

Annexe 1

Extrait du Plan de Déplacements Urbains 2015-2025 (p.86-87) Du territoire du Pays d'Aix Approuvé par le Conseil Communautaire du 17 décembre 2015

La réouverture de la liaison ferrée Aix-Etang de Berre

Cette ligne compte 25 km de voie unique et ne supporte aujourd'hui que des circulations de trains de fret et des convois militaires. **Sa réouverture est affirmée comme une priorité dans le PDU.**

Fin 2014, les résultats des études démontrent l'intérêt de circulations ferroviaires sur la totalité du tronçon, avec des services qui relieraient Aix-en-Provence, Vitrolles Aéroport Marseille Provence, la gare de Pas des Lanciers et Marseille Saint-Charles. Deux nouveaux points d'arrêt seraient alors créés, le premier à Velaux, le second à Plan d'Aillane.

A l'horizon 2020, la desserte pourrait être assurée par deux trains par heure et par sens entre Aix-en-Provence, Pas des Lanciers et Marseille, avec la possibilité de quatre trains par heure et par sens entre Aix-en-Provence et Plan d'Aillane. Cette ligne constitue un maillon du grand service ferré circulaire, qui connectera 'Marseille-Aix-Plan d'Aillane-Rognac-VAMP-Marseille'. Elle permettra de relier Aix-en-Provence à Rognac en 20 mn et à la gare VAMP en 35 mn. Les montants des travaux sont estimés à 95 M€.

La modernisation de la gare d'Aix-en-Provence doit cependant être réalisée afin que les futurs travaux de réouverture au trafic voyageurs de la ligne Aix-Etang de Berre ne soient pas obérés. De même, il convient de rappeler les contraintes liées aux aménagements des passages à niveau. La réussite de ce projet repose aussi sur une intermodalité de qualité en matière de rabattement et sur une évolution de la densité urbaine autour des gares et haltes.

En attendant cette réouverture, une ligne de transport routier structurante entre Aix-en-Provence et les quartiers sud-ouest de la ville va apporter une solution de desserte au premier pôle d'emplois du département (cf. Action 2).

De plus, la création d'une branche connectée à la gare d'Aix-en-Provence TGV mérite une attention particulière. Une voie ferrée nouvelle de moins de 7 km à créer le long de la ligne à grande vitesse permettrait en effet de connecter la gare TGV au réseau TER renforçant ainsi son accessibilité. Cette desserte serait également un atout essentiel pour le quartier de la gare en projet sur le site de l'Arbois.

Cette liaison est d'ores et déjà inscrite dans le projet de classement du massif de l'Arbois. Les documents de programmation du développement ferroviaire produits par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans le cadre des études relatives à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur incluent cette connexion à l'échéance 2040. Cet horizon pourrait être avancé au regard de l'évolution des encombrements routiers qui réduisent progressivement l'accessibilité de la gare TGV. Il existe un risque de limiter sa zone de chalandise pénalisée par des temps de parcours trop longs.

L'augmentation de capacité d'Aix-Pertuis-Manosque

Une étude a été engagée dès 2006 avec l'objectif d'une desserte de deux trains par heure et par sens au nord d'Aix-en-Provence : un train vers Pertuis et un vers Manosque.

Deux haltes supplémentaires correspondant à des zones de croisement des trains sont à créer à Venelles et à la Calade (sur la RD7n au nord d'Aix-en-Provence). Certaines difficultés techniques apparues au cours de ces études et l'interdépendance entre les circulations projetées au nord d'Aix-en-Provence et celles du tronçon Aix-Marseille ont conduit les partenaires à suspendre ces réflexions dans l'attente de précisions sur les scénarios étudiés au sud d'Aix-en-Provence.

Les premières études de clientèle potentielle démontrent le grand intérêt de ces renforcements de l'offre ferroviaire et des points d'arrêt supplémentaires, particulièrement pour les trajets orientés vers Marseille. Les travaux correspondants seraient réalisés concomitamment avec ceux d'Aix-Marseille, donc achevés à l'horizon 2020-2022, afin de ne pas cumuler les périodes de perturbation du trafic ferroviaire. Sur cette ligne, il est projeté à l'horizon PDU :

- Deux trains par heure et par sens sur la future gare de Venelles et celle de Meyrargues ;
- L'aménagement d'une gare sur Venelles au service de la desserte de la commune, des villes et des hameaux au nord d'Aix-en-Provence ;
- L'aménagement d'un pôle d'échanges sur la Calade au service du bassin versant de la Trévaresse ;
- La consolidation en pôles d'échanges des gares de Pertuis et de Meyrargues.

La desserte en mode ferré du pôle de Cadarache et d'Iter doit s'opérer via la gare de Meyrargues qui va évoluer en pôle d'échanges.

L'impact majeur de cette modernisation réside dans la suppression de passages à niveaux pour améliorer la sécurité des usagers et respecter les nouvelles règles de sécurité imposées par l'Etat. Le passage à niveau n°104 sur la commune d'Aix-en-Provence est inscrit sur une liste nationale de vigilance, en raison des accidents mortels constatés.

Le montant des travaux y compris la réalisation des gares de Venelles et de la Calade s'élève à environ 55M€.

A court terme, il est proposé en complément de la desserte ferroviaire, la création d'une ligne de transports en commun de Pertuis vers la gare de Meyrargues, pour permettre aux Pertuisiens de bénéficier d'une offre de trains plus importante sur cette gare.

Ces services d'autocars assurant une liaison de gare à gare seraient indiqués sur les fiches horaires ferroviaires et une attention particulière sera portée sur la qualité des correspondances. Cette nouvelle desserte est à étudier par les deux autorités organisatrices concernées, à savoir, la CPA et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Annexe 2

SNCF Plan d'action. Direction territoriale PAC Dossier de presse Février 2018

LES PROJETS EN PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

LIGNE AIX-EN-PROVENCE – ROGNAC

PROJET DE DÉVELOPPEMENT



> Réouverture de la ligne Aix-en-Provence–Rognac aux voyageurs

Le CPER 2015-2020 comprend le financement des études avant-projet pour la réouverture de la ligne Aix-en-Provence–Rognac. A l'issue de ces études, les partenaires décideront de la poursuite du projet, au regard des enjeux techniques, socio-économiques et financiers.

• Où en est-on ?

- Les études avant-projet ont été financées en 2016 par l'État, la Région, le Département, la Métropole Aix-Marseille Provence et SNCF Réseau, pour un montant de 4 M€.



- Ces études, lancées en 2016, se poursuivent en 2018.
- La décision de poursuite et les modalités de financement de cette opération seront prises en 2019 sur la base du résultat des études menées, du bilan de la concertation publique, des capacités de financement de l'ensemble des parties prenantes sachant que la mise en œuvre de ce projet dépendra également de la réalisation des travaux de suppression des PN7 et PN9 qui ne sont pas du ressort de SNCF Réseau.
- Si le projet est validé et financé, les travaux seront programmés dans le cadre du prochain CPER.

• Objectif de service

2 TER par heure et par sens entre Aix-en-Provence et Rognac.

• Aménagements prévus

- Création de 2 haltes ferroviaires (Velaux et Plan d'Aillane), mise en accessibilité du quai dédié aux liaisons avec Aix-en-Provence, traitement des passages à niveau (suppression des PN3, PN5, PN8 et sécurisation des PN1, PN4 et PN6),
- Relèvement de la vitesse de 60 à 80 km/h accompagné d'une modernisation de la signalisation.

• Coût prévisionnel de l'investissement : 85 M€.

Ce montant ne comprend pas :
- la suppression du PN7 au titre du projet de déviation de St Pons, projet piloté par le Département.
- la suppression du PN9 au titre du projet de contournement des Milles, projet piloté par la CPA.

