unique), -Regrette vivement les 'coups de Klaxons intempestifs de la part des conducteurs sur le passage de la courbe entre Aix et Luynes.
34	A	28/02	Une personne approuve les observations précédentes. S'inquiète de la sécurité des passages piétons sous les ponts durant les travaux.
35-36	A	28/02	Mr. E. WENDLING – Association syndicale du Hameau de Malouesse -2 pages dactylographiées – A consulté 20 familles du hameau – <u>Déclare</u> : -Etre inquiet des <u>nuisances sonores</u> particulièrement au niveau de l'aiguillage, absence de mesures précises sur cet impact, - que l'examen des cartes (PK 414) contredit le fait qu'un effet de masque diminue ces nuisances du fait que le lotissement se situe à l'Est de la voie ferrée - il est de plus exposé au bruit causé par le passage de 2 à 1 voie. - En conséquence il requiert la mise en place de protections acoustiques. Ces inquiétudes sont maintenues malgré le fait que SNCF ait évoqué la mise en place de clôtures urbaines, qu'il ne juge pas suffisantes. Il demande des réponses précises aux questions et inquiétudes formulées, ainsi que des précisions sur le <u>calendrier précis des travaux</u> précisant les périodes de nuisances.
S10 - Aix Service de l'Urbanisme			
6	A	24/01	Mme GEIS – Aix-en-Provence La solution d'un train aérien (type Orlyval) a -t-elle été envisagée ?
6			Mr. TERRIELA – Aix-en-Provence Est venu prendre connaissance du dossier, il prépare une note technique qu'il remettra à la commission.
7	A	20/01	Mr. D. FRANCON Bouc bel Air (message à l'adresse mel dédiée) Bouc Bel Air va créer un sentier de randonnée passant sous le pont entre Luynes et Gardanne. Souhaite connaître la teneur, la date des travaux et savoir s'il sera impacté par le projet.
8	A	20/01	Mr. R. DUCHER 6 B Traverse Sylvacanne Aix-en-Provence. - Regrette l'absence de gare prévue au niveau du Campus Universitaire. Eviterait aux étudiants de Marseille une perte de temps à la gare d'Aix et navette bus pour aller au Campus. - L'absence d'électrification de la ligne empêche toute liaison directe avec le reste du réseau notamment la ligne Marseille Aubagne. Un train direct Aix – Toulon améliorerait l'offre régionale en matière de déplacement.
	A	27/01	Mme. MOTTON demande : -Pourquoi il n'y a pas de stop à Aix pôle d'activité (beaucoup de personnes y travaille). -La communication du plan de mobilité des Bouches du Rhône afin de connaître comment sont choisies les haltes.
12	B	21/02	Mr. JLPF IMAUVEN - 594 carraire Espardinaux- 13520 Trets. -En qualité de propriétaire de la parcelle HB 28 non bâtie (lieudit Turin) – figure nominativement dans le dossier (enquête parcellaire). - Egalement propriétaire de la parcelle HB 27 (bâti cadastré lieudit Turin – bail à réhabilitation), n'a reçu aucun courrier à ce titre.
		21/02	Anonyme

12-13	A		Propriétaire riverain près de la gare d'Aix et habitant sur St. Lazare et rue de la Poudrerie attire l'attention sur la coexistence de nombreux chantiers (Gare/Poudrerie, faculté de droit) sur la période 2017,2018,2019, qui poseront des problèmes de circulation sans une bonne coordination des projet et une gestion de la circulation, souhaite-le maintient dans la mesure du possible, des arbres de haute tige.
13	A	21/02	Anonyme Le quartier de la gare manque de parking, souhaite l'augmentation de la capacité de parking du rectorat (souterrain ou à étage).
15	C		<p>A GALLESE Adjoint délégué à l'urbanisme et aménagement du territoire (Mairie d'Aix) – 1 courrier 2 pages recto/verso du 16 février. Concerne la mise en compatibilité du PLU d'Aix suite au projet. <u>Les modifications portent sur</u> : les règlements des zones UR, 1AU, et N – les dispositions relatives à la trame verte et bleu, la liste des emplacements réservés, la réduction d'espaces boisés classés et de masses boisées ainsi que la suppression d'éléments du patrimoine.</p> <p>1) Règlement des zones UR, 1AU et N : -L'article 1AU-2 doit être complété pour permettre « <i>les constructions, installations et ouvrages ainsi que les affouillements et exhaussements de sols s'ils sont nécessaires à la modernisation et l'exploitation d'infrastructures ferroviaires</i> ». Or cette prescription complémentaire n'est pas nécessaire dans la mesure où seuls les secteurs 1AU1-UM de la Pauliane est concerné par les travaux de modernisation. Or ces travaux correspondent au critère d'opération d'aménagement d'ensemble et d'autre part au règlement de la zone UM qui autorise les exhaussements et affouillements et également les constructions installations et ouvrages nécessaires aux services public (UM en zone mixte). Il en est de même pour la zone N qui autorise à l'article 2 « les affouillements et exhaussements nécessaires à la réalisation des occupations du sol autorisées (redondance avec le texte proposé). La mise en compatibilité du PLU d'Aix n'est donc pas nécessaire pour les articles 1AU-2 et N2, et la Mairie ne le souhaite pas. Concernant l'article UR2, la modification en cours du PLU prévoit de modifier l'article UR1 ce qui évitera de modifier l'article UR2 pour le projet. La modification du PLU ne sera donc pas nécessaire si la modification N° 1 du PLU, prévue, est antérieure à la DUP du projet.</p> <p>2 Modification trame verte et bleu : n'est pas également nécessaire dans la mesure où le dossier d'enquête prévoit de réduire les emprises des réservoirs de biodiversité au droit des ouvrages touchés par le projet. Cette modification n'est donc pas souhaitée.</p> <p>3 Modification des planches A portant création d'espaces réservés réduction d'espace boisés et suppression d'éléments patrimoniaux. <u>Emplacements réservés</u> : il a été tenu compte des observations lors de la réunion d'examen conjoint du 25/10/2016. Mais si la réduction des espaces N° 264, 504, 82 sont mentionnés – la réduction concomitante de l'espace réservé N° ,264 n'apparaît pas dans le volume 6 du dossier d'enquête publique.</p>

			<p>Concernant l'élément de patrimoine EP-153 (pont du chemin de Valabre) qui est impacté par l'emplacement réservé N° 504 (création d'un bassin hydraulique) laisse un doute sur le devenir de cet élément de patrimoine.</p> <p>Il est donc important de préciser ce qu'il advient de l'emplacement réservé n°264, ainsi que l'élément de patrimoine EP_ 153 afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté dans la mise en compatibilité du PLU d'Aix en Provence.</p> <p><i>SNCF RESEAU a pris connaissance de ce courrier.</i></p>
	A	01/03	<p>Mr. ALARY Bernard – Remet un mémoire très technique de 5 pages qu'il a également communiqué au groupe mobilité de la Fédération des CIQ d'Aix.</p> <p><u>-Observation générale</u> : remarque que le projet n'a pas fait l'intérêt des Assises régionales des transports – Est-il compatible avec la DTA des BdR – Il ignore totalement les aspects intermodaux – il n'est pas intégré dans une étude globale cohérente des déplacements. Il n'y a pas de vraie modernisation de la ligne, seuls quelques aspects sont traités.</p> <p><u>-Inadéquation avec les besoins de déplacement globaux</u> : le projet provoquera un afflux de passagers vers la gare d'Aix du fait du report des véhicules particuliers et des cars, alors que l'accès à la gare est déjà congestionné et qu'il n'existe pas de stationnement potentiel dans le périmètre – Le projet se limite strictement au volet ferroviaire, pas d'information sur la mise en place du BNHS sur la zone, résultat paralysie du centre-ville et désaffectation du service ferroviaire, d'où un gâchis des investissements publics – Pas de prolongation jusqu'à la Calade avec gare et parking relai.</p> <p><u>-Déphasage avec le niveau requis d'insertion environnementale</u> :</p> <p>-Le profil en long de la ligne n'est pas au dossier, le profil en rampe de la ligne est inadapté en desserte périurbaine,</p> <p>-La traction diesel est source de pollution, pas d'indication sur la cause du rejet de l'électrification, ce type d'investissement est anachronique en 2020 alors que les réseaux de transport tendent vers l'électrique.</p> <p><u>-Fréquence et performances</u> : le ferroviaire est en concurrence avec les cars (temps de parcours, fréquence, coûts) – le pendulaire a-t-il été envisagé – le report des cars vers le train est marginal – Fret, le projet ne parle pas de trains de marchandise (quelle tranche horaire, types de convois, émission sonore, pollution), leur circulation de nuit serait très nocive.</p> <p><u>Observations particulières</u> :</p> <p>Aix : (cf. intermodalité), nuisances au Parc Jourdan non étudié (bruit, réverbération) – Fermeture du parking Efia durant les travaux à proscrire – devenir des bâtiments SNCF place Desplace à préciser) – valorisation des acquisitions foncières – rapprochement avec la gare routière quelle signification.</p> <p>Gardanne : étude acoustique à faire au Pavillon du Roy René,</p> <p>Hydraulique : fréquence de retour 30 ans trop courte,</p> <p>Risques incendie : débroussaillage indispensable, tunnel des 4 Tours en tranchée ouverte défavorable,</p> <p>Halte Plan de Campagne : implantation en courbe non judicieuse, surtout en l'absence de contrôleurs,</p>

			<p>Armement de voie : aucune indication LRS (long rail soudé) meilleure solution – la totalité de la voie fera -t-elle l’objet de meulage.</p> <p>Base travaux des Milles : le remblaiement est-il utile, quid du risque d’inondation – établissement bruyant (présence d’hôtel -risques de nuisance).</p> <p>Sureté : accès au TER ouvert sans contrôle, absence de contrôleur programmée vecteur d’incivilité et délinquance entre les deux villes.</p> <p>Comparaison économique : la stabilité euro constante est spécifiée pour les cars mais pas pour les trains (à corriger).</p> <p>Conclusion : indispensable que les autorités de tutelle établissent un plan directeur des déplacements (intermodalité/horizon des performances à satisfaire/cohérence des maillons à chaque nœud).</p> <p><u>Nota</u> : <i>SNCF RESEAU a pris connaissance de ces observations souvent très techniques.</i></p>
--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3 Questions réponses relatives à l'utilité publique du projet

3.1 Remarque préliminaire

Ce volet de l'enquête s'est exercé sur l'ensemble des sept communes concernées par le projet. Les registres ont été mis à disposition du public du 23 janvier 2017 au 03 mars 2017 soit durant 40 jours.

Ce volet est soumis, tout particulièrement au code de l'environnement et notamment :

- Article L.123- 6 Enquête publique unique (lorsqu'une enquête au moins répond à l'article L.123-2).
- L.122-1 et suivants - R122-1 et suivant -Etude d'impact des projets de travaux d'ouvrages et d'aménagements,
- L.123-1 à L123-16 - R123-1 à R123-23 - Enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Principales étapes de mise en place du projet :

- Décembre 2011-Validation des scénarios à étudier dans le cadre des études préliminaires (EP),
- 14 avril 2014 Arrêté préfectoral portant prise en considération de la mise à l'étude du projet Marseille-Aix 2 ème phase.
- 19 novembre /17 décembre 2014 - Concertation publique préalable.

Le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale et a été soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

Lors de la concertation publique préalable le public a pu s'exprimer et apporter certaines orientations ou modifications au projet.

- **78** personnes ou représentants d'organismes concernés se sont exprimés au cours de l'enquête.
- **62** d'entre eux ont traité de façon prioritaire le volet utilité publique du projet.

Afin d'éviter les redondances la commission d'enquête a récapitulé et exprimé ses questions sous 7 rubriques principales qui reprennent tous les aspects du projet dans sa phase travaux et mise en service.

Elles ont trait à :

- 1 La conception et le contenu du projet,
- 2 Les nuisances du projet en cours de travaux,
- 3 Les nuisances en phase d'exploitation,
- 4 La sécurité des piétons et des passagers,
- 5 Les moins-values induites par le projet et les demandes d'indemnisations,
- 6 Questions observations particulières.
- 7 Intermodalité du projet.

De par sa nature le projet ne traite que de l'aspect « ferroviaire » de l'opération, aussi les observations du public et celles de la commission d'enquête traiteront de l'aspect intermodalité qui est le garant de la réussite sociale et économique du projet.

3.2 Interrogations du public et de la commission d'enquête réponses de SNCF RESEAU

Les différentes observations et commentaires formulés par le public ainsi que notre propre perception du projet nous conduisent à formuler les interrogations ci-après, qui appellent des réponses de la part du pétitionnaire.

Questions 1 - Concernant la conception et le contenu du projet

- **La conception du projet est jugée très conventionnelle** par rapport à des techniques modernes, type Orly Val par ex. Il s'agit d'une seconde phase, mais a-t-on, à l'origine, envisagé une solution innovante compte tenu de la modicité du parcours et des enjeux en termes de transport et développement.

De nombreuses solutions ou « sous-solutions » ont été évoquées et étudiées depuis les 20 dernières années. Seules celles ayant eu une vraie légitimité comparative ont été retenues. Deux niveaux de comparaison sont nécessaires :

- Un premier niveau concerne les **partis d'aménagement**. Ce sont des grandes solutions bien distinctes sur le plan du territoire ou des fonctionnalités qui ont fait l'objet d'une étude de faisabilité. L'arbitrage de ces grands partis se fait à un niveau politique régional voire national.
- Un deuxième niveau d'analyse correspond à **l'étude des variantes** à l'intérieur du projet préalablement choisi parmi les partis.

Au total, quatre partis et deux variantes ont été étudiés comme explicité dans le Volume 2 – pièce F pages 294 et suivantes de l'enquête publique.

Dans le cadre du CPER 2007-2013, plusieurs études ont été menées afin de définir le programme de modernisation le plus réaliste et le mieux adapté, pour tenir compte des enjeux socio-économiques, techniques et financiers.

La conception du projet est dimensionnée par le cadrage financier fixé par les partenaires et également par les contraintes techniques ferroviaires, notamment la capacité de la gare de Marseille St Charles.

Une étude de capacité globale de l'étoile ferroviaire d'Aix-en-Provence, intégrant les perspectives de développement du nœud ferroviaire marseillais envisagées au titre du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) qui prévoit notamment la réalisation d'une gare souterraine sous Marseille St Charles à l'horizon 2030, a été menée entre 2011 et 2012 afin de travailler de manière coordonnée l'ensemble des projets ferroviaires : Réouverture Aix – Rognac, Augmentation de Capacité Aix Meyrargues/Pertuis Manosque, Réouverture Gardanne – Carnoules.

Le Comité de Pilotage du projet, composé de l'État, la Région PACA, le Département des Bouches-du-Rhône, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, a validé, à la suite de la présentation des résultats de l'étude de capacité, les éléments pris en considération d'un point de vue socio-économique, technique et financier dans le cadre des Études Préliminaires (EP). Le Comité de Pilotage a notamment retenu l'abandon du projet de TER à Grande Vitesse (TER GV) reliant Aix Ville à Marseille St Charles via la gare Aix TGV ainsi que le de barreau ferroviaire Luynes – Les Milles.

La commission d'enquête prend acte des études de faisabilité du projet et des différentes variantes envisagées tant sur le plan technique que financier. La solution retenue par SNCF RESEAU ayant été validée par le Comité de Pilotage du projet.

▪ **Le doublement de la voie ne concerne que 3.5 km, situation/utilité**

- Pourquoi n'a-t-on pas prévu le doublement de l'ensemble de la ligne qui eut permis de l'optimiser. Est-ce pour des raisons techniques ou financières.
- Il est également demandé pour quelle raison, technique ou financière, le doublement de la ligne n'a pas été fait de l'autre côté de la ligne actuelle, en zone boisée inhabitée, plutôt qu'en zone urbanisée.

Plusieurs scénarios de desserte ont été étudiés dans la seconde phase du projet de modernisation de la ligne Marseille Gardanne Aix. Il s'agit d'une ligne sinueuse sur laquelle la vitesse des trains est relativement faible (entre 90 et 110 km/h), en raison de son profil en long et du rayon des courbes : plus les courbes ont des rayons faibles, moins le train peut rouler vite. Ce tracé sinueux et contraint induit un grand nombre d'ouvrages d'art, tous les 300 mètres en moyenne. Ces nombreuses contraintes techniques et le développement de l'urbanisation le long de la ligne ferroviaire rendent complexe et coûteux le doublement intégral et l'électrification de celle-ci.

Le doublement de la voie ferrée sera réalisé côté droit de la ligne en allant vers Marseille car l'élargissement de la plateforme peut s'effectuer quasiment sans modifier la voie existante et en limitant l'impact sur les acquisitions foncières. Sur certaines zones, comme la ligne droite de Turin, le doublement de voie de l'autre côté de la ligne actuelle aurait nécessité d'impacter la paroi rocheuse. Sur la zone de Luynes, l'impact sur les bâtis existants aurait été plus important (entre le chemin des Frères Gris et le chemin Morazzani) et techniquement difficile, voire impossible, notamment au droit du pont Canal étant donné la configuration de la paroi rocheuse. De plus, l'impact environnemental aurait été plus conséquent notamment dans le secteur inscrit du pavillon de chasse du Roy René.

La commission d'enquête, juge les réponses satisfaisantes dans la mesure où les choix techniques du segment de la ligne qui doit être doublé sont conditionnés par la morphologie du terrain, le profil en long de la ligne ainsi que l'implantation et la configuration de la ligne existante. Un souci de minorer, autant que faire se peut, les emprises foncières nécessaires au projet est également relevé.

- Pour qu'elle raison le doublement se situe-t-il en zone urbanisée (Luynes) alors que la halte a été supprimée. N'aurait-on pas pu ou dû le faire ailleurs pour éviter nuisances, expropriations et diminuer les impacts.

La mise à double voie entre Luynes cœur de village et le lycée de Valabre est le scénario retenu qui conduit à créer une portion de double voie qui permettra le croisement dynamique des trains nécessaire pour atteindre l'objectif de 4 TER/h/s. Actuellement entre Aix-en-Provence et Gardanne, 6 TER par heure (3 dans le sens Aix – Gardanne et 3 dans le sens Gardanne – Aix) circulent sur la voie unique en heure de pointe. La distance de voie unique est de 9,2km et le tronçon de double voie à l'arrivée sur Gardanne réalisé durant la 1^{ère} phase de modernisation permet de rattraper un éventuel retard. En situation nominale les 6 TER circulant entre Aix-en-Provence et Gardanne se croisent en gares d'Aix-en-Provence et de Gardanne. Pour passer à 4 TER/H/sens, c'est-à-dire un cadencement au 1/4h, le croisement des trains se fera en dynamique, c'est-à-dire en pleine ligne.

La zone de doublement de voie découle de l'offre de transport décidée par la Région : nombre de trains, cadencement, politique d'arrêt et matériel roulant. Cette zone a été optimisée dans le projet présenté à l'enquête à l'issue de la concertation L. 103-2 qui s'est tenue en décembre 2014 à l'issue de laquelle la halte de Luynes a été retirée du projet. Au droit de l'ex-projet de la halte de Luynes (proche avenue Ferrini), il n'y a donc plus de doublement prévu. Pour ce qui est de l'impact foncier, la stratégie d'évitement a été mise en place à Luynes, notamment entre l'avenue des Frères-Gris et le chemin Morazzani. L'incidence foncière du projet a été ainsi optimisée avec d'une part la recherche

d'aménagement à réaliser sur le foncier SNCF Réseau, d'autre part des besoins fonciers maîtrisés par la mise en œuvre d'ouvrages de soutènement. De plus, des mesures particulières d'insertion paysagères sont prévues. Concernant les nuisances, notamment acoustiques, et grâce à la dernière optimisation du projet (ne figure pas dans le dossier d'enquête), l'impact sonore lié à l'augmentation du trafic et notamment au passage des trains sur l'aiguille va se déplacer vers le sud, soit au droit d'une zone moins urbanisée côté est de la ligne (nouvelle réduction de l'impact).

La commission d'enquête prend acte du fait que la situation du doublement est liée d'un part aux aménagements réalisés lors de 1^{er} phase de modernisation d'une part, ainsi qu'à l'offre de transport acquise à l'issue des travaux de modernisation de la 2^{ème} phase d'autre part et ce dans la mesure où l'offre de transport relève du Conseil Régional.

- **Concernant le tracé de la ligne**, la variante du « barreau de Luynes les Milles » un temps envisagée aurait permis d'éviter une grande partie des zones urbanisées. Pour quelle raison a-t-elle été abandonnée.

L'abandon du projet de barreau ferroviaire Luynes – Les Milles a en effet été validé lors du Comité de Pilotage du projet en décembre 2011 car il constituait une infrastructure nouvelle à créer entre Luynes et Les Milles avec d'importants impacts techniques, fonciers et environnementaux, notamment sur la zone des Milles. Cet aménagement aurait également augmenté le temps de parcours entre Marseille et Aix en Provence. Une analyse multicritère de cette variante est présentée dans le Volume 2 – pièce F – pages 296 et suivantes de l'enquête publique.

La commission d'enquête reconnaît les contraintes et inconvénients qui ont conduit à l'abandon du barreau ferroviaire de Luynes / les Milles, qui par ailleurs aurait eu un impact important sur la zone des Milles. Ces arguments est par ailleurs explicité dans le dossier d'enquête.

- **Concernant les haltes et gares**,
 - Pour quelles raisons les haltes de Luynes, malgré son intérêt et Aix université campus ont elle été abandonnées.
 - Il est constaté que Luynes supporte les inconvénients du projet sans bénéficier des avantages.
- **le projet de halte à Aix Facultés** a été finalement abandonné à l'issue de la phase AVP compte tenu de sa proximité immédiate de la gare d'Aix Centre, quartier des facultés desservi depuis celle-ci par le futur Bus à Haut Niveau de Service (Ligne B) de la Communauté du Pays d'Aix (CPA) ;
Il est important de noter que l'ajout de nouveaux points d'arrêt entraînait un allongement du temps de parcours entre Marseille et Aix-en-Provence et des aménagements techniques dans un secteur très contraint. De plus, le projet de BHNS permettra de desservir ce quartier depuis et vers la gare ferroviaire d'Aix Centre, située à moins de 600m de la halte BHNS projetée. De ce fait, ce projet de nouvelle halte n'a pas été présenté à la concertation mais reste envisageable à plus long terme.
- Le projet **de halte ferroviaire à Luynes**, au croisement de la voie ferrée et de l'avenue Fortuné Ferrini, inscrit dans les documents de planification territoriale de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix a été étudié. Cette halte présentait un intérêt certain, dans une logique de proximité pour les résidents de Luynes et des quartiers environnants, mais surtout, dans l'hypothèse d'une desserte en Transport Collectif en Site Propre (TCSP) coordonnée et orientée vers le pôle d'activités d'Aix d'une part et vers le quartier du Pont de l'Arc, d'autre part. Durant la concertation L. 103-2, ce projet de halte a été très contesté par la population notamment lors de la réunion publique de Luynes, qui s'est tenue le 26 novembre 2014, en raison des nuisances routières et sonores qu'elle

pourrait potentiellement engendrer, des contraintes de stationnement pour les voitures et des impacts liés à la mise en place d'un TCSP dans la traversée de Luynes.

A l'issue de la concertation, la ville d'Aix en Provence et la Communauté d'Agglomération ont indiqué de ne plus vouloir soutenir ce projet de nouvelle halte. Néanmoins, il est à souligner que les travaux qui seront réalisés dans le cadre de la 2^{de} phase de modernisation de la ligne Marseille – Aix-en-Provence ne sont pas de nature à compromettre à moyen ou long terme la réalisation d'une halte ferroviaire à Luynes, les aménagements devant être adaptés au site qui sera pressenti pour l'accueillir, sous réserve également que le foncier environnant soit préservé pour les aménagements autres que ceux ferroviaires (intermodalité, urbanisme).

La commission d'enquête,

- *Concernant la halte d'Aix Faculté, reconnaît l'argument de son abandon lié à la proximité de la gare d'Aix,*
- *Concernant l'abandon de la halte de Luynes réclamée avec insistance dans l'enquête publique, considère que décision a pu être prise « rapidement ».*

Elle recommandera d'examiner à nouveau sa création, lors de travaux d'aménagement ultérieurs et pour se faire de préserver le foncier nécessaire à son implantation.

- **Il n'est pas question de parking sur la future halte de Plan de Campagne**, un parking à étage ou souterrain est-il envisageable et prévu,
La future halte est bien accueillie, mais on demande sa situation, les services et la création d'un parking, du personnel, une coordination avec les bus et une voie pour les piétons et vélos.

Sur le **site de Plan de Campagne**, le projet vise à aménager la nouvelle halte initialement prévue dans la 1^{ère} phase. Cet aménagement consiste à créer deux quais sur le domaine ferroviaire et leur accès à partir de la route départementale n°543. Les études d'aménagement liées à l'intermodalité et à l'urbanisme autour de la halte, qui sont les conditions de réussite à la mise en œuvre de celle-ci, sont sous Maîtrise d'Ouvrage de la Métropole Aix Marseille Provence. Sur le secteur de Plan de Campagne, une approche globale des enjeux de Transports Collectifs (TC), urbains, routiers, environnementaux (présence d'un pipeline, risque technologique, zones inondables), accès pour les pompiers, etc. est nécessaire et va au-delà de la seule vision ferroviaire. Les études en cours menées par la Métropole pour l'aménagement du Pôle d'échange Multimodal se sont orientées sur le site situé au sud de la halte ferroviaire.

La commission d'enquête, abonde dans le sens de SNCF RESEAU qui souligne l'importance de l'intermodalité et la nécessité d'une approche globale des enjeux de transport collectifs dont elle n'a pas la maîtrise. Cette halte crée dans le cadre du projet doit être intégrée dans l'aménagement du Pôle d'échange multimodal situé au Sud.

- **Le parking de Gardanne est toujours saturé**, quelles mesures sont prévues.
- **Une augmentation des places de parking** de la gare d'Aix en Provence du Rectorat et de Gardanne, est souhaitée, est-ce envisagé.
- **La demande est forte** pour la création ou l'amélioration de parking, de zones de covoiturage, d'emplacement de vélos sur les gares.
- **Ainsi que l'amélioration de la desserte par les bus, intermodalité.**

Le projet de modernisation de la ligne s'inscrit dans une offre globale, bénéficiant à l'ensemble de la région afin d'établir un maillage efficace permettant à chacun d'emprunter facilement les transports pour rejoindre l'une des gares comprises entre Aix-en-Provence et Marseille. Les connexions se feront

plus simplement et plus efficacement. De même, des infrastructures adaptées, notamment des parkings, permettront de se garer facilement et poursuivre son trajet en train. SNCF Réseau ne réalise pas les aménagements liés à l'intermodalité des gares, notamment le projet d'extension des parkings, zone de co-voiturage, d'emplacement vélo qui sont portés par la Métropole, les Collectivités concernées.

Dans le cadre du projet, SNCF Réseau a souhaité mettre en place un partenariat avec l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise (AGAM) et l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix (AUPA) afin de renforcer l'insertion du projet dans son territoire.

Les agences d'urbanisme ont travaillé en coordination et apporté leur expérience ainsi que toutes leurs connaissances relatives à leur territoire respectif et plus spécifiquement sur le sujet des gares et haltes. Elles ont participé aux différentes réunions de travail avec les partenaires financiers (Etat, Région, Département, MPM et CPA), les communes concernées (Marseille, les Pennes-Mirabeau, Septèmes les Vallons, Cabriès, Bouc Bel Air, Simiane, Gardanne, Aix en Provence) afin de présenter l'état d'avancement de leur travail et les propositions identifiées. L'AUPA est intervenue sur les gares et haltes suivantes : Aix en Provence, Luynes, Gardanne, Simiane, Plan de Campagne.

Certaines pistes identifiées ont d'ores et déjà été amorcées par les acteurs locaux comme l'extension des parkings et la réorganisation des réseaux de transports collectifs autour des gares de Simiane et de Gardanne, la réalisation du parking de St Antoine avec l'extension de la ligne 1 du SMITEEB vers ce pôle d'échange, les réflexions quant à l'amélioration des conditions d'intermodalité entre le Bus à Haut Niveau de Service Est-Ouest (utilisant notamment la couverture de la L2) et le ferroviaire au niveau de la halte de Picon Busserine, la définition des enjeux de développement, d'amélioration et de diversification de la fonction de pôle d'échange autour de la halte de Septèmes les Vallons.

La commission d'enquête reconnaît que *sur ces observations également, le Maître d'ouvrage n'a pas la maîtrise de l'intermodalité, de la desserte des gares et des parkings. Elle insiste sur le fait que ces considérations devraient aller de soi et être un élément majeur de la décision d'exécuter tout projet de transport.*

- **Concernant l'allongement des quais** des gares de Saint Antoine et Simiane, l'utilisation de wagons à deux étages eut permis de l'éviter, pour quelle raison cela n'a pas été prévu.

Le choix du matériel roulant qui est amené à circuler sur une ligne est du ressort de la Région. Sur la ligne Marseille - Gardanne - Aix, les nombreux ouvrages d'art et notamment le gabarit des tunnels qui ne permet pas, sans travaux conséquents, la circulation de rames à doubles étages. Certains tunnels sont situés en zone urbanisée (tunnel de la Gavotte), leur élargissement aurait un impact important sur les bâtis à proximité.

La commission d'enquête prend acte de l'impossibilité technique d'utiliser des wagons à deux étages.

- **Le mode de traction/énergie**, l'électrification de la ligne, moins polluante et qui aurait permis des connections avec d'autres réseaux, a été abandonnée, est-ce pour des raisons techniques ou financières. Est-elle prévue à terme.

L'électrification de la ligne a été étudiée durant la phase Avant-Projet et présentée à la concertation. Durant la concertation, l'électrification a été peu soutenue par la population, pour laquelle la priorité est d'abord l'amélioration de l'offre ferroviaire, tant qualitativement que quantitativement. De plus, son coût important (147 M€) n'a pas permis de la financer au titre du CPER 2015-2020.

Enfin, l'électrification de la ligne n'a pas été un thème significativement abordé par le public lors de la concertation. En effet, compte tenu des contraintes financières, les usagers et citoyens, qui redoutent des problèmes de financement du projet, ont proposé d'en optimiser les coûts, en privilégiant les aménagements jugés indispensables à la modernisation. C'est pourquoi, l'électrification de la ligne, dont le coût est jugé rédhibitoire par rapport à ses bénéfices, n'est pas considérée comme une priorité aujourd'hui.

La commission d'enquête prend acte du coût élevé de l'électrification qui a conduit à son abandon. Cette décision devrait être reconsidérée à moyen ou long terme.

- **Concernant les tarifs**, ils sont plus élevés que pour le car, une harmonisation est souhaitée, est-elle prévue.

Le projet de modernisation de la ligne permet d'accroître le trafic avec le passage de 3 à 4 trains/heure/sens. Mais est-ce suffisant, ne parait-on pas faire mieux avec un projet plus ambitieux. Quels sont les facteurs limitants, technique, financier, organisationnels (multiplicité des intervenants) ou humains.

SNCF Réseau n'est pas décisionnaire en matière de grille tarifaire, celle-ci est décidée et fixée par la Région en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports.

La commission d'enquête, donc acte, mais il n'en reste pas moins que cet aspect revêt une importance particulière pour optimiser les aménagements.

Questions 2 – Concernant Les nuisances du projet en cours de travaux

Il conviendrait pour renseigner les riverains de préciser :

- **Par zone ou chantier, ou grand ouvrage** (ex. av. Schuman) de renseigner les riverains sur les dates, durées, rythmes (jour/nuit) des travaux.
- **Les mesures mises en place** pour les nuisances liées au bruit et aux poussières et circulation.
- **Les mesures mises en place** pour assurer la sécurité des piétons (passage sous les ponts, en particulier Schuman, Frères Gris et Tuilerie de Bossy).
- **Quelles sont les mesures prévues** pour faciliter la circulation sur les axes concernés lors des travaux.
- Le projet ne comporte aucun engagement de service sur la desserte des lignes – tel que nombre de trains entre Aix et Marseille, Aix et Pertuis, Manosque, Sisteron, Gap et Briançon tant en cours de travaux qu'en phase d'exploitation.

Concernant les dégâts éventuels liés aux travaux :

- **Plusieurs riverains font état d'explosions violentes** (en phase de reconnaissance des terrains ?). Ils sont inquiets et demandent à être prévenus à l'avance.
- **Quelles sont les indemnités prévues** pour les nuisances subies et dégâts durant les travaux.
- **Une expertise** avant travaux (état des lieux) et après est réclamée et paraît être indispensable – est-elle prévue.
- **Fermeture de la ligne en cours de travaux**

Les travaux devraient durer 3 ans aux moins ils génèreront des nuisances diverses liées aux bruits, poussières, planning et horaires de travaux, de circulation, de sécurité. Il convient de préciser ces contraintes, ainsi que les parades, les critères de mise en œuvre, ainsi que les indemnités envisagées.

Quelles sont les substitutions prévues lors des fermetures de la ligne durant les travaux.

Réponses de SNCF RESEAU

Une communication sur le phasage et le planning des travaux sera réalisée en amont auprès des riverains impactés par les travaux. Des échanges ultérieurs seront proposés aux riverains dans l'esprit des « ateliers riverains » ou de rendez-vous individuels si nécessaire, qui avaient été menés lors de la phase de concertation.

Les effets sur le cadre de vie, les activités etc. sont systématiquement abordés dans l'étude d'impact (volume 2, pièces E et F), pour chaque secteur touché par les travaux. Au moment où l'étude d'impact a été rédigée, la précision du projet, notamment les modalités exactes d'intervention n'étaient pas complètement arrêtées. En conséquence, la caractérisation exacte des nuisances ne figure pas dans le document. Cependant, SNCF Réseau s'engage, dans le dossier soumis à enquête publique, à réduire les impacts par les mesures suivantes (voir Volume 2 - pièce F) :

- **Mesure R47 relative à l'information des riverains sur le chantier et son organisation :**
L'ensemble des communes et riverains concernées par le projet sont avertis à l'avance de la réalisation des travaux (présentation du type de chantier, de la fréquence des activités, des différents intervenants) à l'aide de différents modes d'information : réunions d'informations, voie de presse, affichages, annonces en gare, etc. De même, l'ensemble des organismes de transport de marchandises utilisant ou susceptibles d'utiliser la ligne sont avertis. Les zones de travaux seront limitées au minimum et balisées.

- **Mesure R48 relative à l'envol de poussière :** Les envols de poussière sont limités par la mise en œuvre de différentes mesures, telles que :

- L'arrosage ou le nettoyage régulier des voies le cas échéant pour éviter une dissipation des poussières par le vent ;
- la mise en place de bâches au niveau des aires de stockages provisoires des matériaux et sur les camions ;
- la réalisation des travaux au maximum en dehors des périodes sèches et ventées ;
- L'évitement des opérations de chargement et de déchargement des matériaux par vent fort.

- **Mesure R49 relative au maintien du service ferroviaire durant les travaux :** Durant les travaux et en dehors des périodes de juillet-août, il sera maintenu une circulation ferroviaire quasi normale. Dans les zones de doublement, la voie actuellement utilisée sera maintenue en place. Ainsi les clients du chemin de fer ne seront pas contraints d'utiliser les navettes routières. Par ailleurs, ce principe évitera les effets congestionnant sur le trafic routier (pas de mise en place de navettes supplémentaires par la route). Une information claire et précise sera diffusée avant et pendant les travaux.

Des fermetures totales de la ligne entre Aix en Provence et Gardanne sont programmées en période estivale de 2018 à 2021 afin de limiter l'impact sur le trafic routier. L'offre ferroviaire mise en œuvre durant les travaux relatifs au projet relève de la compétence de la Région. Cette offre de service (fiches horaires) pourra être mise en ligne sur le site du projet.

- **Mesure R49 relative au maintien en service des gares et haltes ferroviaires actuelles durant les travaux :** Durant les travaux et en dehors des périodes de juillet-août, les haltes seront accessibles de façon quasi normale. Les accès seront organisés de façon à conserver un niveau de sécurité, sûreté et confort maximum. Une information claire et précise sera diffusée avant et pendant les travaux.

Mesure R53, R54, R78 relative à la préservation des circulations routières périphériques durant le chantier (Plan-de-Campagne, Aix-en-Provence, Luynes) : Les travaux d'élargissements des ouvrages ferroviaires seront réalisés en favorisant le maintien des circulations routières et voiries d'accès. Certaines phases travaux ne pourront cependant pas être exécutées sans une coupure ponctuelle, des plans spécifiques de déviations seront alors mis en place pour les usagers et riverains, notamment l'organisation des points de jonction avec le réseau routier privé et public, en accord avec les gestionnaires des infrastructures. La signalétique sera mise en place afin de préserver la sécurité des usagers (automobilistes, piétons, deux-roues etc.). En raison d'une forte densité de l'urbanisation et de la fréquentation du secteur de Plan-de-Campagne, une phase d'information sera mise en place en mettant en place un système d'information efficace à destination des entreprises du secteur, en phase chantier.

- **Mesure R55 relative aux circulations routières sur la RD 7 à Turin :** Un plan de circulation sera mis en œuvre préalablement à la phase chantier au lieu-dit Turin. Des dispositions particulières seront prises relativement aux tirs de mines. Ceux-ci se feront à un horaire régulier le moins pénalisant possible. La circulation sera interrompue à un kilomètre de part et d'autre de la zone de tir. Une information sera diffusée aux riverains préalablement aux tirs.

Un état des lieux détaillés des bâtis contigus aux zones de chantier sera réalisé par le biais d'un référé instruction, un expert nommé par le Tribunal Administratif effectuera un constat détaillé avant et après travaux des avoisinants.

Tous désordres survenant pendant la durée des travaux et constatés sur les propriétés avoisinantes feront l'objet d'indemnités et / ou travaux de reprises et réaménagements éventuels selon la teneur du préjudice.

La commission d'enquête juge que les réponses sont suffisantes d'autant que la plupart figurent dans le dossier.

Elle prend acte du fait que, comme demandé par les riverains concernés, un constat d'expert sera opéré avant et après travaux, afin de déterminer s'il y a lieu les indemnisations des dégâts qui résulteraient de l'exécution du projet.

Questions 3 - Les nuisances en phase d'exploitation

- **Quelles mesures pour le bruit,** la plupart des questions portent sur la mise en place de murs d'isolation sonore (murs anti-bruit) et sur la validité des mesures acoustiques.
 - En zone urbaine les riverains réclament des mesures de protection non seulement du côté du doublement de la ligne mais également de l'autre côté où la nuisance est jugée comme identique.
 - Sur Aix un mur anti bruit est demandé coté habitations et non université.
 - Un traitement phonique de la partie Est le long du chemin de Malouesse est demandé, comme cela est prévu côté Ouest.
 - Des mesures de nuisances sonores sont demandées avant et après projet.

- L'étude d'impact mentionne une diminution des nuisances acoustiques (PK 414) par effet de masque. Or le lotissement situé à l'Est ne bénéficie de cet effet, cette singularité n'est pas mentionnée alors que la gêne est importante en particulier pour les trains de marchandise. Ils réclament donc une protection acoustique.
- Un bruit accru est évoqué au niveau des aiguillages, tout particulièrement au passage de deux à une voie, est ce que cet effet est pris en compte.
- La mise en place de clôtures urbaines n'est pas jugée suffisante pour protéger contre le bruit.
- Les « coups de klaxon » sur le passage de la courbe entre Aix et Luynes sont jugés intempestifs, ne peut-on les supprimer.

Les mesures réglementaires de réduction du bruit en phase exploitation sont définies au Volume 2 – pièces F - chapitre 8, page 338 et suivantes.

La nuisance à la source sera certes à peu près identique de chaque côté de la voie. Cependant, la modélisation réalisée a pris en compte tous les éléments de terrain permettant de limiter ou augmenter la génération et la diffusion du bruit ferroviaire (aiguille, talus, mur merlon etc.). Les mesures proposées tiennent compte de la contribution sonore du projet et des objectifs réglementaires de réduction (code de l'Environnement). Ainsi, malgré l'accroissement du bruit ferroviaire à la source et à l'intérieur de certaines habitations, des dispositifs de réduction ne sont pas systématiquement mis en œuvre. Sur le secteur de la gare d'Aix (Cf. P 340 de l'étude d'impact), et pour une habitation à Turin les seuils sont dépassés notamment au droit des aiguilles ferroviaires, éléments générant les plus fortes nuisances (claquements). Ces impacts sont bien visibles sur les cartographies. En conséquence, il sera mis en place des écrans acoustiques qui concerneront non seulement l'université, mais aussi les immeubles et pavillons situés de l'autre côté du Boulevard Schuman (n° 119 et 120), ainsi que les habitations situées en face de l'université (en limite du parc Jourdan n° 123 et 125). Pour le secteur de Luynes, ainsi que cela a été présenté en ateliers « riverains », les seuils ne sont pas dépassés. En conséquence, aucun dispositif de réduction des niveaux sonores n'est requis pour le projet. Cependant, SNCF Réseau prévoit de réaliser, dans la zone de doublement, une clôture partiellement opaque (en partie basse), permettant la réduction des niveaux sonores à la source, des deux côtés de la ligne. Des mesures pourront être réalisées après mise en service pour contrôler l'efficacité du dispositif.

L'utilisation du klaxon par le conducteur participe à la sécurité des circulations et des personnes. Elle est réglementée. Toute utilisation du klaxon est mémorisée dans la « boîte noire » du train. Celle-ci est systématiquement analysée et tout usage non conforme à la signalisation (entrées et sortie de tunnel, passage à niveau etc.) et aux règles en cas de croisement ou d'arrêt de train appelle systématiquement une explication par le conducteur du train. Cette méthodologie permet de garantir un juste usage de l'avertisseur. Dans le cas de présence de personnes le long des voies l'avertisseur peut également être actionné. Aucune autre modalité d'utilisation n'est envisageable à ce jour.

Néanmoins, une augmentation des niveaux sonores est prévue. Aucun dépassement des seuils réglementaire n'est modélisé dans les études acoustiques. En cas de doute ou de plainte de riverains, des mesures après mise en service pourront être réalisées.

La commission d'enquête juge les réponses suffisantes d'autant qu'elles figurent, pour la plupart, dans le dossier. Comme proposé la mise en place de parades pour le bruit devra répondre à la réglementation en vigueur.

- **Pollution de l'air**

- Elle est évoquée en lien avec la traction diesel des trains, l'électrification est jugée comme étant la seule solution envisageable.
- Sur le hameau de Malouesse, il n'y aurait pas d'effet selon le dossier, alors que par vent d'Est le quartier est très exposé aux rejets des trains (aérosols, combustion ...). Ce sujet devrait être mieux traité.

L'impact de la pollution des trains est surtout observable à l'arrêt, notamment dans les gares. En pleine ligne, la faible déclivité de la ligne et la vitesse des trains ont permis de conclure à des impacts non significatifs sur ce plan. Par ailleurs, les rejets dans l'atmosphère diminuent à chaque nouvelle apparition de matériel roulant.

Toutefois, en cas de doute sur un secteur, notamment celui de la Malouesse, SNCF Réseau s'engage à réaliser des mesures de polluants au passage des trains. Ces mesures seront confrontées aux recommandations de l'OMS afin de qualifier l'effet sur la santé des habitants de ce quartier.

La commission d'enquête prend note de l'engagement du Maître d'ouvrage d'opérer des mesures qui seront réalisées sur des zones sensibles en cas de doute.

- **Nuisance visuelle**

- On évoque la destruction des végétaux des talus, avec pour conséquence une vue directe sur les trains. Quelles mesures compensatoires.

Effectivement, les travaux de doublement occasionneront, à Luynes notamment, la suppression d'une végétation qui a recolonisé naturellement le remblai ferroviaire depuis la création de la ligne, c'est-à-dire, plus de 150 ans et qui crée non seulement une coupure visuelle, mais aussi une trame verte importante pour avifaune et chauve-souris. Les impacts seront réduits par rapport au dossier présenté à l'enquête puisque la longueur du doublement a été une fois de plus optimisée en phase d'études de niveau PROJET. Les coupes de végétation ne concernent plus que 4 propriétés.

Plusieurs mesures seront mises en place le long des remblais neufs. À Luynes, la mesure d'accompagnement A92 relative à l'aménagement des fonds de jardin, permettra, en concertation avec les riverains, de procéder à la plantation d'arbres sur une restanque dans l'emprise SNCF. Des ligneux pourront également être mis en place sur le talus ferroviaire, si la distance au rail est suffisante. Ainsi, la protection visuelle sera assurée. Ailleurs sur la zone de doublement, la mesure R65, relative à la reconstitution des corridors écologiques sert aussi la fonctionnalité d'isolation visuelle de la voie.

La commission d'enquête, sans commentaire par rapport aux réponses apportées par le Maître d'ouvrage.

Question 4 – Sécurité des piétons et des passagers

- **Sécurité des piétons**

- D'une façon générale la demande est forte pour une demande de sécurité accrue sous les ponts (largeur des trottoirs) tout particulièrement au Chemin des Frères Gris et le pont Schuman, mais sur l'ensemble des ouvrages. Qu'en est-il sur les ouvrages qui seront doublés et sur les autres.
Cette demande concerne la phase travaux mais également, une mise en sécurité de l'ensemble des passages sur la ligne
- Un éclairage est parfois également demandé.

En milieu urbain, seuls 3 ouvrages sont concernés par le projet : le pont-rail sur l'avenue Schuman, le pont-rail de remplacement du PN110 et le pont-rail sur l'avenue des Frères Gris.

Un dispositif d'éclairage spécifique est prévu sous l'ouvrage de l'avenue Schuman. La circulation des piétons sera quant à elle en totale cohérence avec le profil en travers type de la métropole, utilisé dans le cadre de la mise en place du BHNS (trottoirs + bandes cyclables des deux côtés de l'ouvrage). Concernant l'ouvrage de remplacement du PN110, un trottoir de 1,80 m de large est demandé par les services techniques de la Ville d'Aix en Provence, il sera mis en place sur un côté de la route.

Enfin, concernant l'ouvrage des Frères-Gris, SNCF Réseau avait proposé l'élargissement de cet ouvrage à la Ville d'Aix en Provence qui n'a pas souhaité y donner suite dans l'immédiat. Pendant la phase de travaux, compte tenu de la largeur de voirie, la circulation sera interrompue sur le chemin des Frère Gris afin d'optimiser la durée des travaux. Une déviation routière sera mise en place, elle sera définie avec les services de la commune afin diminuer les nuisances aux riverains. L'accès aux habitations en pied de talus sud-ouest sera maintenu pendant toute la durée des travaux.

La commission d'enquête, regrette que l'élargissement du pont des Frères Gris, qu'il avait proposé, n'est pas été soutenu par la commune.

- **La sécurité dans les trains**

- La possible suppression des contrôleurs sur les TER est évoquée comme facteur aggravant du risque d'agression des passagers.

SNCF Réseau n'est pas décisionnaire sur ce point qui n'a pas de lien avec le projet ferroviaire de modernisation objet de l'enquête publique.

La commission d'enquête, sans commentaire.

Question 5 - Concernant les indemnisations des riverains de la ligne

5.1 Indemnisations liés aux travaux sur la ligne

Les riverains craignent subir des dégâts sur leurs propriétés lors des travaux de modernisation de la ligne (détériorations, fissurations de bâti, aspect paysager, fermetures d'accès ...).

Ils réclament un constat avant et après travaux.

Quelles seront les modalités de ces constats, sur quelles bases seront calculées les indemnisations dues par le Maître d'ouvrage.

Un état des lieux détaillés des bâtis contigus aux zones de chantier sera réalisé par le biais d'un référé instruction, un expert nommé par le Tribunal Administratif effectuera un constat détaillé avant et après travaux des avoisinants.

L'objet du référé est un constat dans le but d'établir, en cas de doléances, un état comparatif avec l'état ultérieur.

Tous désordres survenant pendant la durée des travaux et constatés sur les propriétés avoisinantes feront l'objet d'indemnités et/ou travaux de reprises et réaménagements éventuels selon la teneur du préjudice. L'indemnité sera définie par voie d'expert.

Des conventions d'occupations temporaires seront établies en fonction des besoins des travaux (accès chantier, installations de chantiers ...). Les modalités d'occupation temporaire et de remise en état seront établies avec les propriétaires concernés.

La commission d'enquête, donc acte des engagements du maître d'ouvrage.

5.2 Indemnisations liées à la modernisation de la ligne

- **Les riverains évoquent une moins-value** de leurs propriétés et réclament son évaluation suivie d'une indemnisation (hors expropriation ou occupation temporaire).
- **Certains déplacements routiers seront rallongés** (1.5 km lié à la suppression du PN110 par ex.), à ce titre une indemnisation est-elle envisageable.

Les riverains pensent pouvoir bénéficier d'indemnisation, ces demandes sont -elles fondées et envisagées. Concernant les moins-values quels critères seront retenus.

D'une façon générale les riverains de la ligne, en zone urbaine (Luynes), demande un constat, état des lieux, avant et après travaux. Est-ce prévu, sur quels critères.

Les pertes économiques éventuelles en cours de travaux et/ou en phase d'exploitation sont évoquées (station BP, Tuilerie de Bossy par ex.) suivant quels critère seront-elles évaluées.

Le Maître d'ouvrage envisage-t-il une prise en compte financière de la dévaluation des propriétés et bâtis due au doublement de la voie ferrée et des nuisances qui en découlent (rapprochement des maisons de la voie, transformation de l'environnement paysager, augmentation du trafic, du bruit et de la pollution..).

Le Maître d'ouvrage a-t-il défini un mode de calcul de ces indemnisations.

Réponses de SNCF RESEAU

Il n'est pas prévu dans le cadre des projets d'investissement une prise en compte financière liée à la perte de valeur vénale d'une propriété.

La perte de valeur vénale d'une propriété concernée par un projet de modernisation pourrait être prise en charge par le Maître d'Ouvrage dès lors que le préjudice est avéré et justifié, et il ne peut l'être éventuellement qu'à l'issue de la mise en œuvre des mesures de réduction prévues par le projet (acoustique, paysagé, hydraulique...).

De même, il n'est pas prévu le versement par SNCF Réseau d'indemnités induits par la modernisation de la ligne ferroviaire (allongement de déplacements routiers ...). Concernant le PN110, le chiffre avancé dans l'avis du riverain est erroné. Aucun élément n'a été spécifié sur ce point dans les études puisque l'impact en termes de distance supplémentaire est insignifiant. En effet, le remplacement du PN110 occasionnera un parcours de 50 à 60 m de plus par rapport à la situation actuelle. À l'inverse, la fluidité de la circulation sera améliorée (plus de barrières de PN) et le confort routier également (plus de traversée des voies à niveau) et la sécurité bien évidemment améliorée.

S'agissant du constat, état des lieux avant et après travaux, cf. les éléments de réponse en 5.1.

L'indemnité relative à l'emprise nécessaire au projet prendra en compte la valeur vénale de l'emprise ainsi que la perte d'exploitation.

France Domaine fixera le montant de ces indemnités et étudiera ainsi la perte d'exploitation pendant la période transitoire de travaux.

La commission d'enquête, sans commentaire.

Questions 6 - Questions observations particulières

❖ **Monsieur Bernard ALARY** a déposé au registre d'Aix-en-Provence un courrier (5 pages) posant une série de questions très documentées portant sur :

- Des observations générales relatives aux assises régionales des transports (nécessaires)
- Une inadéquation du projet avec les besoins en déplacement globaux,
- Un déphasage avec le niveau requis d'insertion environnementale,
- La concurrence avec les cars.

Ainsi que des observations particulières liées aux nuisances sur Aix, sur Gardanne, les études hydrauliques (période de retour), les risques d'incendie, l'implantation de la halte de Plan de Campagne, l'armement de voie, la base travaux des Milles ainsi que la sureté dans les trains et la validité des études économiques (comparaison train/car).

Le Maitre d'ouvrage a pris connaissance de ce courrier il lui est demandé de répondre point par point aux question posées.

Réponses de SNCF RESEAU

Les réponses concernant la conception, le contenu, l'électrification et l'intermodalité ont été apportées par SNCF Réseau aux points 1 et 7. SNCF Réseau rappelle que le projet est dimensionné par le cadrage financier fixé par les partenaires. Les éléments de réponses plus détaillés se trouvent dans le Volume 1 – pièce A et Volume 8 – pièces U à X.

Les réponses concernant l'environnement, la pollution et le bruit ont été apportées par SNCF Réseau au point 3.

Bruit Parc Jourdan :

Des dispositifs de réduction du bruit (ou semelles anti vibratiles) seront effectivement mise en place au droit des appareils de voie.

Le bruit a été évalué dans le parc Jourdan. L'impact acoustique du projet est réel :

- De jour, passage de 58 à 63 dB(A) en limite parc/voie ferrée.
- de nuit, passage de 53 à 58 dB(A) en limite parc/voie ferrée.

Les protections acoustiques mises en œuvre dans le cadre du projet visent au respect de la réglementation, soit à la protection des bâtis sensibles (habitations, écoles, équipements de santé).

Ainsi aucune protection n'a été proposée au droit du parc.

Les phénomènes de réverbération seront réduits grâce à la mise en place, côté université, d'un écran absorbant. L'écran prévu côté parc Jourdan, au droit des habitations sera également absorbant.

Par ailleurs un aménagement paysager est prévu le long de la voie ferrée qui se situe en contrebas du parc. Il prévoit un rehaussement du mur de soutènement de 1,70 m par rapport au projet initial pour la mise en place de la végétation (cf. p 349 de l'étude d'impact). Les plantations apporteront même un gain acoustique. Ces deux éléments n'ont pas été intégrés dans les modèles acoustiques.

Afin de réduire encore les impacts acoustiques dans le parc Jourdan, une clôture urbaine équipée en partie basse d'une partie opaque (bois) pourrait être installée en couronnement du mur de soutènement le long du parc.

Concernant les hypothèses de calcul des niveaux sonores liés au FRET, ce point est détaillé sur une fiche en page 18 de l'étude acoustique (pièce S).

Le parking Effia ne sera pas fermé en totalité mais sera utilisé partiellement pour les travaux d'extension de la passerelle et des portiques de signalisation en gare d'Aix en Provence.

Une partie du foncier SNCF Réseau pourra être valorisé à l'issue des travaux notamment en lieu et place des bâtiments qui seront démolis le long de la rue de la Poudrière. Ce sujet a déjà été évoqué avec la Ville d'Aix en Provence.

Le montant des indemnités relatives aux emprises nécessaires au projet est fixé par France Domaine après visite des biens concernés.

Gare routière : aucun prolongement de la passerelle actuelle vers le boulevard Charrier n'est pour l'instant envisagé.

Gardanne : Les emplacements des points de mesure ont été choisis de façon à caractériser les différents paramètres à considérer : trafic ferroviaire (nature des trains, vitesses pratiquées, nombre de circulations) et configuration du site (topographie, nature du bâti). Ils sont répartis sur l'ensemble du linéaire d'étude afin de répondre à ces critères de représentativité. Les mesures de traitement acoustiques ont été définies en fonction des seuils réglementaires.

L'étude acoustique (pièce S), ne présente pas de modification importante des niveaux sonores au droit Pavillon de chasse du Roi René, situé en ambiance sonore modérée. En effet, la voie nouvelle est située à l'opposé du pavillon par rapport à l'infrastructure ferroviaire existante. La plate-forme actuelle opère un effet de masque sonore, protégeant le pavillon et le parc, situés à 5 à 10 mètres en contrebas de la voie ferrée. Par ailleurs, aucun appareil de voie n'est implanté sur cette zone. L'impact acoustique de la voie ferrée se fait plus ressentir au niveau de la RD7 et de ses talus. Par ailleurs, l'étude acoustique ne fait pas ressortir la contribution sonore de la RD7 dans le site, qui est prépondérante à cet endroit. Par analogie, on peut utiliser les mesures acoustiques à Turin, quelques centaines de mètres plus loin en direction d'Aix (cf page 23 de l'étude acoustique). Pour la même route et des conditions de trafic similaires, la contribution sonore de jour de la RD7 (LAEQ) est supérieure à 70dB(A) en bordure de route et approche les 60-65 dB(A) à 20 m de l'axe environ. A certaines heures (migrations pendulaires), le trafic est continu dans les deux sens, troublant la nettement la quiétude du lieu. La contribution sonore de la voie ferrée et du projet est caractérisée de faible.

La technique Talus Royal concerne un faible linéaire. Le contexte rocheux sédimentaire présent au droit du Pavillon de chasse du Roi René se prêterait correctement à cette technique. Les sondages géotechniques réalisés en avant-projet ont permis une approche fine mais non exhaustive des substrats qui seront rencontrés durant les travaux. Si localement, à la lumière des excavations réalisées pour les travaux, cette technique se révèle impossible à mettre en œuvre, des solutions paysagères adaptées seront trouvées, en concertation avec les services de l'UDAP des Bouches-du-Rhône.

Hydraulique : la prise en compte de la période de retour de 30 ans pour la compensation de l'imperméabilisation est prise conformément au PLU de la ville d'Aix en Provence et à la doctrine MISE 13. L'évènement de 1993 est aussi pris en compte, dans le cadre de la gestion des eaux des cours d'eau et notamment de la définition des zones inondables ainsi que pour le dimensionnement des ouvrages de traversée. Les hypothèses de calcul des bassins de rétention sont celles imposée par le

SABA à travers le SAGE du bassin de l'Arc (2014), reprises par la doctrine préfectorale d'application de la rubrique 2.1.5.0.

Défense contre l'incendie : SNCF Réseau travaille en partenariat avec l'ONF, le SDIS 13 et le Groupement des Feux de Forêt qui ont été consultés lors de la conception du projet et qui resteront impliqués durant toute la phase de chantier.

Halte de Plan de Campagne : l'implantation d'une halte en sortie de courbe n'est pas incompatible avec les normes techniques, la suppression des contrôleurs n'est pas confirmée à ce jour et nécessitera des aménagements sur l'ensemble des quais de la ligne ce qui ne fait pas partie du projet de modernisation.

Armement de la voie : l'armement de la voie nouvelle sera constitué majoritairement de longs rails soudés posés sur des traverses béton. La voie nouvelle sera nivelée et meulée dans le respect des normes techniques. La voie existante, non remaniée par les travaux, fait l'objet d'un entretien (nivellement, meulage, ...) dans le cadre de la maintenance préventive et corrective et selon un pas de maintenance adapté à la catégorie UIC de la ligne. Les zones de voie ferrée non impactées par les travaux ne seront donc pas traitées dans le cadre de la seconde phase du projet de modernisation.

Base travaux des Milles : elle sera aménagée afin de recevoir et stocker les matériaux nécessaires aux travaux. L'étude de l'aménagement de la base est en cours, le remblaiement de la plateforme n'est pas confirmé. La base fonctionnera de jours et de nuits selon la période des travaux. Le coût de l'aménagement et du fonctionnement de la base a été inclus dans le montant du projet sur la base de comparaison avec des chantiers similaires récents (3eme voie Marseille –Aubagne) et d'une estimation des besoins des mouvements entre la base travaux et les chantiers.

Sureté : le contrôle d'accès aux TER n'est pas prévu à ce jour dans le cadre du projet et relève de la décision de la Région. Cela a, par exemple, été expérimenté puis abandonné en gare des Arcs.

La commission d'enquête, n'a pas d'observation particulière sur les réponses également détaillées et techniques du Maître d'ouvrage, qui renvoi souvent au dossier d'enquête ou à la réglementation.

❖ **Monsieur GUIGNARD Président du CIQ Saint Antoine demande :**

- Le remplacement des ascenseurs par des plans inclinés (ascenseurs hors service).
- L'installation de distributeurs de billets dans les gares.
- Que pendant les travaux les camions ne passent pas sous l'aqueduc de Roquefavour.
- L'enfouissement du bassin de rétention de la gare Saint Antoine qui sert de dépotoir.
- Signale la présence de galeries dans le sous-sol de la halte de Saint Antoine.

Réponses de SNCF RESEAU

SNCF Réseau a prévu le déplacement de l'ascenseur de la gare de St Antoine. La création de rampes d'accès en lieu et place n'est pas envisageable. En effet, la création d'une rampe impose de respecter des pentes maximum, voire des paliers de repos, pour être conforme à la réglementation PMR, ce qui entraîne des longueurs importantes de rampes d'accès.

Les installations de chantier se feront au nord de la halte sur du foncier SNCF Réseau. L'enfouissement du bassin de rétention et l'installation de distributeurs de billet dans les gares ne sont pas prévus dans le cadre du projet de modernisation.

La commission d'enquête, considère que le Maître d'ouvrage a répondu aux questions posées.

- ❖ Mme DIAB demande si des travaux auront lieu à la gare des Aygalades.

Réponses de SNCF RESEAU

SNCF Réseau ne prévoit pas de travaux en gare de St Louis les Aygalades.

La commission d'enquête, sans commentaire.

- ❖ Mr. LAZAREWITZ, demande si l'on a étudié la possibilité de production d'électricité à partir de la dénivelée du tronçon St. Antoine/St. Charles.

Réponses de SNCF RESEAU

La ligne n'étant pas électrifiée, aucun système de réinjection du courant au réseau ne sera possible. En revanche, les nouveaux matériels roulants (Régiolis), sont conçus pour optimiser l'impact environnemental. Ils sont équipés de moteurs à aimants permanents, de réducteurs à haut rendement et de récupération d'énergie au freinage. Ainsi, un gain de 15 % par rapport aux précédents matériels est encore réalisé par l'utilisation de l'inertie du train.

La commission d'enquête : sans commentaire.

- ❖ Mme BRACHET, Conseil syndical copropriété le Clair Abri – Demande l'impact du projet et du BHNS sur la modification du pont Schuman.
Une coordination des travaux des deux projets est par ailleurs demandée.

Réponses de SNCF RESEAU

Dans le cadre des travaux de modernisation, le pont rail sous l'avenue Schuman sera élargi pour accueillir cinq voies ferrées, cet ouvrage en accueille une seule à ce jour. L'ouverture et la hauteur libre sous l'ouvrage actuel sera conservée sur le nouvel ouvrage. Le pont rail de l'ancienne rue de la Poudrière sera quant à lui comblé. L'ouvrage projeté fera l'objet d'un traitement architectural concerté avec les services de la ville.

Le projet du BHNS est porté par la Métropole Aix – Marseille, l'ensemble des projets sur le secteur est coordonné par la cellule Campus Mirabeau.

La commission d'enquête, donc *acte pour une coordination effective des travaux sur les deux projets générant le moins de nuisances possibles (circulation, bruit, poussières ..).*

- ❖ **Monsieur Y. PETIT, association RAMDAM et F. KERMARC ADAVA** (3 pages dactylographies).

Se dit favorable au projet mais, en particulier, émet des réserves quant à :

- Une révision des modalités de travaux, avec la non-limitation du trafic en période de pointe et des interruptions estivales limitées à 2 mois.
- Un report de circulation des trains des Alpes par la ligne Aix Rognac.

Demande un engagement ferme sur le projet de service pour :

- Des trains tous les ¼ d'heure entre Marseille/Aix dans chaque sens, une part significative de la journée.
 - Des trains toutes les heures toute la journée entre Marseille/Aix et Pertuis.
 - Des trains toutes les 2 heures, toute la journée entre Marseille et Sisteron (et au-delà Gap et Briançon).
 - Des modalités d'exploitation à la hauteur des ambitions y compris lors des perturbations.
 - Que les haltes et gares soient bien intégrées dans le projet, approche multimodale, avec en particulier accessibilité vélo et stationnement sécurisé.
- Enfin la suppression de la gare de Luynes (25000 habitat à terme) est regrettée.

Réponses de SNCF RESEAU

L'offre de service est définie par la Région qui est l'Autorité Organisatrice des Transports. La Région a ainsi cadré à SNCF réseau le besoin d'atteindre 4 TER/h/sens à l'horizon de la mise en service du projet. L'état et la Région ont inscrit au CPER les études d'Aix Etang de Berre et de la ligne des Alpes.

Les réponses aux questions sur l'approche multimodale du projet ont été abordées au point 1.

La commission d'enquête, sans commentaire.

- ❖ **Le représentant du CIQ de Fontcouverte constate**

Que le choix du doublement de la ligne sur Luynes est le résultat d'une erreur de diagnostic. Le besoin est d'alimenter les zones des Milles, la Pioline et la Durane. Le passage par Aix est un non-sens, seule la création d'un barreau ferroviaire entre Turin et la zone des Milles, en suivant la Luynes serait efficace. Alors que cette solution était préconisée dans le cadre de l'extension de la Durane et de l'Arbois. Ce constat est partagé par Monsieur MARIN.

Réponses de SNCF RESEAU

Les réponses aux questions sur le choix du doublement et le barreau de Luynes ont été abordées au point 1.

La commission d'enquête, sans commentaire.

❖ **Mr. Et Mme PONS contestent, en particulier, la validité des mesures acoustiques et précisent :**

- Les mesures ont été faites sur 1 seul jour par vent de mistral, des mesures sur plusieurs jours sont nécessaires (insertions thermiques en particulier).
- Les points de mesure PF3 et PF4 sont mal implantés, PF4 était perturbé par des travaux du riverain.
- La topographie utilisée est médiocre, alors que IGN a réalisé des levés Lidar. Il existe des discordances importantes sur les altitudes des bâtiments qui impactent la qualité du modèle. Des doutes sont émis sur la validité et le calage du modèle utilisé par SNCF.
- Il est indispensable de connaître où sont les zones avec modification significative, de plus l'étude acoustique se base sur l'horizon 2020 et non 2030.
- Les cartes fournies sont des cartes en situation actuelle avec projection à 2020, elles ne permettent pas de juger du nombre de l'impact (décibels) sur la parcelle. Ce type de représentation n'est pas légal.
- SNCF RESEAU est accusé de cacher le réel impact acoustique aux Luynois.
- Sur les cartes présentées il manque de nombreuses habitations, il n'y a pas de représentation des effets des bâtiments sur les courbes de bruits, ce qui paraît impossible.

Concernant le secteur du Chemin des Frères Gris à Luynes :

- N'est abordée que la circulation automobile, sans le cheminement piéton, alors qu'ils doivent être conservés (enfants, personnes âgées et d'établissement sensible), évacuation de quartier en cas de nécessité.
- La carte utilisée pour la circulation automobile n'est pas à jour, cet impact est donc beaucoup plus nuisible.

On conclut enfin :

Ainsi le dossier présenté manque d'éléments précis pour les horizons 2020 et 2030 (étude d'impact). Le modèle pour les mesures de bruit manque de validité, les cartes présentées ne reflètent pas l'impact réel.

L'abandon de la halte de Luynes devrait obliger à repenser le projet global et la situation du doublement de la voie au droit de Luynes en particulier.

Réponses de SNCF RESEAU

La propagation du bruit au voisinage du sol est en effet très influencée, entre autres, par la présence du vent et des gradients de température. Dans le cas de vent portant (ou d'une inversion de température, les rayons sonores sont incurvés vers le sol et les réflexions multiples sur le sol engendrent un accroissement des niveaux sonores. En présence d'un obstacle comme un écran acoustique entre la source et le récepteur, les rayons courbés peuvent contourner les écrans et ainsi augmenter les niveaux sonores dans la zone d'ombre. Dans le cas du vent contraire (ou d'une journée ensoleillée d'été), les rayons sonores sont incurvés vers le ciel et, dans certains cas, il apparaît une zone d'ombre dans laquelle les niveaux sonores sont très rapidement atténués par la diffraction et d'autres phénomènes.

La norme NF S 31-133 (2011) a été respectée par le bureau d'études pour les mesures et la modélisation relative au projet MGA2. Elle intègre la nouvelle méthode de propagation du bruit – NMPB (2008). Cette méthode prend en compte précisément les effets météorologiques.

Les valeurs de niveaux sonores sont des valeurs moyennes qui tiennent compte des occurrences météorologiques. Ces occurrences sont spécifiées par la norme dans des tableaux qui recensent des valeurs statistiques entre autres pour la ville d'Aix-en-Provence.

Les mesures réalisées chez les riverains sont comparées aux circulations réelles des trains le jour de la mesure. Ainsi les bruits parasites du PF4, liés aux travaux du riverain, mais aussi de nombreux autres bruits parasites ont été éliminés du calcul. Ceci est indiqué sur les fiches de points de mesure présentes dans l'étude acoustique.

Concernant la topographie prise en compte, elle est fondée sur des levés photogrammétriques, complétés par des levés topographiques de terrain sur la plateforme ferroviaires dans certains cas, l'utilisation de la BT Topo de l'IGN et enfin une vérification terrain de ces éléments (hauteur des bâtiments, murs etc.). La SNCF s'est dotée du levé LIDAR postérieurement aux études acoustiques de 2014. Par ailleurs, le lever LIDAR donne des valeurs topographiques ne tenant aucunement compte du bâti et de la végétation en place (visualisation du terrain naturel).

Concernant la hauteur des bâtiments, il subsiste effectivement des incohérences entre le modèle et la réalité. Les bâtiments concernés à Luynes sont les bâtiments numérotés 511, 512, 515 à 520, 528, 529, 531 et 534. L'étude sera complétée sur ce secteur et vérifiée sur la totalité de la ligne.

Les zones avec modification significative, sur la base du modèle utilisé par ACOUPHEN, sont spécifiées en page 27 de l'étude acoustique. Elles sont présentées en pages 210 et 233 de l'étude d'impact.

Concernant l'horizon de calcul de l'impact, les résultats seront identiques en 2020 et en 2030 puisque la totalité de la capacité de la ligne a été prise en compte dès 2020. Autrement dit, il n'est pas considéré ici une montée en puissance progressive du nombre de TER entre 2020 et 2030, mais la mise en service de 4 TER par heure et par sens dès 2020. Ainsi, il est fait état de l'impact réel maximum dès mise en service. L'étude aurait en effet pu présenter une colonne supplémentaire indiquant l'impact en 2030, mais les valeurs auraient été identiques à celles de l'horizon 2020.

Concernant la cartographie, elle indique, à une échelle plus fine que la parcelle, les niveaux LAeq à 5 m du sol (actuels et en 2020). Chaque habitation y figure, ainsi chaque riverain a la possibilité de lire les plages de niveaux auxquelles seront exposés les environs de son bien immobilier. De surcroît, il peut consulter, dans les tableaux de résultats de la simulation, les valeurs exactes d'exposition en façade de son habitation, et pour chaque niveau identifié. Ainsi, son information est complète. Il avait été envisagé d'ajouter les tableaux de valeur sur les cartographies, mais cette option s'est révélée contraignante en termes de représentation et de lisibilité.

Concernant les habitations existantes et non présentes dans le modèle dans le secteur de Luynes, nous avons noté effectivement un manquement à proximité du bâtiment 507. Il s'agit d'une maison récente à un seul niveau. Les incohérences entre les plages de couleur et la position des bâtiments sont vraisemblablement liées aux erreurs de hauteur de bâtiments. En effet, la carte représente les niveaux à 5 m au-dessus du sol, ce qui correspond au point haut d'un bâtiment d'habitation à un seul niveau. La courbe de niveau de bruit passe donc « au-dessus » du bâtiment tel qu'il a été modélisé (exemple pour les bâtiments 511, 512, 516 et 517). Dans le cadre du complément apportée à l'étude, il sera fait un contrôle d'exhaustivité de l'occupation du sol. Pour autant, ces erreurs ont tendance à surestimer la propagation du bruit. Il se peut donc que les résultats des simulations après correction du modèle soient moins défavorables aux riverains en termes de nuisances.

SNCF Réseau pourra proposer un atelier riverain sur le thème spécifique de l'acoustique avec le bureau d'étude acoustique missionné sur le projet.

Les réponses aux questions sur la circulation au droit du chemin des Frères Gris à Luynes ont été abordées au point 4.

Les réponses aux questions sur l'abandon de la halte de Luynes ont été abordées au point 1.

La commission d'enquête, considère que les réponses du Maître d'ouvrage sont suffisantes à ce stade.

Elle prend acte des engagements de SNCF RESEAU, d'examiner et étudier les lacunes ou erreurs soulignées par l'intéressé, dont il reconnaît le bien fondé.

Questions 7 - Examen de l'intermodalité du projet

La commission d'enquête considère, avec plusieurs observations du public, que l'aspect intermodalité du projet est le garant du succès du projet et de la valorisation des investissements consentis.

Elle reconnaît que SNCF RESEAU ne peut être seul le garant de sa prise en compte.

Elle souhaite néanmoins avoir des réponses sur la prise en compte de cet aspect lors de la conception du projet et quelles sont les mesures d'accompagnement prévues, ou nécessaires, de la part de ses partenaires de l'Etat et des collectivités concernées, quel rôle dévolu à la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Réponses de SNCF RESEAU

Le projet de modernisation de la ligne s'inscrit dans une offre globale, bénéficiant à l'ensemble de la région afin d'établir un maillage efficace permettant à chacun d'emprunter facilement les transports pour rejoindre l'une des gares comprises entre Aix-en-Provence et Marseille. Les connexions se feront plus simplement et plus efficacement. De même, des infrastructures adaptées, notamment des parkings, permettront de se garer facilement et poursuivre son trajet en train. SNCF Réseau ne réalise pas les aménagements liés à l'intermodalité autour des gares, notamment le projet d'extension des parkings, zone de co-voiturage, d'emplacement vélo qui sont portés par la Métropole.

Néanmoins, dans le cadre du projet, SNCF Réseau a souhaité mettre en place un partenariat avec l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise (AGAM) et l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix (AUPA) afin de renforcer l'insertion du projet dans son territoire.

Certaines pistes identifiées ont d'ores et déjà été amorcées par les acteurs locaux comme l'extension des parkings et la réorganisation des réseaux de transports collectifs autour des gares de Simiane et de Gardanne, la réalisation du parking de St Antoine avec l'extension de la ligne 1 du SMITEEB vers ce pôle d'échange, les réflexions quant à l'amélioration des conditions d'intermodalité entre le Bus à Haut Niveau de Service Est-Ouest (utilisant notamment la couverture de la L2) et le ferroviaire au

niveau de la halte de Picon Busserine, la définition des enjeux de développement, d'amélioration et de diversification de la fonction de pôle d'échange autour de la halte de Septèmes les Vallons.

La commission d'enquête, considère que, au moins pour le futur, les mesures et infrastructures d'accompagnement indispensable, qui conditionnent le succès du projet, fasse l'objet de concertations, programmes et d'engagement de la part des collectivités concernées, d'autant qu'ils sont parfois aussi des partenaires financiers du projet.

4 Enquête parcellaire

4.1 Remarque préliminaire

L'enquête parcellaire a pour but de procéder contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres intéressés.

Cette enquête est réalisée conjointement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet objet du présent rapport.

Elle est ouverte uniquement sur le territoire des communes d'Aix-en-Provence, Bouc Bel Air et Gardanne, elle ne faisait pas l'objet d'un registre spécifique.

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable au titre de l'article **L.300-2 du Code de l'Urbanisme** (*création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1,9 million d'euros*).

Elle s'est tenue du 19 novembre au 17 décembre 2014, son bilan a été validé par le Président de SNCF Réseau le 29 juin 2015.

L'arrêté préfectoral du 14 avril 2014 a notifié la prise en considération de « La mise à l'étude du projet de la 2nde phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence ».

Cet arrêté doit être annexé aux PLU des communes concernées pour les futurs acquéreurs et bailleurs.

Déroulement de la procédure

Conformément au code de l'expropriation ainsi qu'à l'article 6 de l'arrêté préfectoral du 22 décembre 2016, les propriétaires ont été informés par notification individuelle et ont été appelés à prendre connaissance du dossier en mairie pour la cession des parcelles identifiées.

Ainsi SNCF RESSEAU a envoyé 60 lettres recommandées avec accusé de réception en date du 29 décembre 2016.

Chacun des plis est numéroté de 1 à 60, avec une référence qui permet de se reporter au plan parcellaire ainsi qu'aux données sur la propriété.

Sur les 60 plis transmis 14 d'entre eux étaient restés sans réponse à l'ouverture de l'enquête dont :

- Pas de retour AR ni courrier : 6
- Destinataire inconnu : 4
- Pli avisé et non réclamé : 3
- Défaut d'accès ou d'adressage : 1

Par lettre du 19 janvier 2017 SNCF RESEAU a demandé aux mairies concernées un affichage des lettres qui n'ont reçu ni réponse ni accusé de réception.

Ainsi la commission d'enquête s'est assurée :

- Du fait que l'envoi des lettres recommandées notifiant aux propriétaires identifiés le dépôt du dossier d'enquête parcellaire en mairie avait bien été fait avant l'ouverture de l'enquête.
- Du fait que l'affichage du double des lettres recommandées qui n'avaient pas touché effectivement leur destinataire avait bien eu lieu dans les Mairies concernées en temps voulu.

- Que toutes les personnes qui se sont présentées au cours de l'enquête ont pu prendre connaissance du dossier et noter leurs observations sur le registre avec ou sans l'aide du commissaire enquêteur.

4.2 Interrogations du public et réponses de SNCF RESEAU

Sur les **78** questions ou observations **14** d'entre elles ont trait au volet « parcellaire » de l'enquête.

Les observations sont relatées site par site et par ordre chronologique.

S'agissant d'expropriation ou d'occupation temporaire, le Maître d'ouvrage devra soit répondre point par point aux interrogations, soit donner un délai aussi précis que possible de la formulation des réponses.

Permanence en mairie annexe de LUYNES

- **Le 10 février 2017**

- **Madame RIQUEBOURG** a acheté sa maison en août 2015 pour une somme de 165000 euros sans avoir eu connaissance qu'une procédure d'expropriation pouvait concerner son bien.

Elle aimerait connaître la date où elle devrait quitter les lieux, la date du début de la procédure d'expropriation et les délais dont elle disposera pour trouver un autre logement. Elle souhaite également connaître le montant qui lui sera proposé pour sa maison et si un expert se déplacera pour estimer son bien.

Réponse de SNCF RESEAU

Les premières négociations entre SNCF Réseau et les riverains notifiés à l'enquête parcellaire débuteront au 2nd semestre 2017. Il s'agira de présenter aux propriétaires et titulaires de droit l'indemnité relative à l'emprise nécessaire au projet.

Le transfert de propriété interviendra après signature de l'acte authentique dans un délai de 5 mois.

Le montant de l'indemnité d'expropriation sera fixé par France Domaine, un rendez-vous sera proposé afin de procéder à la visite détaillée du bien et déterminer ainsi le montant de l'indemnité.

La commission d'enquête prend acte du fait que des échéances précises sont d'ores et déjà prévues et que l'estimation des biens se fera de façon officielle et contradictoire par l'intermédiaire de France Domaine.

- **Madame ISOARD née THERY** va poser plusieurs questions dans un courrier ultérieur mais précise d'ores et déjà qu'il y a une erreur dans l'identification des propriétaires de la

parcelle **HA161** puisque MR Christian THERY est cité 2 fois et que Mr Jean YVes THERY n'apparaît pas et n'a pas été prévenu par LRAR.

Réponse de SNCF RESEAU

L'état parcellaire présenté au volume 5 Pièce M a été établi sur la base du fichier cadastral des propriétaires fonciers. Monsieur Jean-Yves THERY n'apparaissant pas au fichier, il n'a pu être notifié à l'instar des autres propriétaires et usufruitiers de l'indivision.

Il s'agit de l'objet de l'enquête parcellaire de confirmer l'identité des propriétaires, des titulaires de droits réels au moyen du questionnaire joint aux notifications individuelles.

L'état parcellaire sera mis à jour à l'issue de l'enquête parcellaire afin de procéder au transfert de propriété.

La commission d'enquête, sans commentaire.

- **Mme BERRAFATA** qui est propriétaire avec sa fille Mme GUIDA-BERRAFATA de la parcelle **22HB**, 4175 route de Gardanne a été prévenue par sa voisine de la procédure d'expropriation et communique son adresse exacte afin d'avoir des informations.

Elle n'a pas reçu de lettre recommandée.

Réponse de SNCF RESEAU

L'état parcellaire présenté au volume 5 Pièce M a été établi sur la base du fichier cadastral des propriétaires fonciers. Les propriétaires désignés section HB n°22 sont les « Copropriétaires de la parcelle HB22 ». Une notification individuelle a été envoyée par RAR le 29 décembre 2016 et accusé réception le 04/01/2017.

Il s'agit de l'objet de l'enquête parcellaire de confirmer l'identité des propriétaires, des titulaires de droits réels au moyen du questionnaire joint aux notifications individuelles.

L'état parcellaire sera mis à jour à l'issue de l'enquête parcellaire afin de procéder au transfert de propriété.

SNCF Réseau n'ayant pas eu connaissance de l'adresse du propriétaire, n'a pu envoyer une notification individuelle pendant la période de l'enquête parcellaire.

La commission d'enquête, sans commentaire.

Mme Marie Claude DURAND précise que l'impact sera important pour sa propriété : voies rapprochées de l'habitation, arbres arrachés, travaux sur le terrain... Elle précise qu'il serait utile de prévoir un passage piéton sous la voie, l'actuel étant trop étroit. Cela permettrait aux personnes handicapées, qui sont nombreuses du fait de la présence du CAT, de mieux circuler. Elle souhaite que le piquetage de l'emprise soit effectué dès maintenant.

SNCF Réseau prendra toutes les mesures pour réduire l'incidence des travaux sur la propriété et procèdera à la remise en état concerté avec le propriétaire à l'issue des travaux sur l'emprise en occupation temporaire.

Le bornage de l'emprise à acquérir sera réalisé dans le 2nd semestre 2017 afin de procéder à la division parcellaire et à la maîtrise foncière.

Il n'a pas été souhaité par la Ville d'Aix en Provence de procéder à l'élargissement de l'ouvrage pont-rail du chemin des frères gris afin de mettre en place un passage piéton sur la voirie.

La commission d'enquête, prend acte du fait que la SNCF RESEAU agira tant sur l'incidence des travaux que sur la remise en état des lieux impactés, en totale concertation avec les propriétaires. Elle regrette que l'on n'ait pu programmer l'élargissement de l'ouvrage. SNCF RESEAU devra attirer l'attention de la mairie d'Aix sur la circulation des piétons dans le chemin des Frères Gris.

- **Mme Andrée SIMONI Vve GONTERO** a repéré sur le plan que la parcelle impactée était un terrain planté d'oliviers, elle souhaite savoir si l'occupation sera temporaire ou définitive. Elle a relevé l'adresse de la boîte mail dédiée à l'enquête par la SNCF pour effectuer des démarches et avoir un contact.

Réponse de SNCF RESEAU

La parcelle cadastrée section HE n°303 est en effet en nature de jardin d'agrément planté d'olivier. L'emprise mentionnée à l'enquête parcellaire est une emprise en acquisition nécessaire au projet de modernisation.

Mme SIMONI, veuve GONTERO, usufruitière de la parcelle HE n°303 sera contactée par le maître d'ouvrage dans le cadre de la maîtrise foncière.

La commission d'enquête note que la SNCF RESEAU devra se rapprocher au plus vite de Madame GONTERO afin de lui signifier officiellement la nature de l'emprise qui la concerne.

▪ **Le 14 février 2017**

- **Mr HERBIGNEAUX Olivier** représente la société EPR France qui est propriétaire et exploite l'ensemble des stations BP sur la France. Cette société dispose d'une station-service 1 avenue Robert Schuman à Aix en Provence qui est impactée par le projet. Ce monsieur déclare ne pas avoir reçu de lettre recommandée de la part de la SNCF mais avoir été averti par son voisin et bailleur, la société MARTEL, propriétaire de la parcelle **CA 60** sur laquelle est édifié un immeuble et louant à la Sté EPR la boutique de la station située au rez de chaussée de cet immeuble.

Il précise que la Sté BP a acquis le 17février 1972 à Mr MARTEL la parcelle **CA 61** sur laquelle elle a construit une piste de distribution de carburants avec pompes, cuves et auvent

et une station de lavage. La Sté BP a revendu il y a quelques années l'ensemble de son réseau à la Sté DELEK qui l'a elle-même revendu à la Sté EPR. C'est cette parcelle de 1275m² qui est impactée par la SNCF avec pour effet direct de toucher la station de lavage ainsi que la sortie actuelle de la station-service. Il ressort du projet tel qu'il est prévu que la station de lavage devra fermer et la sortie de la station-service elle-même est compromise. Ce monsieur envisage le problème de la diminution de la valeur foncière qui doit entraîner dédommagement mais également une indemnisation au titre de la perte du fonds de commerce du lavage automobile voire de la station-service dans son entier si celle-ci n'a plus de sortie ; tout cela devra également tenir compte des frais engagés pour un éventuel licenciement de personnel.

Réponse de SNCF RESEAU

L'état parcellaire présenté au volume 5 Pièce M a été établi sur la base du fichier cadastral des propriétaires fonciers. Le propriétaire désigné section CA n°61 est « les copropriétaires de la parcelle CA60, Société Martel Hôtel le Moulin ». Une notification individuelle a été envoyée par RAR le 29 décembre 2016 et accusé réception le 03/01/2017.

Il s'agit de l'objet de l'enquête parcellaire de confirmer l'identité des propriétaires, des titulaires de droits réels au moyen du questionnaire joint aux notifications individuelles.

L'état parcellaire sera mis à jour à l'issue de l'enquête parcellaire afin de procéder au transfert de propriété avec les propriétaires réels.

SNCF Réseau n'ayant pas eu connaissance de l'adresse du propriétaire, n'a pu envoyer une notification individuelle pendant la période de l'enquête parcellaire.

SNCF Réseau prendra toutes les mesures pour réduire l'incidence des travaux sur la propriété. Un bornage de l'emprise à acquérir sera réalisé afin de procéder à la division parcellaire et à la maîtrise foncière.

L'indemnité relative à l'emprise nécessaire au projet prendra en compte la valeur vénale de l'emprise, la perte d'exploitation. Le montant de l'indemnité d'expropriation sera fixé par France Domaine, un rendez-vous sera proposé afin de procéder à la visite détaillée du bien et déterminer ainsi le montant de l'indemnité.

La commission d'enquête prend acte du fait que la SNCF RESEAU devra se rapprocher rapidement de la Société EPR afin de régulariser au mieux les incidences des impacts sur la station-service.

- Mr et Mme JULLIEN, Mr et Mme LEGLISE, Mr GIRAUD-HERAUD et Mr et Mme MERCIER, tous membres du **CIQ de Fontcouverte** ont ajouté en note manuscrite qu'ils insistaient sur le fait qu'ils n'avaient été nullement consultés lors de la première enquête sur le doublement de la voie tout en étant mitoyens de la voie ferrée à savoir les lots **149,150,152,153,355,299,158,316** etc..

Réponse de SNCF RESEAU

Aucune propriété foncière du quartier de Fontcouverte n'est impactée par le projet de modernisation. Ainsi, les propriétaires des lots mentionnés n'étant pas identifiés à l'enquête parcellaire, ils n'ont pu recevoir une notification individuelle pendant la période de l'enquête parcellaire.

Par ailleurs, aucune enquête préalable n'a été organisée par SNCF Réseau. S'agissant de la concertation au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme relative à la création d'une halte sur le quartier de Luynes, tout riverain est invité de sa propre initiative à venir s'exprimer lors des réunions publiques, sans notification du Maître d'Ouvrage.

La commission d'enquête, sans commentaire.

- **Mr Jérôme BONNISSEL** a signé le registre et déclare avoir échangé avec les membres de la commission à propos de l'expropriation de sa maison et des questions qu'il se pose sur le calendrier du déroulement des opérations d'expropriation et des conditions d'indemnisation.

Réponse de SNCF RESEAU

Les premières négociations entre SNCF Réseau et les riverains notifiés à l'enquête parcellaire débuteront au 2nd semestre 2017. Il s'agira de présenter aux propriétaires et titulaires de droit l'indemnité relative à l'emprise nécessaire au projet.

Le transfert de propriété interviendra après signature de l'acte authentique dans un délai de 5 mois.

Le montant de l'indemnité d'expropriation sera fixé par France Domaine, un rendez-vous sera proposé afin de procéder à la visite détaillée du bien et déterminer ainsi le montant de l'indemnité.

La commission d'enquête prend acte du fait que des échéances précises sont d'ores et déjà fixées et que l'estimation des biens se fera de manière officielle et contradictoire par l'intermédiaire de France domaine.

- **Mme MARIN Nelly** a signé le registre et déclare avoir demandé des informations auprès de la commission à propos de l'expropriation de sa maison et des questions qu'elle se pose sur le calendrier du déroulement de la procédure d'expropriation et des modalités d'estimation et de règlement.

Réponse de SNCF RESEAU

Les premières négociations entre SNCF Réseau et les riverains notifiés à l'enquête parcellaire débuteront au 2nd semestre 2017. Il s'agira de présenter aux propriétaires et titulaires de droit l'indemnité relative à l'emprise nécessaire au projet.

Le transfert de propriété interviendra après signature de l'acte authentique dans un délai de 5 mois.

Le montant de l'indemnité d'expropriation sera fixé par France Domaine, un rendez-vous sera proposé afin de procéder à la visite détaillée du bien et déterminer ainsi le montant de l'indemnité.

La commission d'enquête, même commentaire que ci-dessus.

Mme M. ISOARD née THERY – représente l'indivision de la parcelle **HA 161** impactée par le projet.

Concernant la parcelle triangulaire (env. 2000 m²) à l'extrémité de la propriété coté Turin – Souhaite des réponses aux points suivants :

- Quelle est la motivation de SNCF et quel usage en fera-t-elle (il s'agit d'une colline rocheuse, un chemin existe pour accéder à la voie entre l'ouvrage SCP et un cabanon). Elle demande que l'impact soit réduit au minimum.
- La parcelle est classée en EBC, **le PLU sera révisé et la parcelle déclassée. Quel sera son classement après travaux.**
- Sur quelle base sera fixé le prix du m². Quelle méthode d'évaluation, qui discute avec les domaines,
- SNCF a-t-elle besoin de la totalité de la parcelle – une convention d'occupation temporaire est envisageable pendant les travaux,
- Un accès sur la route de Gardanne existe, si elle doit disparaître elle est prête à discuter de la réalisation d'une autre voie d'accès.

Après les travaux : dégradation de l'environnement (arbres) qu'est – il prévu en compensation.

- Souhaite connaître la largeur de la bande de terrain demandée (expropriée) le long de la voie – quand sera élaboré le cahier des charges pour l'appel d'offres lancé aux entreprises (concernant le terrain impacté).
- La clôture actuelle devra, au même endroit, être remplacée par un mur de 2.50 m pour diminuer les nuisances causées par le doublement de la voie.
- Elle demande de garantir que le cabanon, en limite de propriété, auquel elle attache de l'importance, soit préservé.

Plus généralement, il est demandé :

- D'élargir le pont des Frères Gris en totalité, pour plus de sécurité pour les piétons (ESAT) et accès à l'école St. François.
- Souhaite connaître le coût du projet son financement et le coût pour le tronçon qui la concerne.
- Demande de démontrer en quoi l'élargissement du tronçon concerné (500 m entre l'ancienne gare de Luynes et le Groupe Chapuis) est indispensable pour passer de 3 à 4 trains/h/s, car le tronçon plus court entre Septèmes et Plan de Campagne conditionnera la fréquence des allers-retours. Pourquoi s'engager sur tel coût si cela n'est pas nécessaire.
- Souhaite discuter désormais sur la base de données écrites et non-plus orales.

Réponse de SNCF RESEAU

L'emprise portée sur la pointe Sud-Est de la parcelle cadastrée HA n°161 est nécessaire à la réalisation des travaux d'élargissement de la paroi rocheuse contiguë au domaine ferroviaire pour la mise en place de la deuxième voie ferrée.

SNCF Réseau prendra toutes les mesures pour réduire au strict nécessaire l'incidence des travaux sur la propriété, une remise en état des abords et de l'emprise rétrocédée sera engagée en concertation avec l'indivision.

La Déclaration d'Utilité Publique emportera la mise en compatibilité du PLU de la commune d'Aix en Provence et ainsi le déclassement de l'Espace Boisé Classée situé sur l'emprise objet de l'enquête parcellaire et de l'emplacement réservé au PLU. Cette emprise sera sans classement spécifique, dans la zone N de la commune.

Le montant de l'indemnité d'expropriation sera fixé par France Domaine à la demande de SNCF Réseau. Un rendez-vous sera proposé afin de procéder à la visite détaillée du bien et déterminer ainsi le montant de l'indemnité.

L'emprise d'acquisition définie en étude Avant-Projet, objet de l'enquête parcellaire pourrait être réduite à l'issue des études projet en cours. Une partie de cette emprise pourra alors être utilisée sous convention d'occupation temporaire suivant la méthodologie de l'entreprise qui exécutera les travaux d'excavation de la tranchée rocheuse. Les modalités de d'occupation et de remise en état seront établies avec l'indivision.

L'accès sur la route de Gardanne sera inutilisable pendant toute la période de travaux. Cet accès est inclus dans l'emprise nécessaire au projet, il sera ainsi proposé à l'indivision le maintien de cette voie d'accès au moyen d'une servitude de passage sur le domaine public ferroviaire si il n'est pas rétrocédé aux propriétaires.

Les premières négociations entre SNCF Réseau et les riverains notifiés à l'enquête parcellaire débuteront au 2nd semestre 2017. Il s'agira de présenter aux propriétaires et titulaires de droit l'indemnité relative à l'emprise nécessaire au projet.

Le transfert de propriété interviendra après signature de l'acte authentique dans un délai de 5 mois.

Après les travaux :

Les emprises nécessaires aux travaux seront définies précisément après attribution du marché à l'entreprise qui réalisera les travaux. Ces emprises sont en effet liées à la méthodologie de l'entreprise. Des échanges réguliers avec l'indivision et un marquage au sol sur la propriété permettront à l'indivision d'identifier avec précision la surface utilisée.

Le cahier des charges est en cours d'élaboration par nos bureaux ingénierie.

Il n'est pas prévu de mettre en place à l'issue des travaux un mur limitatif de propriété à la place d'une clôture limitative. Néanmoins, ce point pourra être discuté avec l'indivision dans le cadre d'une protection paysagère légère.

Le cabanon situé en partie haute de la propriété est inclus dans les emprises objet de l'enquête parcellaire.

Sensible à l'importance qu'attache l'indivision à ce cabanon, SNCF Réseau étudiera en collaboration avec l'entreprise désignée, la méthodologie de travaux la plus adaptée afin de le préserver, mais ne peut à ce stade des études projet s'engager sur le maintien ou non de ce cabanon.

Il n'a pas été souhaité par la Ville d'Aix en Provence de procéder à l'élargissement de l'ouvrage pont-rail du chemin des frères gris.

L'estimation du coût du projet de 2nde phase de modernisation, objet de l'enquête publique, est présenté en page 98 de la Notice Explicative, volume 1 pièce D.

La justification de la mise à double voie entre Luynes et Gardanne est présentée en page 22 et suite dans la Notice Explicative, volume 1 pièce A, et développée dans la partie 1 Utilité Publique du projet de réponses au PV, question 1 alinéa 2 page 3.

La double voie est rendue indispensable sur le secteur de Luynes Turin compte tenu du temps de parcours entre Aix en Provence et Gardanne et de l'impossibilité aux 4 trains par heure et par sens de se croiser en ligne.

Les premières négociations entre SNCF Réseau et les riverains notifiés à l'enquête parcellaire débuteront au 2nd semestre 2017. Elles feront l'objet d'échanges écrits.

La commission d'enquête, prend acte du fait que SNCF RESEAU continue, lors des études en cours, d'examiner les moyens de minimiser les empreintes et les conséquences des travaux sur celles-ci.

Mr FOURNIER 3 Bis Chemin des Frères Gris – Demande ce qui est prévu pour les travaux :

-De jour, ou nuit, les nuisances sonores, poussières, pollutions, le dépôt des engins- l'accès aux maisons proches.

-Acquisitions foncières de Monsieur GONTERO ; temporaire, permanente, bassin de rétention.

-Après les travaux : dégradation de l'environnement (arbres) qu'est – il prévu en compensation.

-Aménagement du pont des Frères Gris pour le passage piétons.

Réponse de SNCF RESEAU

Certains travaux seront exécutés de jour, d'autres de nuits avec absence de circulations ferroviaires.

Sensible aux nuisances engendrées par les travaux auprès des riverains, SNCF Réseau étudiera en collaboration avec l'entreprise désignée, la méthodologie de travaux la plus adaptée afin de préserver au mieux leur quotidien.

Ces éléments seront portés à la connaissance des riverains dans le cadre d'ateliers riverains spécifiques qui seront menés à l'hiver 2017/2018.

L'emprise mentionnée à l'enquête parcellaire sur la parcelle cadastrée section HE n°303 propriété de l'indivision GONTERO est une emprise en acquisition nécessaire au projet de modernisation pour l'accès à la plateforme ferroviaire dans le cadre de la réalisation de la mise à double voie sur ce secteur, et la mise en place d'un bassin de rétention hydraulique, répondant aux obligations réglementaires de la loi sur l'eau.

Il sera présenté dans le cadre d'ateliers riverains spécifiques qui seront menés à l'hiver 2017/2018, les projets d'aménagement paysagers après travaux.

Il n'a pas été souhaité par la Ville d'Aix en Provence de procéder à l'élargissement de l'ouvrage pont-rail du chemin des frères gris pour la mise en place d'un passage piétons élargi.

La commission d'enquête prend acte de la reprise des ateliers riverains à partir de l'hiver 2017/2018, elle souhaite une information suffisante afin que tous les propriétaires et riverains concernés puissent y participer utilement.

Permanence en mairie de Gardanne tenue dans les locaux du service de l'urbanisme.

▪ Le 9 février 2017

Monsieur le Maire de Gardanne et le responsable de l'urbanisme de la commune sont venus exposer leur désir de remettre ultérieurement une note comprenant leurs réserves sur le projet de remplacement du tunnel existant par une tranchée ouverte dans le périmètre de pavillon de chasse du Roi René.

▪ Le 14 février 2017

Suite à une visite de la tuilerie de Bossy en compagnie de **Monsieur Daniel BOSSY, propriétaire et de Madame Myriam RETIF**, présidente de l'association des ateliers d'art de Valabre, une note dactylographiée de 3 pages a été remise au président de la commission d'enquête.

Cette note comporte plusieurs remarques ainsi que plusieurs suggestions :

1° Le projet prévoit une emprise provisoire sur tout le terrain à droite en entrant sur la tuilerie afin d'y placer un bac de rétention et d'y stocker les engins de chantier durant les travaux.

Monsieur BOSSY fait remarquer que ce terrain abrite la zone d'épandage de la fosse septique de la Tuilerie, qu'il sert également de bac de rétention pour les eaux pluviales de la Tuilerie.

Ce terrain sert également de parking pour les manifestations indispensables à l'activité des artisans cela 3 à 4 fois par an pour 400 à 600 personnes.

De plus le plan détaillé de l'emprise montre que le chemin d'accès de la Tuilerie serait largement impacté ne laissant plus de place pour l'accès.

Le stationnement des engins de chantier détruira l'épandage de la fosse septique. La SNCF prévoit un raccordement aux canalisations de tout à l'égout de l'autre côté du pont mais celles-ci ne sont pas encore raccordées à la station d'épuration, il conviendra de vérifier que cela sera fait à temps et sera une opération neutre en matière coût pour le locataire et le propriétaire qui sont tout à fait satisfaits de la solution actuelle. Il en est de même pour le raccordement à l'eau de la ville bien plus couteuse que celle du canal de Provence.

Le choix d'utiliser des caissons enterrés comme bac de rétention permettrait de nous restituer partiellement la surface mais laisserait entier le problème de la rétention des eaux pluviales de la Tuilerie.

Le calendrier des travaux devra être coordonné à celui des activités de la Tuilerie afin que le public, au cours des manifestations, n'ait pas accès aux engins de chantier ou au chantier lui-même pour des raisons de sécurité.

Enfin la SNCF a envisagé de déplacer le bac de rétention de l'autre côté de la voie mais sur un terrain qui ne fait pas partie de l'enquête parcellaire.

2° En ce qui concerne l'emprise le long du chemin qui contourne la Tuilerie et dessert la parcelle de Mr et **Mme LE FORMAL-KRUTHOF**, la SNCF prévoit un mur de soutènement ; celui-ci devra dépasser le niveau du sol afin de faire office de mur anti-bruit et de limiter les risques d'endommagement de la clôture.

Il faudra laisser un passage suffisant pour les prescriptions des services des pompiers.

Il est bien noté que la SNCF ne prévoit pas d'interruption de circulation sur le chemin qui dessert l'arrière de la Tuilerie et le fonds voisin.

3° En prévision de la fermeture du chemin du Moulin du Fort quelques jours fin 2017 et quelques semaines entre fin 2018 et début 2019, l'activité économiquement fragile des artisans d'art supportera très difficilement un accès rallongé de 5 km par un chemin très étroit et en mauvais état.

Il sera souhaitable que les panneaux de déviation soient très explicites, peut-être qu'une déviation "quasi-publicitaire" compensera cette déviation.

De même il faudra coordonner autant que possible les dates de fermeture du pont avec les manifestations annuelles.

4° Les nuisances pendant les travaux seront de tous ordres :

- bruit, poussières, passage d'engins et personnes,
- perte de l'aspect naturel, vert et tranquille de la Tuilerie qui en fait sa notoriété,
- difficulté d'accès pour la clientèle et frais supplémentaires pour les artisans et les habitants de la Tuilerie.
- la salle d'exposition qui est régulièrement louée (tous les quinze jours) aura du mal à trouver des exposants pendant la durée des travaux d'où un manque à gagner important pour l'association. Une compensation est à envisager.

Réponse de SNCF RESEAU

1° - Emprise provisoire : le foncier en entrée du site de la tuilerie à proximité immédiat de l'ouvrage ferroviaire du chemin du Moulin du Fort sera nécessaire pour la réalisation des travaux de doublement de l'ouvrage d'art et élargissement de la plateforme ferroviaire afin d'accueillir la 2nde voie ferrée.

Afin de limiter les besoin fonciers sur la propriété de la tuilerie, SNCF Réseau, conformément aux échanges engagés avec les propriétaires, réalisera un mur de soutènement tout le long de l'interface entre la propriété et le domaine ferroviaire. L'emprise en entrée du site de la Tuilerie sera limitée au terrain, sans impact sur le chemin d'accès aux artisans.

L'assainissement autonome présent sur cette emprise devra être déposé et raccordé à l'assainissement communal. L'ensemble des travaux de raccordement sera réalisé préalablement au démarrage des travaux d'élargissement de l'infrastructure ferroviaire, entièrement pris en charge par SNCF Réseau.

S'agissant du raccordement en eau potable, SNCF Réseau travaille actuellement avec la Société du Canal de Provence sur l'étude de déviation du réseau d'alimentation et le raccordement au site de la tuilerie, travaux qui interviendront préalablement au démarrage des travaux d'élargissement de l'infrastructure ferroviaire.

S'agissant de la mise en place d'un bassin de rétention hydraulique, SNCF réseau étudie actuellement la possibilité technique de positionner le bassin de rétention de l'autre côté de la voie ferrée face à la résidence universitaire (sur la gauche après l'ouvrage) ou en pied de remblai en limite de l'espace boisé (sur la droite après l'ouvrage), sur un foncier SNCF Réseau, qui si il venait à être insuffisant, nécessiterai une maîtrise foncière auprès de la Ville de Gardanne.

Enfin, SNCF Réseau envisageant à l'issue du projet de transformer le foncier utilisé durant les travaux de l'ouvrage d'art en parking paysager, des réflexions seront menées avec l'ensemble des artisans afin d'aboutir à une solution d'aménagement partagée par tous.

2° En ce qui concerne l'emprise le long du chemin qui contourne la Tuilerie, le doublement de la voie ferrée nécessitera l'acquisition d'une emprise foncière entre le chemin de terre de la tuilerie.

Ce besoin foncier se limitera au strict nécessaire au moyen d'un mur de soutènement afin de permettre le maintien de ce chemin au propriétaire, le mur sera surmonté d'une clôture ou tout autre éléments limitatif avec le domaine ferroviaire, concerté avec les acteurs de la tuilerie afin d'intégrer au mieux l'activité des artisans. Au regard des premiers échanges, il serait recherché un mur de type parement végétal.

Il est à noter que cet élément de limite de propriété ne sera pas un mur acoustique.

3° Fermeture du chemin du Moulin du Fort pour la réalisation des travaux : SNCF Réseau mettra en place, en concertation étroite avec les artisans et/ou leur représentant, des informations et la signalétique préalables au démarrage des travaux afin de réduire au strict minimum les incidences des travaux sur la fermeture du chemin du Moulin du Fort, et

permettre ainsi l'accès à la tuilerie par les clients, depuis le centre de Gardanne par l'avenue Decoppet.

SNCF Réseau étudiera le planning travaux avec l'entreprise mandatée afin de coordonner les fermetures du chemin du Moulin du Fort avec les manifestations du site de la Tuilerie.

4° Les nuisances pendant les travaux : Sensible aux nuisances engendrées par les travaux auprès des riverains, SNCR Réseau et l'entreprise mandatée étudiera avec les artisans et/ou leur représentant selon la méthodologie d'exécution des travaux la plus adaptée et tous moyens nécessaires afin de réduire les nuisances liées à la réalisation des travaux :

- Arrosage des pistes de chantier, clôture de chantier avec brise vue,
- Maintien de l'accès au site afin de conserver l'activité économique

L'emprise utilisée sous convention d'occupation temporaire sera restituée selon des modalités d'occupation et de remise en état établies préalablement avec les propriétaires.

L'indemnité relative aux emprises nécessaire au projet et aux emprises sous convention d'occupation prendra en compte la valeur vénale du terrain et la perte d'exploitation.

Le montant de l'indemnité d'expropriation sera fixé par France Domaine, un rendez-vous sera proposé afin de procéder à la visite détaillée du bien et déterminer ainsi le montant de l'indemnité.

La commission d'enquête, sans commentaire.

Permanence en mairie d'Aix en Provence dans les locaux de la direction de l'urbanisme.

- Le 21 février 2017

Monsieur Jean Luc IMAUVEN précise qu'il figure bien sur la liste des propriétaires pour la parcelle **HB28** non bâtie sur le quartier de Turin à Luynes mais n'a pas été répertorié comme propriétaire de la parcelle **HB27** bâtie cadastrée sur le quartier de Turin à Luynes dont il est également propriétaire bailleur.

Réponse de SNCF RESEAU

L'état parcellaire présenté au volume 5 Pièce M a été établi sur la base du fichier cadastral des propriétaires fonciers. Le propriétaire désigné section HB n°27 est « les copropriétaires de la parcelle HB27 ». Une notification individuelle a été envoyée par RAR le 29 décembre 2016. SNCF Réseau a reçu retour de ce courrier, le propriétaire ayant été avisé, le pli non réclamé. Il s'agit de l'objet de l'enquête parcellaire de confirmer l'identité des propriétaires, des titulaires de droits réels au moyen du questionnaire joint aux notifications individuelles.

L'état parcellaire sera mis à jour à l'issue de l'enquête parcellaire afin de procéder au transfert de propriété avec les propriétaires réels.

La commission d'enquête, sans commentaire.

Permanence dans la mairie annexe de Pont d'Arc

- Le 7 février

Mr. F. MARTEL 1 av. B Schuman –Aix en Provence. Propriétaire de la parcelle CA 60. Il signale que la parcelle **CA 61** voisine de la sienne ne lui appartient pas mais appartient à la station-service dont le propriétaire est la société EFR 12 av. des Beguines – TH1 Le Cervier B Cergy Pontoise 95800.

Réponse de SNCF RESEAU

L'état parcellaire présenté au volume 5 Pièce M a été établi sur la base du fichier cadastral des propriétaires fonciers. Le propriétaire désigné section CA n°61 est « les copropriétaires de la parcelle CA60, Société Martel Hôtel le Moulin ». Une notification individuelle a été envoyée par RAR le 29 décembre 2016 et accusé réception le 03/01/2017.

Il s'agit de l'objet de l'enquête parcellaire de confirmer l'identité des propriétaires, des titulaires de droits réels au moyen du questionnaire joint aux notifications individuelles.

L'état parcellaire sera mis à jour à l'issue de l'enquête parcellaire afin de procéder au transfert de propriété avec les propriétaires réels.

SNCF Réseau n'ayant pas eu connaissance de l'adresse du propriétaire, n'a pu envoyer une notification individuelle pendant la période de l'enquête parcellaire.

La commission d'enquête, donc acte, la commission d'enquête a pu constater que le propriétaire de la parcelle CA N° 61 a pu intervenir utilement durant l'enquête publique malgré l'absence de signification.

- Le 7 février

Mme PROVENCE (Pact 13) Représente la propriétaire de la parcelle HB 32 et le pouvoir d'un bail à réhabilitation de la parcelle HB 22.

Fait remarquer que les immeubles sis sur les parcelles **HB 32 et 22** sont des opérations bénéficiant de prêts, ainsi ces expropriations risquent de mettre en danger l'économie de notre structure (associative) et mettre en péril sa mission sociale.

Réponse de SNCF RESEAU

Les emprises mentionnées sur les parcelles cadastrées HB n°32 et HB n°22 sont nécessaires à la réalisation de la mise en double voie.

L'indemnité relative aux emprises nécessaires au projet prendra en compte la valeur vénale de l'emprise, la perte d'exploitation. Le montant de l'indemnité d'expropriation sera fixé par

France Domaine, un rendez-vous sera proposé afin de procéder à la visite détaillée du bien et déterminer ainsi le montant de l'indemnité.

Par ailleurs, SNCF Réseau précise que le projet immobilier réalisé sur la parcelle HB n°32 n'a pas fait l'objet d'instruction réglementaire préalable à l'obtention du permis de construire, ni de concertation technique avec les services de SNCF Réseau.

Ces échanges préalables auraient pu permettre de préaviser le futur propriétaire des contraintes liées au projet de modernisation.

La commission d'enquête, sans commentaire.

Permanence sur la commune des Pennes Mirabeau

Bien que cette commune ne soit pas concernée par le projet au titre de l'enquête parcellaire et vue la proximité géographique de tous les lieux d'enquête certaines personnes se sont rendu dans la commune qui leur paraissait la plus commode ;

C'est le cas de Madame TARDIEU qui a porté sur le registre de la commune des Pennes Mirabeau le 8 février 2017 l'observation suivante :

Elle a été avisée par la SNCF par lettre recommandée AR de l'emprise totale sur sa propriété sise route de Gardanne et cadastrée **HB18** sur la commune de Luynes. Elle a aussitôt informé la SNCF par lettre recommandée AR en date du 7 janvier 2017 que sa propriété a été vendue le 18 novembre 2016 aux époux DOS SANTOS. Cette lettre étant restée sans réponse, elle attire l'attention de la commission d'enquête sur la situation particulièrement dramatique des acquéreurs qui ont entrepris des travaux importants et pour ce faire sont hébergés dans leur famille et n'ont pas les moyens financiers de rembourser le prêt de leur maison qu'ils ne pourront jamais occuper et le loyer d'un autre logement.

Elle s'interroge sur les raisons qui ont pu entraîner une telle confusion au moment de la signature de l'acte et quelles mesures d'accompagnement peuvent être envisagées par le maître d'ouvrage pour faire face à cette situation.

Elle s'interroge également sur le déroulement de la procédure d'indemnisation.

Réponse de SNCF RESEAU

L'état parcellaire présenté au volume 5 Pièce M a été établi sur la base du fichier cadastral des propriétaires fonciers. Les propriétaires désignés section HB n°18 sont les époux TARDIEU. Une notification individuelle a été envoyée par RAR le 29 décembre 2016 et accusé réception le 31/12/2016.

Il s'agit de l'objet de l'enquête parcellaire de confirmer l'identité des propriétaires, des titulaires de droits réels au moyen du questionnaire joint aux notifications individuelles.

L'état parcellaire sera mis à jour à l'issue de l'enquête parcellaire afin de procéder au transfert de propriété avec les propriétaires réels.

SNCF Réseau n'ayant pas eu connaissance du transfert de propriété, la notification individuelle n'a pu être envoyée au nouveau propriétaire.

Néanmoins, une nouvelle notification individuelle a été transmise aux époux DOS SANTOS par courrier RAR pendant la période de l'enquête parcellaire afin de les aviser de l'enquête en cours.

Lors du transfert de propriété, l'office notariale n'a pas pris en compte l'arrêté de mise à l'étude n°2014104-0008 pris par le Préfet des Bouches le 14 avril 2014 prenant en considération les études d'avant-projet de la 2nde phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille Aix – en Provence, objet de la présente enquête, et précisant notamment en son article 2 le périmètre d'étude.

L'indemnité relative aux emprises nécessaires au projet prendra en compte la valeur vénale de l'emprise, la perte d'exploitation. Le montant de l'indemnité d'expropriation sera fixé par France Domaine, un rendez-vous sera proposé afin de procéder à la visite détaillée du bien et déterminer ainsi le montant de l'indemnité.

SNCF Réseau rencontrera le nouveau propriétaire pour échanger sur les modalités de transfert de propriété.

La commission d'enquête *pense qu'une attention toute particulière doit être donnée par SNCF RESEAU aux époux DOS SANTOS qui se trouvent dans une situation difficile à gérer.*

Permanence Marseille service de l'urbanisme

Maître BRANTHOMME, avocat, dépose au nom de son client, la société Design Store situé le Petit Péage à plan de Campagne. Consulte le dossier au sujet de la halte et s'inquiète sur les parkings prévus à cet endroit. Devrait se renseigner auprès de la Mairie compétente.

Réponse de SNCF RESEAU

Les aménagements sous maîtrise d'ouvrage SNCF RESEAU nécessaires à la réalisation de la halte de Plan de Campagne correspondent aux murs de soutènement, plateforme, et mise en accessibilité PMR pour la liaison quai à quai via le Pont-Rail existant de la RD543.

Les aménagements liés à l'intermodalité et à l'urbanisme sont quant à eux sous maîtrise d'ouvrage Métropole Aix-Marseille-Provence

Plusieurs scénarii d'aménagements sont étudiés, SNCF Réseau invite Me BRANTHOMME à se rapprocher de la Métropole pour les détails relatifs aux parkings et accueil du public. Des éléments de réponses sur l'intermodalité sont développés dans la partie 1 Utilité Publique du projet de réponses au PV, question 1 alinéa 4 page5.

La commission d'enquête, sans commentaire.

4.3 Interrogations de la commission d'enquête et réponse de SNCF RESEAU

Analyse et commentaire des observations

4.3.1 Sur le dossier d'enquête

La commission d'enquête n'a pas manqué de relever que le dossier soumis au public restait touffu et technique malgré une notice explicative relativement complète.

En ce qui concerne le dossier d'enquête parcellaire proprement dit il comporte les documents règlementaires sans effort particulier de simplification ou de clarté notamment en ce qui concerne les plans où les multiples tracés de couleurs différentes en un même point demande une lecture particulièrement attentive.

4.3.2 Sur les observations du public

Remarque préliminaire

Bien que ces questions ne relèvent pas de l'enquête parcellaire, la commission d'enquête se doit de noter que les préoccupations majeures exprimées par le public dans les communes concernées par le parcellaire sont :

- les nuisances pendant les travaux (bruit, poussière, vibrations) et résultant de l'augmentation du passage des trains après le doublement de la voie (bruit, pollution).
- la sécurité sur les sites impactés par les travaux, notamment sur le chemin des Frères Gris où le cheminement piéton semble problématique.
- les changements d'habitude et la complication des déplacements pendant la période des travaux pour certains lotissements.
- la dévaluation du foncier et du bâti environnant la voie ferrée après le doublement de la voie et l'augmentation du trafic ferroviaire.

- le manque de prise en considération des propriétés situées de l'autre côté de la voie ferrée qui seront très fortement gênées par les travaux bien que l'élargissement de la voie ne se fasse pas sur ce bord-là.

Ces questions sont néanmoins posées, au Maitre d'ouvrage, dans le volet utilité publique du projet.

Il faut noter également, tant pour les propriétaires impactés directement par l'enquête parcellaire que pour les riverains non impactés, une inquiétude résultant du manque d'information et de communication de la part de la SNCF. Pour mémoire, les riverains non impactés directement par une emprise foncière sont nombreux à ne pas sembler être au courant des travaux ni même de leur ampleur. Beaucoup de personnes ont fait état des tirs à micro charge effectués en pleine nuit par la SNCF en décembre 2016 sans prévenir les riverains.

Les observations des propriétaires impactés par l'emprise foncière peuvent être regroupées en 6 rubriques.

1° L'identification des propriétaires

Plusieurs observations ont fait état d'erreur ou d'oubli dans l'identification des propriétaires dont les biens sont impactés par le projet.

Plusieurs propriétaires ont été avertis par leur voisin ou leur bailleur et ont pu ainsi intervenir à l'enquête.

- Quel mode d'identification des propriétaires a été utilisé par le maitre d'ouvrage ?
- Quel est l'état exact des retours des courriers adressés en recommandé AR par la SNCF aux propriétaires ?
- La SNCF compte-t-elle prendre contact avec les propriétaires qui n'ont pas été identifiés dans le dossier parcellaire, surtout ceux qui ont acquis un bien frappé par l'emprise de l'enquête sans avoir eu connaissance du projet au moment de la signature de l'acte ?

D'autres ont fait état d'achat récent de maison sur le site du projet sans avoir été informé lors de l'acte d'acquisition de l'imminence de la procédure d'expropriation et se trouvent décontenancés par ce changement radical d'avenir. La SNCF prévoit-elle une action spécifique pour ces cas ?

Certaines variantes envisagées par la SNCF font état d'occupation de terrains qui ne sont pas compris dans l'enquête parcellaire (parking engin près de la Tuilerie Bossy).

Réponse de SNCF RESEAU

L'état parcellaire présenté au volume 5 Pièce M a été établi sur la base du fichier cadastral des propriétaires fonciers (Article R11-19 du Code de l'Expropriation).

Suivant le besoin d'emprise hors domaine ferroviaire pour la réalisation du projet de modernisation, SNCF Réseau a référencé les parcelles et effectué les recherches nécessaires

auprès du service du cadastre en vue de détermination des propriétaires réels et titulaires de droit sur les parcelles.

L'enquête parcellaire ayant pour but de procéder contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres intéressés, elle va permettre ainsi de confirmer l'identité des propriétaires, des titulaires de droits réels au moyen du questionnaire joint aux notifications individuelles.

L'état parcellaire sera mis à jour à l'issue de l'enquête parcellaire afin de procéder au transfert de propriété avec les propriétaires réels.

SNCF Réseau a transmis 60 notifications individuelles dans le cadre de l'enquête parcellaire, et a comptabilisé un retour de 30 questionnaires réponse.

Ces questionnaires vont permettre la mise à jour de l'état parcellaire afin de procéder dans les mois à venir aux premières négociations par voie amiable avec les propriétaires concernés par le projet.

SNCF Réseau prendra contact avec l'ensemble des propriétaires ayant fait l'objet d'une notification individuelles dans le cadre de l'enquête parcellaire, les nouveaux propriétaires identifiés par retour de questionnaires, ainsi que tout propriétaires n'ayant pas été identifié au cours de l'enquête parcellaire, au moyen d'une enquête fine de voisinage.

SNCF Réseau n'ayant pas eu connaissance du transfert de propriété, n'étant pas porté au fichier cadastral. La notification individuelle n'a donc pas pu être envoyée aux nouveaux propriétaires. SNCF Réseau rencontrera bien évidemment ces nouveaux propriétaires, à l'instar de tous les propriétaires concernés par le projet.

Les emprises nécessaires pour la réalisation des travaux sous occupations temporaires sont en cours de définition et seront négociées avec les propriétaires dans les mois à venir. Elles ne sont pas portées à l'enquête parcellaire, il n'y a pas d'objectif de transfert de propriété pour ces emprises.

La commission d'enquête, considère que la réponse est suffisante et constate que l'importance des emprises est encore susceptible d'évolutions.

2° Les phases du projet

Interrogation sur le calendrier des expropriations et de la procédure qui en découle. Les questions qui reviennent sont : quand les propriétaires expropriés seront-ils contactés par la SNCF ? A partir de quand seront-ils indemnisés ?

Pour les maisons occupées : quand les propriétaires devront-ils quitter les lieux ? Quel délai pour se reloger ? Y aura-t-il une expertise pour estimer la valeur du bien ?

Un calendrier des opérations d'expropriation a-t-il été établi par la SNCF ? Si oui à quel moment sera-t-il communiqué aux propriétaires impactés ?

Nécessité de communiquer avec les artisans de la Tuilerie de Bossy afin de minimiser les gênes pour leur activité.

Réponse de SNCF RESEAU

Les premières négociations entre SNCF Réseau et les riverains notifiés à l'enquête parcellaire débuteront au 2nd semestre 2017. Il s'agira de présenter aux propriétaires et titulaires de droit l'indemnité relative à l'emprise nécessaire au projet.

La signature de l'acte authentique interviendra dans un délai de 5 mois après signature d'une promesse de vente.

SNCF Réseau fixera avec chaque propriétaire le calendrier d'entrée sur les lieux, permettant ainsi aux propriétaires et locataires d'organiser la libération des lieux.

Le montant de l'indemnité d'expropriation sera fixé par France Domaine, un rendez-vous sera proposé aux propriétaires afin de procéder à la visite détaillée du bien et déterminer ainsi le montant de l'indemnité.

Les premiers échanges entre SNCF Réseau et les riverains concernés par une expropriation débuteront au 2nd semestre 2017. Le calendrier de la maîtrise foncière va être mis en place en fin de 1^{er} trimestre.

Une attention particulière sera portée par SNCF réseau sur l'incidence des travaux sur l'activité économique de la Tuilerie Bossy.

Des échanges réguliers vont être mis en place afin de concerter sur les manifestations à venir, leurs besoins, et coordonner ainsi les travaux de modernisation.

La commission d'enquête, *constate une prise en compte sérieuse, de la part de SNCF RESEAU, des enjeux particuliers que représente le site de la Tuilerie de Bossy.*

3° Les emprises provisoires

Clarification des modalités des emprises qui sont proposées comme définitives et provisoires.

Quelle sera l'importance de l'impact des travaux sur les emprises provisoires : nature des travaux sur le terrain, nombre d'arbres arrachés etc.

Quand le propriétaire saura-t-il si l'emprise est définitive ou provisoire ?

Réponse de SNCF RESEAU

Toutes les emprises présentées en enquête parcellaire sont des emprises définitives nécessaires pour la réalisation du projet de modernisation.

Les emprises provisoires n'ont été portées que sur les visuels de la Notice Explicative et représentées par un tirait pointillé jaune.

Leurs superficies sont en cours de définition dans les études Projet en cours.

Les emprises définitives présentées en enquête parcellaire sont issues des entrées en terre définies lors des études Avant-Projet, elles sont nécessaires pour la mise en place de la seconde voie et l'élargissement des ouvrages d'art.

La nature des travaux sur les emprises provisoires différera selon les besoins de l'emprise : accès, stockage, installation de chantier.

Les emprises nécessaires aux travaux seront définies précisément après attribution du marché à l'entreprise qui réalisera les travaux. Ces emprises sont en effet liées à la méthodologie de l'entreprise. Un marquage au sol sur la propriété permettra aux propriétaires d'identifier avec précision la surface utilisée pendant la phase de réalisation des travaux, et/ou le besoin d'emprise pour le projet.

SNCF Réseau prendra toutes les mesures pour réduire au strict nécessaire l'incidence des travaux sur la propriété, une remise en état des abords.

Les emprises seront fixées à l'issue des études en cours de la phase projet. Le calendrier des négociations amiables prend en compte cette donnée.

La commission d'enquête : *sans commentaire.*

4° Solutions aux problèmes non répertoriés dans le dossier

Des solutions claires doivent être apportées aux problèmes générés par les emprises et notamment pour l'exploitation de la station-service BP située près du pont de l'avenue Robert Schuman à Aix en Provence qui perd sa station de lavage et la sortie de sa piste de distribution de carburant.

De même pour le raccordement de la Tuilerie Bossy au réseau du tout à l'égout avant la neutralisation de la zone d'épandage de leur fosse septique.

Réponse de SNCF RESEAU

L'emprise présentée sur la propriété de la station BP Boulevard Schuman à Aix en Provence est nécessaire pour la mise en œuvre de l'ouvrage ferroviaire du Boulevard Schuman.

L'indemnité relative à l'emprise nécessaire au projet prendra en compte la valeur vénale de l'emprise ainsi que la perte d'exploitation.

SNCF Réseau engagera, à l'instar de tous les propriétaires, des échanges avec la société EPR pour définir les modalités de transfert de propriété et de maintien de l'exploitation de la station-service.

Le raccordement de la tuilerie Bossy à l'assainissement collectif sera réalisé avant le début des travaux sur la zone du pont-rail du chemin du Moulin du Fort. L'utilisation du foncier, propriété de la Tuilerie Bossy, pour la réalisation de l'ouvrage sera concerté avec le

propriétaire de la Tuilerie, les études projet en cours vont permettre de définir le mode opératoire et le planning d'occupation.

La commission d'enquête, donc acte.

5° Préjudice financier

La prise en compte financière de la dévaluation des propriétés entraînée par les conséquences définitives du doublement de la voie ferrée (rapprochement des maisons de la voie, transformation de l'environnement paysager) et de l'augmentation du trafic (bruit, pollution) ainsi que son calcul et que son indemnisation.

L'éventuel manque à gagner des artisans de la Tuilerie Bossy dont l'activité économique est suffisamment fragile pour ne pas résister à tous ces aménagements et dérangements.

La SNCF envisage-t-elle un traitement particulier pour les conséquences économiques pour le site de la Tuilerie de Bossy et ses artisans et pour la station-service BP d'Aix en Provence ?

Les conséquences économiques de la suppression de la station de lavage de la station-service BP de l'avenue Robert Schuman et plus grave la fermeture de la station elle même si la sortie de piste n'est plus possible avec licenciement du personnel.

Réponse de SNCF RESEAU

Il n'est pas prévu dans le cadre des projets d'investissement une prise en compte financière liée à la perte de valeur vénale d'une propriété.

La perte de valeur vénale d'une propriété concernée par un projet de modernisation pourrait être prise en charge par le Maître d'Ouvrage dès lors que le préjudice est avéré et justifié, et il ne peut l'être éventuellement qu'à l'issue de la mise en œuvre des mesures de réduction prévues par le projet (acoustique, paysagé, hydraulique...).

L'indemnité relative à l'emprise nécessaire au projet prendra en compte la valeur vénale de l'emprise, la perte d'exploitation. France Domaine étudiera ainsi la perte d'exploitation pendant la période transitoire de travaux.

S'agissant de la Tuilerie Bossy, SNCF réseau mettra en œuvre, en concertation avec les artisans, toutes les actions nécessaires afin de réduire l'incidence des travaux sur l'activité de la Tuilerie, et étudiera les modalités de compensation pendant cette période transitoire.

S'agissant de la station-service BP, SNCF Réseau accompagné de France Domaine étudiera le préjudice lié à la suppression de la station de lavage et fixera les modalités de compensations techniques et financières pour le maintien de l'activité.

La commission d'enquête, sans commentaire.

6° Mesures compensatoires :

Un manque de précision et de représentation de certaines mesures de compensation paysagère qui seront nécessaires après des changements profonds entraîné dans les environnements par la création de tranchées ouvertes à la place de tunnel ou tranchée couverte.

La commune de Gardanne, dénommée dans le dossier d'enquête parcellaire en tant que propriétaire impacté dans le secteur du pavillon de chasse du Roi René, émet des réserves quant à l'importance d'assurer la préservation de ce site et de ses paysages remarquables. Elle déplore également le manque de lisibilité des mesures compensatoires prévues dans le dossier d'enquête afin de remédier à l'impact important des travaux dans ce secteur à haute valeur environnementale (4 hectares de forêt défrichés, bassin de rétention au droit du pavillon de chasse, très long ouvrage de soutènement).

Quelle réponse peut apporter la SNCF à la commission d'enquête sur ces points soulevés par la commune de Gardanne ?

Réponse de SNCF RESEAU

Le projet MGA2 a été réfléchi en appliquant la stratégie environnementale de l'évitement, première posture à envisager dans le cadre de la loi et de la doctrine ERC (éviter, réduire, compenser).

Dans le secteur de Valabre, les études préliminaires ont conduit au choix du doublement côté opposé à la Luynes et au Pavillon de Chasse, afin d'éviter les impacts sur :

- le site classé du Domaine de Valabre
- les abords du pavillon de chasse du Roi René
- la ripisylve de la Luynes, participant à l'ambiance paysagère du secteur,
- la Luynes elle-même
- le mur de soutènement de la voie ferrée, identifié comme remarquable par le STAP des Bouches du Rhône

Malgré cet évitement nécessaire et donc la configuration plus favorable des travaux par rapport au site classé et au Pavillon de Chasse, les effets sur le paysage dans le secteur de Valabre et de toute la traversée du Montaignet restent non négligeables. Ils sont abordés dans l'évaluation environnementale.

Les impacts prévisibles sont les modifications dues :

- à l'élargissement de la plateforme ferroviaire (+ 5 m)
- aux défrichements,
- à la reconfiguration des talus, des tranchées rocheuses. Il n'est pas réalisé de "très long soutènement". Le tracé a en effet été optimisé en phase PROJET pour éviter cet impact.

Il est estimé que les conséquences en termes de perturbations des ambiances paysagères ne seront pas irréversibles. Les perceptions depuis le versant opposé du massif du Montaignet seront les plus touchées, avec un impact plus marqué du couloir ferroviaire dans la forêt et des déblais rocheux/talus nouveaux côté sud de la voie. Signalons que hormis la largeur plus importante de la percée forestière, les travaux d'élargissement recréeront des parois et talus à peu près tels qu'ils étaient au moment de la création de la ligne. Le bassin de rétention, quant à

lui, est en cours de conception. Il ne devrait pas être visible depuis la périphérie (encastré entre la voie ferrée et le versant).

La cicatrisation paysagère des futurs ouvrages dans le site est l'objet des mesures paysagères proposées dans le dossier de DUP.

Il n'y a pas de mesure de compensation paysagère prévue au titre du projet, au sens du code de l'Environnement. En effet, il a été considéré qu'après application des mesures de réduction et d'accompagnement, les effets n'étaient pas significatifs.

Les mesures d'insertion paysagères prévues pour réduire l'impact et accompagner le projet sont présentées dans l'étude d'impact et des budgets y sont associés. Le maître d'ouvrage s'engage donc sur ce point à travers le dossier d'enquête publique dans l'objectif d'une insertion réussie (obligation).

Les études de conception sont entrées en 2016/2017 dans une phase PROJET. Les dossiers de consultation des entreprises sont en préparation pour anticiper le plus précisément possible la phase réalisation.

A ce titre, un bureau d'étude ECO-CONCEPTION, a été nommé afin de traduire les intentions et engagements du maître d'ouvrage dans les marchés travaux. Ce bureau d'étude est constitué d'ingénieurs paysagistes qualifiés et de naturalistes. Ainsi, dans les semaines qui viennent, les principes de revégétalisation des talus et de traitement des parois seront précisément posés pour chaque mètre de talus nouvellement créé (plans de plantation, espèces choisies, description précise des traitements des parois etc.).

Par ailleurs, une concertation avec le STAP 13 a eu lieu (deux réunions en 2015) et se poursuit (rendez-vous pris à l'UDAP-13 le 11 avril 2017) pour présenter le dossier paysager qui viendra en accompagnement des instructions du projet au titre des sites naturels et des SPR (par anticipation). Le dossier présente, en une centaine de pages, les enjeux, sensibilités et mesures paysagères proposées.

Les principaux engagements relatifs aux mesures paysagères sont les suivants :

- récolte de semences végétales locales (100km autour du projet) et semis de fixation réalisés en standard sur les talus neufs pour les protéger au plus tôt de l'érosion
- semis/plantations de suture dans le paysage en complément des semis - reconstitution des corridors écologiques ;
- traitement des parois de type Talus Royal (pour leur donner un aspect naturel et permettre à la végétation de s'implanter plus rapidement).
- surveillance de l'intégrité des ouvrages ou bâtiments patrimoniaux vis à vis des vibrations lors des travaux.
- Réalisation de pistes forestières en zone actuellement inaccessibles aux service ONF pour l'entretien des forêts;
- requalification du secteur de la traversée de la Luynes par la voie ferrée (traitement des berges, reconstitution de la ripisylve, aménagements d'une aire pour randonneurs.

Un marché spécifique "plantations" est prévu durant les travaux, il viendra compléter les semis de fixation déjà réalisés, mettre en œuvre les aménagements spécifiques.

Le lycée de Valabre et l'ONF sont associés à la conception de ces mesures afin que la résultante soit largement partagée avec les utilisateurs et gestionnaires du secteur et que l'ouvrage soit au final une réussite.

La commission d'enquête prend acte de la volonté de la SNCF de s'entourer de spécialistes afin de minimiser les dégradations paysagères et de repenser l'environnement en harmonie avec le site après les travaux.

5 Questions relatives à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

5.1 Remarque préliminaire

Ce volet de l'enquête unique concerne les communes d'Aix-en-Provence et Gardanne.

Elles sont concernées par le doublement de la voie ferrée sur 3.5 km, ce qui implique :

- La création d'espaces réservés spécifiques nécessaires aux travaux,
- La suppression de la protection d'espaces boisés classés, lorsqu'elle existe à l'intérieur des emprises du projet.

Ce qui peut impliquer la mise en conformité des Plan Locaux d'Urbanisme si ces dispositions ne sont pas déjà prévues.

Cette opération est soumise aux articles L.123-14 à L.123-14-2., et R.123-23-1 du Code de l'Urbanisme.

Elle se déroule comme suit :

- **Examen du dossier du projet par le Préfet** qui détermine sa compatibilité avec les dispositions du PLU. Dans la négative il établit un projet de mise en compatibilité du PLU avec l'opération et en informe la commune.
- Les dispositions proposées par le préfet pour la mise en compatibilité des PLU font l'objet d'un **examen conjoint par les Personnes Publiques Associées** avant l'ouverture de l'enquête publique. A l'issue de cet examen un procès-verbal est dressé par cette instance.
- **L'Autorité Environnementale** a été consultée avant le début de l'enquête publique.

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, éventuellement modifié, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le Préfet, soit à l'organe de délibérant de l'EPCI soit au Conseil Municipal.

Dès que la Déclaration d'Utilité Publique est prononcée la mise en compatibilité des PLU devient exécutoire.

5.2 Interrogation du public et réponses du Maître d'ouvrage

Sur les **78** questions /observations portées aux registres seules **3** d'entre elles concerne ce volet de l'enquête.

Registre Mairie de Gardanne

Lettre de Monsieur le Maître de Gardanne adressée au Président de la commission en date du 10 février 2017, relative au site du Pavillon de Chasse du Roy René.

Monsieur le Maire donne un avis favorable au projet avec réserve.

Il relève dans le dossier :

- Que le doublement de la tranchée ouverte et non couverte sur la colline génère un long ouvrage de soutènement avec une hauteur du front de taille très importante au droit d'un site protégé,
- Quatre ha de forêt seront défriché sans que les mesures compensatoires soient précisées,
- L'indication d'un bassin de rétention au droit du Pavillon de Chasse du Roy René laisse présager un impact important des travaux sur ce site sensible et de haute valeur environnementale.

Monsieur le Maire juge (de même que l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France en date du 12/01/2016) que les travaux et mesures compensatoires ne permettent pas de préserver ce site remarquable.

Cette question a été inscrite à l'ordre du jour du Conseil municipal du 9 mars afin que celui-ci rende un avis dans ce sens (réserve expresse quant au strict respect des paysages et sites remarquables traversés par le projet).

Réponse de SNCF RESEAU.

Le projet MGA2 a été réfléchi en appliquant la stratégie environnementale de l'évitement, première posture à envisager dans le cadre de la loi et de la doctrine ERC (éviter, réduire, compenser).

Dans le secteur de Valabre, les études préliminaires ont conduit au choix du doublement côté opposé à la Luynes et au Pavillon de Chasse, afin d'éviter les impacts sur :

- le site classé du Domaine de Valabre
- les abords du pavillon de chasse du Roi René
- la ripisylve de la Luynes, participant à l'ambiance paysagère du secteur,
- la Luynes elle-même
- le mur de soutènement de la voie ferrée, identifié comme remarquable par le STAP des Bouches du Rhône

Malgré cet évitement nécessaire et donc la configuration plus favorable des travaux par rapport au site classé et au Pavillon de Chasse, les effets sur le paysage dans le secteur de Valabre et de toute la traversée du Montaignet restent non négligeables. Ils sont abordés dans l'évaluation environnementale.

Les impacts prévisibles sont les modifications dues :

- à l'élargissement de la plateforme ferroviaire (+ 5 m)
- aux défrichements,
- à la reconfiguration des talus, des tranchées rocheuses. Il n'est pas réalisé de "très long soutènement". Le tracé a en effet été optimisé en phase PROJET pour éviter cet impact.

Il est estimé que les conséquences en termes de perturbations des ambiances paysagères ne seront pas irréversibles. Les perceptions depuis le versant opposé du massif du Montaignet seront les plus touchées, avec un impact plus marqué du couloir ferroviaire dans la forêt et des déblais rocheux/talus nouveaux côté sud de la voie. Signalons que hormis la largeur plus

importante de la percée forestière, les travaux d'élargissement recréeront des parois et talus à peu près tels qu'ils étaient au moment de la création de la ligne. Le bassin de rétention, quant à lui, est en cours de conception. Il ne devrait pas être visible depuis la périphérie (encasté entre la voie ferrée et le versant).

La cicatrisation paysagère des futurs ouvrages dans le site est l'objet des mesures paysagères proposées dans le dossier de DUP.

Il n'y a pas de mesure de compensation paysagère prévue au titre du projet, au sens du code de l'Environnement. En effet, il a été considéré qu'après application des mesures de réduction et d'accompagnement, les effets n'étaient pas significatifs.

Les mesures d'insertion paysagères prévues pour réduire l'impact et accompagner le projet sont présentées dans l'étude d'impact et des budgets y sont associés. Le maître d'ouvrage s'engage donc sur ce point à travers le dossier d'enquête publique dans l'objectif d'une insertion réussie (obligation).

Les études de conception sont entrées en 2016/2017 dans une phase PROJET. Les dossiers de consultation des entreprises sont en préparation pour anticiper le plus précisément possible la phase réalisation.

A ce titre, un bureau d'étude ECO-CONCEPTION, a été nommé afin de traduire les intentions et engagements du maître d'ouvrage dans les marchés travaux. Ce bureau d'étude est constitué d'ingénieurs paysagistes qualifiés et de naturalistes. Ainsi, dans les semaines qui viennent, les principes de revégétalisation des talus et de traitement des parois seront précisément posés pour chaque mètre de talus nouvellement créé (plans de plantation, espèces choisies, description précise des traitements des parois etc.).

Par ailleurs, une concertation avec le STAP 13 a eu lieu (deux réunions en 2015) et se poursuit (rendez-vous pris à l'UDAP-13 le 11 avril 2017) pour présenter le dossier paysager qui viendra en accompagnement des instructions du projet au titre des sites naturels et des SPR (par anticipation). Le dossier présente, en une centaine de pages, les enjeux, sensibilités et mesures paysagères proposées.

Les principaux engagements relatifs aux mesures paysagères sont les suivants :

- récolte de semences végétales locales (100km autour du projet) et semis de fixation réalisés en standard sur les talus neufs pour les protéger au plus tôt de l'érosion
- semis/plantations de suture dans le paysage en complément des semis - reconstitution des corridors écologiques ;
- traitement des parois de type Talus Royal (pour leur donner un aspect naturel et permettre à la végétation de s'implanter plus rapidement).
- surveillance de l'intégrité des ouvrages ou bâtiments patrimoniaux vis à vis des vibrations lors des travaux.
- Réalisation de pistes forestières en zone actuellement inaccessibles aux service ONF pour l'entretien des forêt;

- requalification du secteur de la traversée de la Luynes par la voie ferrée (traitement des berges, reconstitution de la ripisylve, aménagements d'une aire pour randonneurs.

Un marché spécifique "plantations" est prévu durant les travaux, il viendra compléter les semis de fixation déjà réalisés, mettre en œuvre les aménagements spécifiques.

Le lycée de Valabre et l'ONF sont associés à la conception de ces mesures afin que la résultante soit largement partagée avec les utilisateurs et gestionnaires du secteur et que l'ouvrage soit au final une réussite.

La commission d'enquête, prend acte de la prise en compte, par SNCF RESEAU, des impératifs environnementaux et paysagers que représente ce site, ainsi que du souci de sa part de tendre de concilier ces impacts avec les contraintes technique. Elle considère favorablement la poursuite de cet objectif en phase projet et sa prise en compte dans les marchés de travaux.

Registre Mairie Annexe de Luynes

Mme ISOARD née THERY – représente l'indivision de la parcelle **HA 161** impactée par le projet (extrait de ses observations).

Concernant la parcelle triangulaire (env. 2000 m²) à l'extrémité de la propriété coté Turin.

-Quelle est la motivation de SNCF et quel usage en fera-t-elle (il s'agit d'une colline rocheuse, un chemin existe pour accéder à la voie entre l'ouvrage SCP et un cabanon). Elle demande que l'impact soit réduit au minimum.

-La parcelle est classée en EBC, **le PLU sera révisé et la parcelle déclassée. Quel sera son classement après travaux.**

-sur quelle base sera fixé le prix du m². Quelle méthode d'évaluation, qui discute avec les domaines.

-SNCF a-t-elle besoin de la totalité de la parcelle – une convention d'occupation temporaire est envisageable pendant les travaux,

-Un accès sur la route de Gardanne existe, si elle doit disparaître elle est prête à discuter de la réalisation d'une autre voie d'accès.

Réponse de SNCF RESEAU.

- L'emprise portée sur la pointe Sud-Est de la parcelle cadastrée HA n°161 est nécessaire à la réalisation des travaux d'élargissement de la paroi rocheuse contiguë au domaine ferroviaire pour la mise en place de la deuxième voie ferrée, l'accès au déblai rocheux.

Compte tenu de la configuration du terrain, il a été nécessaire à SNCF Réseau de porter l'emprise sur l'ensemble de la pointe de la parcelle.

SNCF Réseau prendra toutes les mesures pour réduire au strict nécessaire l'incidence des travaux sur la propriété, une remise en état des abords et de l'emprise rétrocédée sera engagée en concertation avec l'indivision.

- La Déclaration d'Utilité Publique emportera la mise en compatibilité du PLU de la commune d'Aix en Provence et ainsi le déclassement de l'Espace Boisé Classée situé sur

l'emprise objet de l'enquête parcellaire et de l'emplacement réservé au PLU. Cette emprise sera sans classement spécifique, dans la zone N de la commune.

- Le montant de l'indemnité d'expropriation sera fixé par France Domaine à la demande de SNCF Réseau. Un rendez-vous sera proposé afin de procéder à la visite détaillée du bien et déterminer ainsi le montant de l'indemnité.

- L'emprise d'acquisition définie en étude Avant-Projet, objet de l'enquête parcellaire pourrait être réduite à l'issue des études projet en cours. Une partie de cette emprise pourra alors être utilisée sous convention d'occupation temporaire suivant la méthodologie de l'entreprise qui exécutera les travaux d'excavation de la tranchée rocheuse. Les modalités de d'occupation et de remise en état seront établies avec l'indivision.

- L'accès sur la route de Gardanne sera inutilisable pendant toute la période de travaux. Cet accès est inclus dans l'emprise nécessaire au projet, il sera ainsi proposé à l'indivision le maintien de cette voie d'accès au moyen d'une servitude de passage sur le domaine public ferroviaire si il n'est pas rétrocédé aux propriétaires.

La commission d'enquête, prend acte de ces engagements et de l'évolution encore possible des emprises du projet.

Registre Mairie d'Aix-en-Provence – service de l'Urbanisme

A GALLESE Adjoint délégué à l'urbanisme et aménagement du territoire (Mairie d'Aix) – 1 courrier 2 pages recto/verso du 16 février.

Concerne la mise en compatibilité du PLU d'Aix suite au projet.

Les modifications portent sur : les règlements des zones UR, 1AU, et N – les dispositions relatives à la trame verte et bleu, la liste des emplacements réservés, la réduction d'espaces boisés classés et de masses boisées ainsi que la suppression d'éléments du patrimoine.

1) Règlement des zones UR, 1AU et N :

-L'article **1AU-2** doit être complété pour permettre « *les constructions, installations et ouvrages ainsi que les affouillements et exhaussements de sols s'ils sont nécessaires à la modernisation et l'exploitation d'infrastructures ferroviaires* ». Or cette prescription complémentaire n'est pas nécessaire dans la mesure où seuls les secteurs 1AU1-UM de la Pauliane est concerné par les travaux de modernisation. Or ces travaux correspondent au critère d'opération d'aménagement d'ensemble et d'autre part au règlement de la zone UM qui autorise les exhaussements et affouillements et également les constructions installations et ouvrages nécessaires aux services public (UM en zone mixte).

Il en est de même pour la zone N qui autorise à l'article 2 « les affouillements et exhaussements nécessaires à la réalisation des occupations du sol autorisées (redondance avec le texte proposé).

La mise en compatibilité du PLU d'Aix n'est donc pas nécessaire pour les articles 1AU-2 et N2, et la Mairie ne le souhaite pas.

Concernant l'article **UR2**, la modification en cours du PLU prévoit de modifier l'article UR1 ce qui évitera de modifier l'article UR2 pour le projet.

La modification du PLU ne sera donc pas nécessaire si la modification N° 1 du PLU, prévue, est antérieure à la DUP du projet.

2) Modification trame verte et bleu : n'est pas également nécessaire dans la mesure où le dossier d'enquête prévoit de réduire les emprises des réservoirs de biodiversité au droit des ouvrages touchés par le projet.

Cette modification n'est donc pas souhaitée.

3) Modification des planches A portant création d'espaces réservés réduction d'espace boisés et suppression d'éléments patrimoniaux.

Emplacements réservés : il a été tenu compte des observations lors de la réunion d'examen conjoint du 25/10/2016. Mais si la réduction des espaces N° 264, 504, 82 sont mentionnés – la réduction concomitante de l'espace réservé N° 264 n'apparaît pas dans le volume 6 du dossier d'enquête publique.

Concernant l'élément de patrimoine EP-153 (pont du chemin de Valabre) qui est impacté par l'emplacement réservé N° 504 (création d'un bassin hydraulique) laisse un doute sur le devenir de cet élément de patrimoine.

Il est donc important de préciser ce qu'il advient de l'emplacement réservé n°264, ainsi que l'élément de patrimoine EP_ 153 afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïté dans la mise en compatibilité du PLU d'Aix en Provence.

SNCF RESEAU a pris connaissance de ce courrier, la commission d'enquête demande une réponse point par point.

Réponse de SNCF RESEAU

Les observations de la Ville d'Aix-en-Provence sur le dossier de mise en compatibilité seront prises en compte :

- 1) SNCF réseau prend acte de l'analyse du service urbanisme, la mise en compatibilité du Règlement des zones UR, 1AU et N ne sera pas portée à la délibération du conseil municipal sur l'avis de l'enquête publique du projet de modernisation.
- 2) SNCF réseau prend acte de l'analyse du service urbanisme, cette mise en compatibilité ne sera pas portée à la délibération du conseil municipal sur l'avis de l'enquête publique du projet de modernisation
- 3) La réduction de l'espace réservé n°264 mentionnée page 30 du volume 6 est représentée sur l'élément graphique « Planche A vue n°74 » présente en page 43. Il s'agit de la réduction de l'emprise d'un futur rond-point de la Liaison RD8n - RD7.

Concernant l'élément de patrimoine EP 153, l'emplacement réservé n°504 concerne la parcelle attenante au pont franchissant la Luynes, cadastrée section ER n°48.

L'élément de patrimoine EP 153 ne sera pas impacté par les travaux de modernisation.

La parcelle attenante cadastrée section ER n°48 sous emplacement réservé n°504 sera nécessaire pour accueillir l'élargissement de l'ouvrage ferroviaire de franchissement de la Luynes, l'élargissement du remblai ferroviaire pour la mise en place de la double voie et les protections hydrauliques attenantes en enrochement, la mise en place d'une rétention

hydraulique conformément à la réglementation loi sur l'eau. Elle fait l'objet d'étude en cours pour le réaménagement paysager après travaux en partenariat avec le Lycée de Valabre.

La commission d'enquête, considère que les réponses de SNCF RESEAU répondent bien à l'analyse ainsi qu'aux observations de la mairie d'Aix-en-Provence.

Elle prend acte du fait que les modifications du PLU qui n'ont pas lieu d'être, car déjà effectives, ne seront pas portées à la délibération du conseil municipal. Certaines modifications notamment la création d'espaces réserves restent néanmoins nécessaires.

5.3 Interrogations de la commission d'enquête et réponses de SNCF RESEAU

Question 1 : Concernant le Plan d'Aménagement et de Développement Durable

Le PADD d'Aix-en-Provence e (approuvé le 23 juillet 2015) définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues par la ville.

Il intègre les projets ferroviaires de l'aire Aixoise **et notamment l'intermodalité** avec les **transports en communs**.

Pour la gare d'Aix-en-Provence, mais également les autres gares ou stations de la ligne, quelle sont les mesures prises pour prendre en compte l'intermodalité (raison routier, cars, tramway parkings, aires de covoiturage ...) et la garantir tant sur le plan technique que financier.

La Métropole Aix-Marseille-Provence dont les transports font partie de ses prérogatives intervient-elle.

Réponses de SNCF RESEAU

Les éléments de réponses relatifs à l'intermodalité et l'aménagement des haltes et gares de la ligne sont développées dans la partie 1 Utilité Publique du projet de réponses au PV, question 1 alinéa 4 page 5.

Commission d'enquête, sans commentaire.

Question 2 : Concernant le déclassement d'espaces boisés pour l'exécution des travaux

Le projet prévoit le déclassement d'espaces boisés, nécessaire à l'exécution des travaux. Quelles sont les mesures d'accompagnement et de réhabilitation (occupation temporaire).

La partie réhabilitée sera – t-elle à nouveau classée.

Réponses de SNCF RESEAU

L'emprise d'acquisition définie en étude Avant-Projet, objet de l'enquête parcellaire pourrait être réduite à l'issue des études projet en cours. Une partie de cette emprise pourra alors être utilisée sous convention d'occupation temporaire suivant la méthodologie de l'entreprise qui exécutera les travaux d'excavation de la tranchée rocheuse. Les modalités de d'occupation et de remise en état seront établies avec les propriétaires des terrains.

La mesure environnementale R70 sera mise en place dans la tranchée de Luynes afin de protéger visuellement les riverains du chantier. La mesure R59 de reboisement des zones d'occupation temporaire sera réalisée pour l'insertion paysagère de la ligne vis-à-vis des propriétés riveraines. Enfin, la mesure A92 prévoit le traitement des fonds de jardin à Luynes (remise en état, semis, plantations).

SNCF Réseau prendra toutes les mesures pour réduire au strict nécessaire l'incidence des travaux sur les propriétés, une remise en état des abords et des emprises rétrocédées ou occupées sera engagée en concertation avec les propriétaires.

La Déclaration d'Utilité Publique emportera la mise en compatibilité du PLU de la commune d'Aix en Provence et ainsi le déclassement de l'Espace Boisé Classée situé sur l'emprise objet de l'enquête parcellaire et de l'emplacement réservé au PLU.

Cette emprise sera sans classement spécifique, dans la zone N de la commune.

La commission d'enquête, *considère que la réponse de SNCF RESEAU est suffisante.*

Question 3 : Concernant la création d'une aire de valorisation des matériaux à des fins écologiques

Quelle est la signification et l'objectif de cette opération, quel impact sur l'environnement, quelles mesures compensatoires.

Réponses de SNCF RESEAU

Il s'agit d'une des mesures d'écoconception mises en œuvre par SNCF Réseau dans le projet de modernisation.

Les matériaux sont élaborés sur site afin d'éviter les transports par voie routière sur un site extérieur, en objectif de recherche d'un bilan carbone réduit.

Les matériaux extraits des tranchées rocheuses sont récupérés et réutilisés pour la réalisation la plateforme ferroviaire.

Commission d'enquête, *sans commentaire.*

Question 4 : Concernant la suppression d'éléments ponctuels à caractère patrimonial

Il est prévu la suppression de trois éléments ponctuels (EP) 67, 68 et 132 sur la commune d'Aix-en-Provence. Est-ce définitif, quelles sont les mesures compensatoires.

Réponses de SNCF RESEAU

Les éléments patrimoniaux ponctuels n°067, n°068 n°132 et sont d'anciennes maison de garde barrière liées à l'exploitation des anciens passages à niveau de la ligne.

Les éléments n°067 et n°132, cédées par SNCF, sont concernées par l'enquête parcellaire et feront l'objet d'une maîtrise foncière nécessaire au projet.

Les indemnités d'expropriation, établies sur la base de l'évaluation de France Domaine, seront versées aux propriétaires en mesures compensatoires.

L'élément n°068, patrimoine du domaine ferroviaire, était un bâti concerné par le projet. Les études en cours permettent, à ce stade du projet, un maintien de cet élément de patrimoine.

Commission d'enquête, les réponses sont jugées comme étant satisfaisantes.

Fait à Marseille, le 30 mars 2017

Le Président de la Commission d'enquête

Serge SOLAGES

Les membres de la Commission d'enquête

Monique GIFFARD

Jean-Marie ISNARD