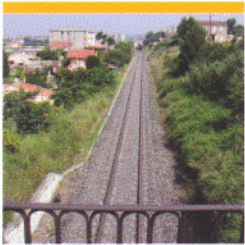
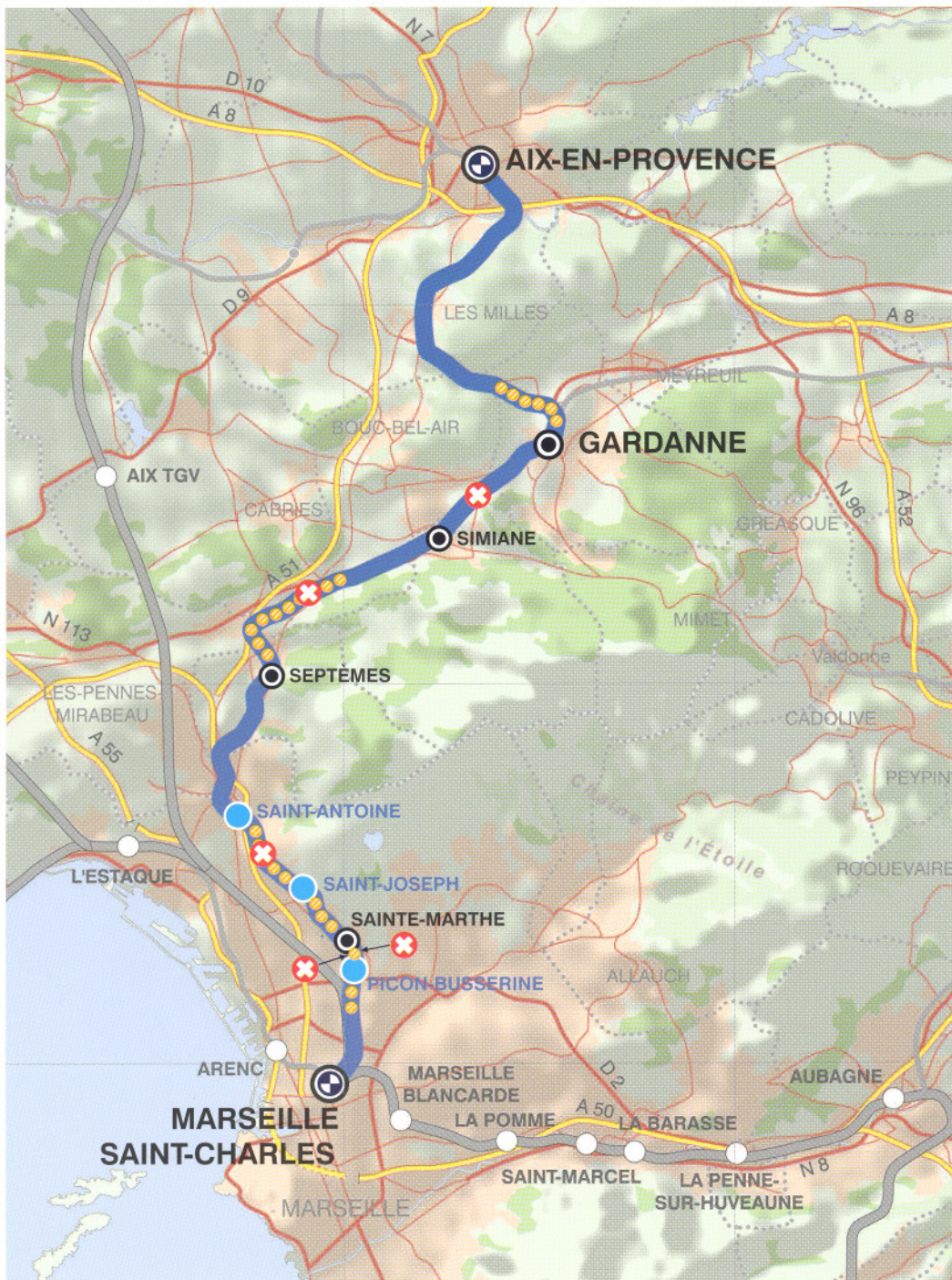


La liaison Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence

Vers un transport ferroviaire performant





Face à une demande croissante de développement du transport ferroviaire, il faut moderniser la ligne Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence. Des travaux qui incluent le doublement de 12 km de voie, la mise en place d'une signalisation automatique, l'aménagement des gares existantes et la création de 3 nouvelles haltes.



Les aménagements prévus :

 Doublement de la voie sur 12 km.

 Signalisation automatique à commande centralisée sur l'ensemble de la ligne et aménagement de la gare St Charles.

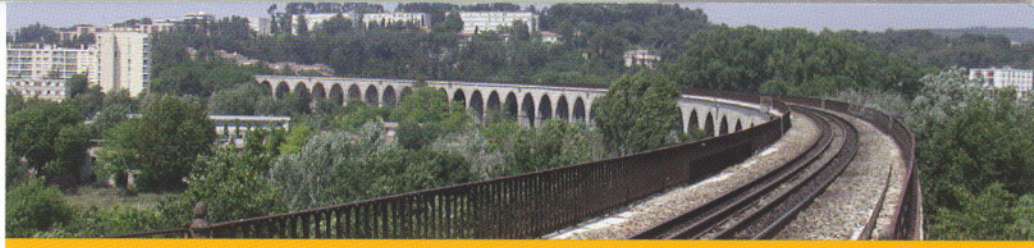
 Aménagement des gares de Gardanne (modification du plan de voies), Simiane (voie d'évitement), Septèmes, Ste Marthe.

 Création de 3 haltes : St Antoine, St Joseph le Castellas, Picon-Busserine.

 Suppression de 5 passages à niveau.



La nécessaire modernisation de la ligne



Avec 200 000 déplacements quotidiens, l'axe Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence est l'un des principaux corridors du département des Bouches-du-Rhône, sur lequel un engorgement progressif des axes routiers conduit à l'augmentation des temps de parcours en voiture et à d'importantes nuisances urbaines et environnementales.

Or, en l'état actuel, la ligne entre Aix-en-Provence et Marseille n'offre pas un service suffisant pour que le train soit une véritable alternative, que ce soit en terme de fiabilité, de temps de parcours, de fréquence ou encore de desserte.

Face à ce besoin et à une forte demande de développement des trains quotidiens, l'Etat, la Région, le Département et RFF ont décidé de moderniser la ligne Marseille ~ Gardanne ~ Aix-en-Provence.

Les objectifs de capacité fin 2008

Augmenter les allers-retours entre Marseille et Aix-en-Provence aux heures de pointe et offrir une meilleure desserte de Marseille Saint-Charles à Saint-Antoine.

La modernisation va permettre :

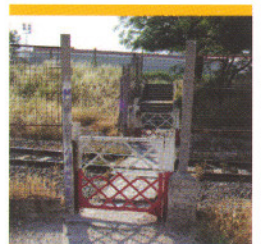
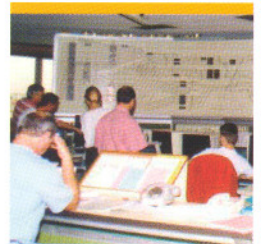
- d'assurer une meilleure fiabilité du service,
- de doubler le trafic TER (passant de 48 à 98 trains par jour, dans les 2 sens confondus). Les aménagements réalisés (doublement partiel) permettront de faire circuler simultanément des trains directs, des TER semi-directs et des TER omnibus,
- de créer des haltes supplémentaires dans les quartiers nord de Marseille en plus de la gare existante de Ste Marthe,

- d'améliorer la sécurité de la ligne par la suppression de passages à niveau et l'installation de clôtures,
- de faciliter le développement du trafic fret.

Des aménagements à la hauteur des objectifs

Les aménagements proposés pour répondre aux objectifs de service consistent :

- à doubler la voie sur 12 km, en 3 sections: 6 km entre le débranchement de la ligne PLM et le viaduc de StAntoine (exclu), 4 km entre la gare de Septèmes et l'ancienne gare marchandise de Bouc-Cabriès, 2 km au nord de la gare de Gardanne,
- à créer une signalisation automatique à commande centralisée sur l'ensemble de la ligne (de Marseille à Aix),
- à aménager les gares de Gardanne (modification du plan de voies pour éviter les cisaillements entre les trains de fret et les TER), Simiane (voie d'évitement), Septèmes, Ste Marthe,
- à créer 3 haltes dans les quartiers nord de Marseille: StAntoine (avec une voie d'évitement et une voie en tiroir), StJoseph le Castellans, Picon-Busserine,
- à aménager le plateau Saint-Charles pour en accroître les capacités d'accueil: création d'un "tube" continu de 2 voies dédiées à la liaison Marseille ~ Gardanne ~ Aix.



Le projet prévoit également :

- la suppression de 5 passages à niveau,
- la dénivellation des passages entre quais dans les gares existantes et les nouvelles haltes.

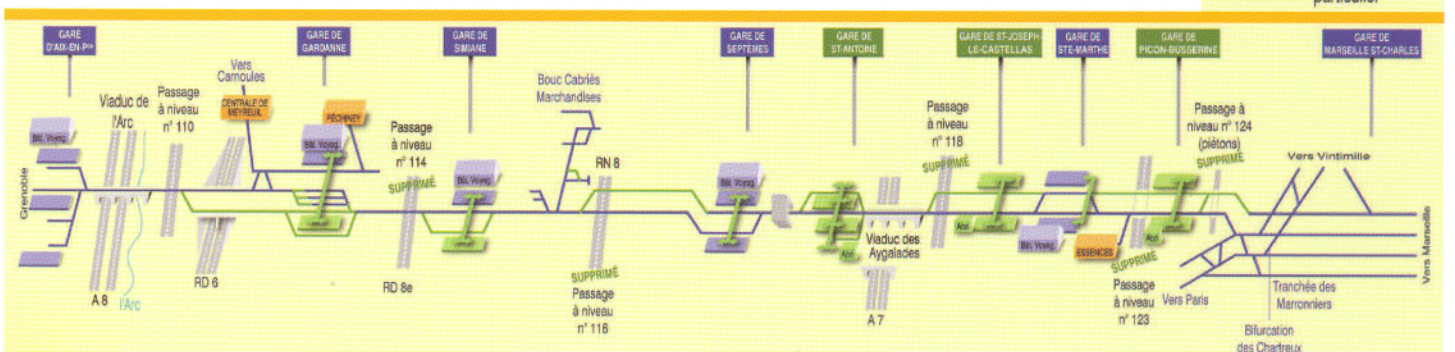


Schéma simplifié des installations projetées