

UN TRAM-TRAIN POUR LA LIAISON AIX-LES MILLES-ROGNAC

Le PDU « territoire du pays d'Aix » de 2015 avait validé la reprise exploitation voyageurs de la ligne Aix-Rognac. La ligne SNCF Aix-Rognac compte 25 km de voie unique en très bon état, parcourus par des trains de fret journalier. Un avant-projet SNCF de 2018 chiffrait à 7000 voyageurs par jour le potentiel de la ligne à l'horizon 2020, au vu des développements des quartiers de la Duranne, des Milles, et alentours.

Le PDU « Aix Marseille Provence Métropole » en actuelle concertation propose maintenant deux scénarios simultanés de TCSP réutilisant cette ligne :

- *« Dans le cadre de l'amélioration des TER avec le Conseil Régional, ouverture aux voyageurs de la ligne Vitrolles Aix via Rognac, avec un train par heure. »*
- *« Dans le cadre de l'extension du réseau d'Aix-en-Provence, deux lignes BHNS Aix - les Milles et Aix - la Duranne empruntant la plateforme ferrée Aix - Rognac. »*

La FNAUT est opposée à la circulation de BHNS sur les voies ferroviaires.

Nous approuvons la création de ces dessertes créant des services directs, sans changement pour l'utilisateur, donc très attractifs. Nous approuvons l'usage de la voie Aix Rognac qui est un site propre intégral garantissant un excellent temps de parcours.

Par contre nous sommes défavorables à la circulation de BHNS de type Aixpress qui entrainera nécessairement une reprise onéreuse de la plateforme pour la rendre mixte.

De plus, l'idée de faire rouler des BHNS sur une voie ferrée aménagée nous semble enfreindre un certain nombre de règles de sécurité ferroviaire si on prend en compte en particulier la circulation du fret qui doit perdurer et le train vers Rognac et l'aéroport Marseille-Provence.

Des tram-trains plutôt que des TER et des BHNS sur Aix-Rognac.

Le tram-train électrique est la meilleure solution d'un point de vue économique. C'est une solution mixte dérivée du tramway qui permettra la circulation à la fois sur les rails actuels de la ligne Aix – Rognac, et sur les voies tramways qui s'y articuleront, construites avec le budget dégagé de la non-refonte de l'emprise ferrée. C'est maintenant la solution de référence dans pareille situation en France et en Europe.

Trois lignes de tram-trains reprenant exactement les lignes - projets du PDU.

Les tram-trains emprunteront la ligne Aix-Rognac, puis s'articuleront sur les trois antennes en voie tramway afin de reprendre très précisément les 3 lignes décrites dans le PDU : Aix - Pôle d'Activité - Arena/ 3 Pigeons, Aix- La Duranne, Aix- Rognac - Aéroport Vitrolles. Le passage des convois de bauxite pourra perdurer pour la sauvegarde de notre industrie et de notre emploi. La continuité du futur réseau métropolitain vers Vitrolles/Etang de Berre, Gardanne/Marseille et Val de Durance/Pertuis/Manosque/ITER avec création de gares (la Calade, Venelles), sera préservée.

Annexes :

Le tram-train permet des arrêts fréquents dans le sud-ouest d'Aix, et dessert les pôles (voir carte) :

1. La Zone commerciale d'Aix Pioline (2000 emplois et une attractivité de 85000 personnes)
2. La ZAC de la Constance (à terme 3500 logements, 70000 m² de bureaux)
3. L'agglomération des Milles (10000 habitants)
4. Le PAAP des Milles (30000 personnes)
5. L'agglomération de la Duranne (8000 habitants)
6. Velaux (9000 habitants)
7. Rognac (12000 habitants)
8. Vitrolles/aéroport Marseille Provence
9. La connexion avec la gare TGV (loin de la voie ferrée) qui reste à étudier

La ligne ferroviaire Aix Rognac, en parfait état, constitue une opportunité unique pour répondre enfin, à investissement réduit et à délais très courts, aux besoins de ce secteur en pleine urbanisation. La très prochaine loi de mise en concurrence de SNCF permettra à la Métropole de désigner elle-même l'exploitant du **tram-train** « Aix - Les Milles - Les 3 Pigeons - la Duranne – Rognac - Vitrolles Aéroport », qui restera compatible sans interruption de service avec toute autre circulation ferroviaire.

