



Dossier de presse

Lancement de la modernisation de la ligne ferroviaire Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence Contrat de Plan Etat-Région 2000 - 2006

Première étape
Suppression du Passage
à Niveau 116 à Bouc-Bel-Air
(département
des Bouches-du-Rhône)



Modernisation de la ligne ferroviaire

Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence, les travaux sont lancés!

Le 16 octobre 2006, à 15h30, au lieu dit «Porte Rouge - le Pin» sur la commune de Bouc-Bel-Air

Michel BOYON, Président de Réseau Ferré de France lance, avec Christian FREMONT, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône, Michel VAUZELLE, Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et Jean-Noël GUÉRINI, Président du Conseil général, Sénateur des Bouches-du-Rhône, les travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence, dont la première étape est la suppression du passage à niveau 116 sur la RD 8n à Bouc-Bel-Air.

Cette modernisation a pour but d'améliorer et de renforcer le service rendu aux usagers : meilleure fiabilité, réduction des temps de parcours, augmentation des fréquences et des dessertes. Les travaux, qui seront achevés fin 2008, permettront de doubler le nombre d'allers-retours entre Marseille et Aix-en-Provence, d'ouvrir trois nouvelles haltes dans les quartiers Nord de Marseille et d'offrir une desserte rythmée de 3 trains par heure aux heures de pointe entre Marseille Saint-Charles et Aix-en-Provence.

Ainsi, le train deviendra ainsi une véritable alternative à l'usage de la voiture dans un des secteurs les plus engorgés du département des Bouches-du-Rhône.

DISCOURS DE MICHEL BOYON,

PRESIDENT DE RESEAU FERRE DE FRANCE

MODERNISATION DE LA LIGNE MARSEILLE – GARDANNE – AIX-EN-PROVENCE

Bouc Bel Air, le lundi 16 octobre 2006

Monsieur le Préfet,

Monsieur le Président du Conseil régional,

Monsieur le Président du Conseil général,

Monsieur le Maire,

Mesdames et Messieurs les Elus,

Mesdames et Messieurs,

C'est un grand chantier pour le réseau ferré et le transport ferroviaire régional que nous engageons aujourd'hui à Bouc Bel Air ! En effet, s'il est une région où le trafic routier est de plus en plus en plus saturé, c'est bien cette partie de la Provence et des Bouches-du-Rhône.

Rappelons que la région Provence Alpes Côte d'Azur est la deuxième région française pour le trafic TER, et une région majeure pour la grande vitesse ferroviaire. Le réseau ferré est pourtant, en kilomètres, l'un des moins longs et des moins maillés de France mais il est, dans le même temps, l'un des plus chargés. Avec une croissance annuelle des trafics tout à fait remarquable de 7 à 9 %, le développement du TER ne s'est pas démenti depuis la fin des années 1990. Il faut savoir aussi que près de 20 % du trafic est connecté au TGV, et que cette proportion sera amenée à s'accroître pour répondre à une demande forte des usagers.

Avec 200.000 déplacements quotidiens, l'axe Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence connaît des temps de parcours, en voiture, en constante augmentation, et un niveau de congestion de la circulation qui provoque d'importantes nuisances urbaines et environnementales.

En l'état actuel, la liaison ferroviaire entre Aix et Marseille n'offre pas un service suffisant, en termes de fiabilité, de fréquence ou de desserte, pour que le train représente une véritable alternative à la voiture.

Pour faire face à ce besoin et à une forte demande de développement des trains régionaux, l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône et RFF ont décidé de moderniser cette ligne, dans le cadre du Contrat de plan et pour un coût de 160,5 millions d'euros.

Cette modernisation de la ligne va permettre, d'ici fin 2008 :

- d'assurer une meilleure fiabilité du service ;
- d'améliorer la sécurité de la ligne en supprimant des passages à niveau et en installant des clôtures;
- de doubler le trafic TER entre Aix et Marseille, en passant de 48 à environ 98 trains par jour ;
- de faire circuler simultanément des trains directs, des TER semi-directs et des TER omnibus ;
- de créer des haltes supplémentaires dans les quartiers nord de Marseille, en plus de la gare existante de Sainte-Marthe ;
- de faciliter également le développement du trafic fret.

Les travaux, qui vont durer deux ans, consistent à :

- doubler partiellement la voie;
- créer une signalisation automatique à commande centralisée sur l'ensemble de la ligne ;
- aménager les voies en gare de Marseille Saint-Charles ;
- aménager les 4 gares existantes(Gardanne, Simiane, Septèmes et Sainte-Marthe) ;
- créer 3 nouvelles haltes dans les quartiers nord de Marseille ;
- supprimer 5 passages à niveau, dont celui de Bouc Bel Air.
-

A ce jour, la plupart des marchés de travaux (génie civil, voie ferrée, énergie, signalisation) ont été attribués et notifiés.

La première étape de la modernisation de la ligne se situe ici, à Bouc Bel Air : le passage à niveau n° 116, situé à quelques centaines de mètres, va être supprimé d'ici la fin de l'année et remplacé par le pont-route sur lequel nous nous trouvons.

En effet, le trafic important – environ 7.000 véhicules par jour, pour 50 trains – avait conduit à classer ce passage à niveau parmi les PN dits « préoccupants ».

Si la Région PACA est celle qui compte le moins de passages à niveau préoccupants, avec un total de 16, diverses actions de suppression de ces points singuliers ont été engagées par RFF, en liaison avec les collectivités gestionnaires des voiries et les services de l'Etat.

Actuellement, 3 passages à niveau sont en cours de travaux (Bouc-Bel-Air, Miramas, Fréjus) et 7 font actuellement l'objet d'études dont plusieurs en zone urbaine sur le territoire de la commune de Marseille.

La prochaine étape importante aura lieu le 10 décembre, avec la suspension provisoire du trafic ferroviaire entre Marseille et Gardanne, préalable au démontage et à la neutralisation de la ligne, et à la dépose de la voie ferrée dans certains secteurs. Cette interruption permettra :

- d'une part de limiter le coût de l'opération par rapport à une réalisation avec maintien de la circulation des trains ;
- d'autre part d'envisager plus rapidement une remise en service de la ligne avec de nouvelles performances.

A compter du 10 décembre, un service d'autocars va être mis en place par la Région Provence - Alpes - Côte d'Azur, en tant qu'autorité organisatrice des transports ; ce service sera assuré par la SNCF.

Je tiens à remercier tout particulièrement nos trois partenaires financiers dans cette opération majeure du Contrat de Plan : l'Etat, la Région et le Département, qui ont accepté de couvrir à 95 % , et à égalité chacun, le coût important de ces travaux de modernisation.

Je tiens à remercier également les équipes de :

- RFF : la direction régionale, animée par Michel CROC, ainsi qu'Alain SAILLARD, chef du service des projets d'investissement, et Pascal AIGLE, chef de projet ;
- La direction régionale de Marseille de la SNCF, pilotée par Joseph MOULIN ;
- Et les entreprises qui réalisent les travaux, dont l'entreprise GUINTOLI ici présente.

Il ne vous aura pas échappé que les délais de cette opération sont très tendus, puisque la ligne rénovée devra être mise en service dans un peu plus de deux ans. Mes remerciements anticipés n'en ont que plus de prix !

Sommaire



La modernisation de la ligne ferroviaire	4
Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence	4
Pourquoi ?	5
Comment ?	5
Un financement partagé	6
Le calendrier des travaux	6
Pourquoi suspendre provisoirement le trafic ferroviaire ?	6
Quel service pour les usagers durant les travaux ?	
La suppression du PN 116 à Bouc-Bel-Air :	
première étape de modernisation de la ligne	7
La suppression des PN,	
dans le cadre d'une politique nationale de sécurisation des voies	8
Les autres grands projets du Contrat de Plan Etat Région 2000-2006	10
Réouverture de la ligne Cannes ~ Grasse au trafic voyageurs	10
Augmentation de capacité sur la ligne Marseille ~ Aubagne ~ Toulon	10
Augmentation de capacité sur la ligne Cannes ~ Nice	11



La modernisation de la ligne ferroviaire Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence

Pourquoi ?

Avec 200.000 trajets quotidiens, l'axe Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence, principal corridor de déplacement du département des Bouches-du-Rhône, est au bord de l'asphyxie. La saturation routière entraîne l'augmentation des temps de parcours en voiture et d'importantes nuisances urbaines et environnementales.

En l'état actuel, la liaison ferroviaire entre Aix-en-Provence et Marseille n'offre pas un service suffisant (fiabilité, de temps de parcours, de fréquence ou encore de desserte) pour que le train devienne une véritable alternative.

Face à ce besoin et à une forte demande de développement des trains quotidiens, l'Etat, la

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône et Réseau Ferré de France ont décidé de moderniser la ligne Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence.

Cette modernisation de la ligne va permettre, d'ici fin 2008 :

- de **doubler le nombre de trains** entre Marseille et Aix-en-Provence en passant de 48 à environ 98 trains par jour.
- de faire **circuler simultanément des trains directs, des TER semi-directs et des TER omnibus**,
- de **créer des haltes supplémentaires** dans les quartiers nord de Marseille en plus de la gare existante de Ste Marthe,
- de **faciliter le développement du trafic fret**,
- d'assurer **une meilleure fiabilité** du service et **une plus grande sécurité** de la ligne.

Comment ?

Les travaux consistent à :

- doubler la voie sur 12 km, en 3 sections :
 - 6 kilomètres entre le débranchement de la ligne PLM et le viaduc de Saint-Antoine (exclu),
 - 4 kilomètres entre la gare de Septèmes et l'ancienne gare marchandise de Bouc-Cabriès,
 - 2 kilomètres au nord de la gare de Gardanne,
- créer une **signalisation automatique à commande centralisée** sur l'ensemble de la ligne de Marseille à Aix-en-Provence,
- **aménager 4 gares** : Gardanne (modification du plan de voies pour éviter les cisaillements entre les trains de fret et les TER), Simiane (création de voie d'évitement), Septèmes et Sainte-Marthe,
- **créer 3 haltes dans les quartiers nord de Marseille** : Saint-Antoine (avec une voie d'évitement et une voie en tiroir), Saint-Joseph le Castellat, Picon-Busserine,
- **aménager le plateau Saint-Charles** pour en accroître les capacités d'accueil,
- **déniveler les passages entre quais** dans les gares existantes et les nouvelles haltes,
- **supprimer 5 passages à niveau**, dont celui de Bouc-Bel-Air.

Un financement partagé

Le coût total de l'opération d'infrastructure est évalué à **160,5 millions d'euros**, dont le financement, prévu au Contrat de Plan État-Région 2000-2006, se répartit entre l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône et Réseau Ferré de France.

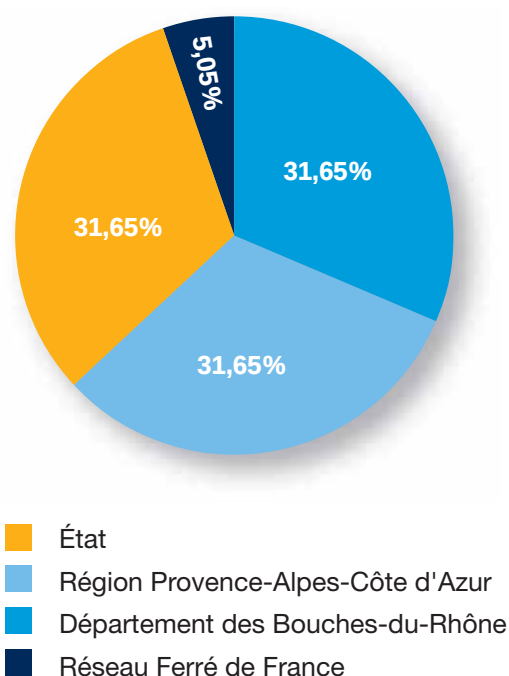
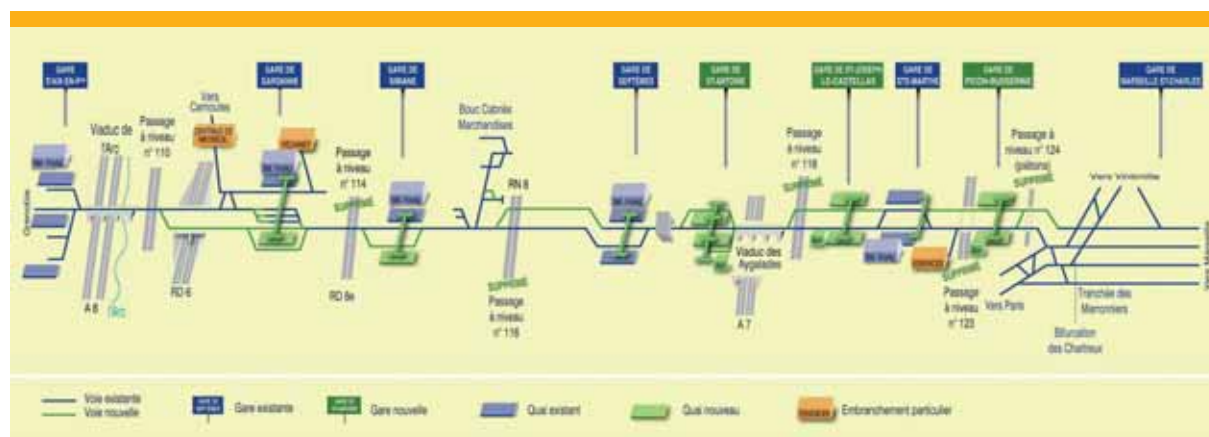


Schéma simplifié des installations projetées



Pourquoi suspendre provisoirement le trafic ferroviaire ?

L'interruption temporaire du service voyageur, décidée par les partenaires du contrat de plan Etat – Région présente deux avantages. Elle permet :

- d'une part, de limiter le coût de l'opération par rapport à une réalisation avec maintien de la circulation des trains ;
- d'autre part, d'envisager plus rapidement une remise en service de la ligne avec de nouvelles performances.

Quel service pour les usagers durant les travaux ?

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a décidé de mettre en place, durant les deux années de travaux, un service de substitution par autocars entre les différentes gares de la ligne Aix-Marseille. D'un montant de 4M€ pris en charge par la Région, l'organisation de ce service sera assurée par la SNCF à compter du 10 décembre prochain, date de la fermeture de la ligne et jusqu'à fin 2008, date de réouverture de la ligne avec la nouvelle desserte.

La Région a souhaité que toutes les gares aujourd'hui desservies par le train, le soient par autocar de façon aussi proche que possible de la situation actuelle en termes de fréquence et d'itinéraires. **Ainsi, pas moins d'une centaine de cars par jour (omnibus, semi-directs et directs) assurera la desserte sur l'ensemble du parcours.**

Les Trains du Val de Durance circuleront normalement jusqu'à Aix. Une correspondance directe pour Marseille est assurée à Meyrargues. Afin de conserver une offre directe entre Marseille et les départements alpins, deux aller-retour ferroviaires seront proposés entre Marseille et le Val de Durance via Rognac. Enfin, la totalité de la desserte ferroviaire Pertuis-Aix-en-Provence sera assurée par la route.



Par ailleurs, afin de répondre au plus près aux attentes des usagers, les horaires ont été élaborés en collaboration avec les membres des comités de ligne. L'ensemble de la tarification TER sera applicable dans ces autocars.

Pendant les périodes de travaux dans les gares, la vente des billets se fera dans des locaux provisoires installés à proximité des bâtiments. Un personnel d'accompagnement guidera les voyageurs vers les points de vente et les arrêts des cars dans l'ensemble des gares les premières semaines. A noter que le départ des cars en gare de Marseille Saint-Charles se fera sur la plate-forme Narvik, à l'emplacement actuel de la dépose minute.

Enfin, compte tenu de l'ampleur de cette opération, la Région souhaite maintenir le suivi qualité, qu'elle assure dans les gares et à bord des trains, auprès des services de substitution et au sein des locaux provisoires d'accueil et de vente.

**Contact TER : 0 891 70 3000
(0,23 TTC/mn)**



La suppression du PN 116 à Bouc-Bel-Air : première étape de modernisation de la ligne

Les travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence ont commencé par la suppression du passage à niveau 116, situé sur la commune de Bouc-Bel-Air, sur la route départementale RD 8n, au lieu dit « Porte Rouge – Le Pin ».

La suppression du passage à niveau fait partie intégrante du programme technique de modernisation



de la ligne existante. Ce passage à niveau supporte actuellement environ 7.000 véhicules routiers par jour pour 50 circulations ferroviaires.

Une déviation de 900 mètres de la route départementale a été mise en place, un pont et un rond point ont été construits. Les travaux ont également permis de réaménager les systèmes d'assainissement nécessaires, de construire une voie de désenclavement pour les terrains situés au nord de la déviation, ainsi qu'un parking et une voie de desserte des propriétés situées le long de la route actuelle.

Les travaux de suppression de ce passage à niveau qui ont débuté en février 2006, seront achevés fin 2006.

Le calendrier des travaux

- 2006** → Suppression du PN 116
 - Construction des 6 bâtiments techniques devant recevoir les installations de signalisation
 - Début des travaux de modifications des voies et installations de la gare Saint-Charles
 - 10 décembre : arrêts des circulations entre Marseille et Gardanne puis démontage et neutralisation de la ligne, dépose de la voie ferrée dans certains secteurs
- 2007** → Janvier : lancement opérationnel des travaux de génie-civil : doublement de la voie, démolitions de certains ouvrages, terrassement en déblai et remblai, construction des ouvrages neufs, ponts, murs de soutènement...
 - A partir de l'été 2007 : mise à disposition des plates-formes pour recevoir la voie ferrée du nord (Gardanne) au sud (raccordement sur voies de Saint-Charles)
 - Poursuite des travaux sur le plateau Saint-Charles et de l'équipement des postes de signalisation
- 2008** → Connexion en continuité de toutes les installations de signalisation et de télécommunication
 - Essais et tests de toutes les installations
 - Tests de raccordement de la ligne aux installations centralisées de Saint-Charles.



La suppression des PN, dans le cadre d'une politique nationale de sécurisation des voies

L'arrêté du 18 mars 1991 définit le classement, la réglementation et l'équipement des passages à niveau (PN). Il existe aujourd'hui 19 133 passages à niveau sur le territoire national dont 364 sont considérés comme préoccupants. Chaque année 40 à 50 passages à niveau sont supprimés, soit par création d'ouvrages, de franchissement ou de déviations routières, soit par suppression pure et simple.

Aussi, le nombre de PN est-il en constante diminution sur le réseau exploité.

- En 2003 : 49 PN sont supprimés dont 6 «préoccupants»
- En 2004 : 104 PN sont supprimés dont 1 «préoccupant»

Accidents aux passages à niveau toutes collisions confondues (véhicules et piétons)

- 2001 : 173 collisions (46 décès)
- 2002 : 179 collisions (40 décès)
- 2003 : 197 collisions (61 décès)
- 2004 : 126 collisions (38 décès)

Les accidents sont dus quasi-exclusivement à des infractions au code de la route.

La politique de Réseau ferré de France s'articule autour des axes suivants :

1 → La suppression des PN préoccupants

Ils sont répertoriés sur une liste mise à jour tous les 3 ans.

La suppression est obtenue en général par réaménagement de la voirie ou construction d'un ouvrage dénivelé (pont-rail ou pont-route).

La suppression d'un passage à niveau préoccupant est financée par l'Etat pour 15%, RFF pour 15%, et la Région de 0 à 40% (75% en Ile-de-France).

Le solde est apporté par le gestionnaire de la voirie et les collectivités locales.

10,7 millions d'euros y sont consacrés annuellement par RFF et l'Etat.

Le coût moyen d'une suppression de PN, avec rétablissement de la circulation routière, se situe entre 2 et 6 millions d'euros.

Les suppressions en zone urbaine ou en centre-ville peuvent atteindre 10 à 20 millions d'euros.

2 → La contractualisation avec les régions volontaires d'un programme de suppression de l'ensemble des PN préoccupants

Dans le cadre du CPER 2000/2006, certaines régions administratives ont signé des conventions d'études de la problématique PN pour des lignes bien spécifiques ou pour la globalité de la région.



3 → La suppression des PN autres

Il s'agit des suppressions d'opportunité, lors de travaux routiers ou ferroviaires.

4 → L'amélioration de la sécurité aux PN,

qui concerne les PN préoccupants qui ne peuvent pas être supprimés et les autres PN (automatisation, mise aux normes, ...).

Le financement est assuré par RFF, avec une participation de l'Etat à hauteur de 50 ou 75% selon la nature des travaux : 5,5 millions d'euros y sont consacrés annuellement. Cette action très importante est formalisée au travers d'un programme.

La problématique globale des passages à niveau est avant tout une problématique routière, mais dont la sensibilité est essentiellement ferroviaire. De ce fait les acteurs ferroviaires (RFF et SNCF) doivent être les animateurs actifs de la politique de sécurisation et de suppression des PN sur le réseau ferré national.

Et en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ?

Si la région PACA est celle qui compte le moins de Passages à Niveau préoccupants, avec un total de 16, diverses actions de suppression de ces points singuliers ont été engagées par RFF, en liaison avec les collectivités gestionnaires des voiries et les services de l'Etat.

Actuellement :

→ 3 PN préoccupants sont en cours de travaux (Bouc-Bel-Air, Miramas, Fréjus)

→ 7 PN préoccupants font actuellement l'objet d'études dont plusieurs en zone urbaine sur le territoire de la commune de Marseille.



Les autres grands projets

Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006

A l'instar de la modernisation de la ligne ferroviaire Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence, d'autres projets de développement du réseau ferroviaire en Région PACA sont inscrits au Contrat de Plan Etat Région.

Réouverture de la ligne Cannes ~ Grasse au trafic voyageurs

La reprise du trafic voyageurs sur la ligne Cannes – Grasse a permis, depuis mars 2005, de rétablir le lien ferroviaire entre le moyen-pays et le littoral des Alpes-Maritimes.

Deux années de travaux, d'un montant de 106,8 M€, ont permis de moderniser et d'électrifier la ligne, mais également d'aménager les gares de Grasse et Mouans-Sartoux et les haltes de Ranguin, La Fayère et Le Bosquet.

Saluée par tous, cette réouverture de cette liaison ferroviaire offre, avec 1 train par heure de 6h à 22h dans chaque sens entre Grasse et Nice, une véritable alternative à la route.

Augmentation de capacité sur la ligne Marseille ~ Aubagne ~ Toulon

L'objectif du projet, dont le budget s'élève à 249 M€ est de proposer une desserte toutes les 10 minutes, avec en alternance :

- Un service omnibus de Marseille Saint-Charles à Aubagne,
- Un service semi-direct entre Marseille Saint-Charles, Aubagne et Toulon.



L'opération prévoit les principaux aménagements ferroviaires suivants :

- Aménagements du plan de voie en gare de Marseille Saint-Charles
- Banalisation des 4 voies principales entre Marseille Saint-Charles et Marseille Blancarde
- Réalisation d'une 3ème voie entre Marseille Blancarde et Aubagne
- Suppression des passages à niveau N°1, 2 et 5 situés sur la commune de Marseille
- Création d'une nouvelle gare à La Barasse.

Planning prévisionnel

Déclaration d'utilité publique : 25 sept. 2003
 Approbation ministérielle : Août 2004
 Travaux sur le Plateau Saint-Charles :
 Etudes Projets : Mai 2006
 Travaux de 2007 à 2008
 Travaux sur la ligne :
 Etudes Projets : démarrées depuis 2004
 Début des travaux à partir de mi-2007 par des suppressions de PN à Saint-Marcel
 Objectif de mise en service : 2013 (si le financement est confirmé dans le cadre du contrat de projet 2007 – 2013).

Augmentation de capacité sur la ligne Cannes ~ Nice

L'objectif du projet est de proposer une desserte omnibus tous les 1/4 d'heure entre Cannes et Nice, enrichie d'une liaison semi-directe toutes les heures desservant les gares de Cannes, Antibes, Cagnes-sur-mer et Nice.

Compte tenu de l'importance des travaux à réaliser et du montant des investissements correspondants, l'opération a été décomposée en 2 phases :

→ **1ère phase** : création d'une 3ème voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer,

→ **2ème phase** : création d'une 3ème voie entre Cagnes-sur-mer et Nice.

La 1ère phase, dont le montant des travaux s'élève à 146 M€ est une opération du contrat de plan Etat-région :

→ **étape 1** : construction d'un pont route de la RD241 à Villeneuve-Loubet, Viaduc sur Le Loup et création d'une 3ème voie du point Kilométrique 211,000 jusqu'à l'entrée de la gare de Cagnes,

modification d'un quai et des accès de la Halte de l'hippodrome,

→ **étape 2** : finalisation de la 3ème voie entre Antibes et Cagnes, y compris reprise des ouvrages d'art, modification des quais et des passages souterrains des gares de Biot et Villeneuve Loubet.

Planning prévisionnel de la 1ère phase

→ Déclaration, d'utilité publique : 8 septembre 2003

→ Approbation ministérielle : Août 2004

→ Etape 1 :

- Etudes Projets : Avril 2006
- Travaux de fin 2006 à 2009

→ Etape 2 :

- Etudes Projets : démarrées depuis juillet 2005
- Travaux 2008 à 2011 (si le financement est confirmé au contrat de projet Etat – Région 2007 – 2013).

