

→ les cahiers d'acteurs

SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA



LGV PACA : UN PROJET MOTEUR POUR LA METROPOLE AIX-MARSEILLE

La réalisation de la LGV Provence Alpes Côte d'Azur est indispensable pour l'accessibilité et le développement de la façade méridionale française. Elle constituera un maillon essentiel du réseau à grande vitesse de l'Arc Méditerranéen.

A ce titre, dans le département des Bouches du Rhône, cette nouvelle LGV devra permettre aux TGV, en provenance de la Côte d'Azur et de l'agglomération toulonnaise, de desservir en ligne Marseille Centre, en réutilisant le plus possible les infrastructures

existantes, puis de poursuivre vers la gare d'Aix TGV et Paris. Seul ce scénario permet :

- la connexion directe des grandes métropoles régionales ;
- la meilleure articulation entre le TGV, les TER et les transports en commun urbains et interurbains ;
- une meilleure préservation de l'environnement en limitant la création de nouveaux couloirs de nuisances ;
- la desserte de l'aéroport Marseille-Provence, par l'interconnexion avec la ligne PLM et le réseau local de transports publics.

CONTACT

MPM DDEAI

Immeuble CMCI
2 rue Henri Barbusse
13001 MARSEILLE
tél. : 04.95.09.50.00
fax : 04.95.09.50.03
ddeai@marseille-provence.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV PACA

Le texte ci-dessus constitue la position que la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA) et la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole (MPM) partagent avec plusieurs collectivités territoriales et institutions concernées par la LGV PACA, notamment le Conseil Général des Bouches du Rhône et la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence. Cette position est également partagée par le Conseil Général du Var et Toulon Provence Méditerranée.

Aix et Marseille insistent aussi sur la nécessité de développer la desserte TER entre leurs agglomérations et les liaisons vers l'aéroport.

LA VISION PARTAGÉE . . .

... par la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole

Les deux plus grandes intercommunalités des Bouches du Rhône qui, avec plus de 1 300 000 habitants, regroupent la grande majorité des habitants du département s'accordent aujourd'hui sur la nécessité du développement de la grande vitesse sur l'arc méditerranéen et notamment vers l'Italie. Conjointement elles prennent parti en faveur du scénario optimal pour l'agglomération Aix Marseille mais aussi pour le projet dans son ensemble.

Les enjeux qui font consensus au sein de la Région P.A.C.A.

Les partenaires associés dans ce débat se sont accordés sur les grands objectifs du projet :

→ Rapprocher les grandes agglomérations de la région PACA de Barcelone, Gênes et Milan en réalisant un chaînon essentiel de l'Arc Méditerranéen ferroviaire.

→ Ouvrir toute la région vers le Nord et les régions françaises.

→ Mieux se déplacer en Provence et sur la Côte d'Azur en développant les Transports Express Régionaux (TER) et en permettant le développement du transport ferré de marchandises.

→ Trouver une solution réalisable financièrement (avec de bons gains de trafic et des

coûts d'investissements maîtrisés) et dont les conséquences sur l'environnement restent acceptables.



TROIS SCÉNARIOS : UNE SEULE OPPORTUNITÉ POUR AIX ET MARSEILLE

R.F.F. n'a pas approfondi, avec raison, les scénarios au Nord d'Aix en Provence, du fait des contraintes fortes identifiées lors des premières études de Ligne à Grande Vitesse vers la Côte d'Azur (tracé Querrien par la Trévaresse, 1992). Seuls trois scénarios sont mis en avant.

NORD ARBOIS - NORD TOULON - OUEST NICE (1) : IMPACTS FORTS ET TECHNIQUEMENT PEU CREDIBLE

La ligne nouvelle se débrancherait de la LGV Méditerranée au niveau d'Eguilles et de Ventabren en recherchant, autant que faire se peut, un jumelage avec l'autoroute A8 jusqu'à St Maximin-la-Ste-Baume dans le Var.

Seraient touchés, après les communes d'Eguilles et Ventabren, le sud d'Aix en Provence – la Beauvalle, Pont de l'Arc, Arc de Meyran, Val de l'Arc, Les Trois Sautets – ainsi que les communes de Meyreuil, Fuveau, Rousset et Trets.

Le raccordement Sud - Marseille vers Toulon et Nice impacterait également le territoire de la CPA.

Au total, dans ce scénario qui impacterait une zone très urbanisée, près de 90 000 habitants seraient directement ou

indirectement concernés. La SNCF l'avait écarté pour cette raison en 1990.

Ce tracé affecterait aussi l'agriculture du Pays d'Aix : à l'Ouest, les terres arables dans la plaine d'Eguilles et à l'Est, les terres viticoles de la Haute Vallée de l'Arc (AOC Coteaux d'Aix et Côtes de Provence-Sainte Victoire).

Le scénario Nord Arbois nécessite la réalisation d'importants ouvrages aériens et souterrains pour franchir les zones les plus urbanisées ainsi que les reliefs tels que le Montaiguët. La topographie des lieux au débranchement de la ligne LGV PACA jusqu'à la plaine d'Eguilles rend peu crédible techniquement la réalisation de ce tracé.

Dans ce scénario, Aix en Provence et Marseille ne sont pas en ligne avec Toulon et Nice, ni avec l'arc

méditerranéen et seraient desservies en rebroussement.

Une hypothèse de gare nouvelle TER (3^{ème} gare à Aix) est évoquée dans les documents du maître d'ouvrage, sans être étudiée, mais ne constitue en aucun cas une réponse pertinente.



LA VISION PARTAGÉE



...et la communauté du Pays d'Aix



SUD ARBOIS - NORD TOULON - OUEST NICE (2) : IMPACTS FORTS ET TECHNIQUEMENT DIFFICILE

Dans ce scénario, le raccordement de la LGV PACA, se situerait au Sud de la gare d'Aix-TGV sur le plateau de l'Arbois. Cet itinéraire se dirigerait vers l'Est en direction de l'autoroute A8 après avoir traversé les communes de Cabriès, Bouc-Bel-Air, Gardanne, Fuveau, Rousset et Trets. Ce scénario est ensuite identique au précédent, à savoir un jumelage avec l'autoroute A8 jusqu'à St-Maximin-la-Sainte-Beaume dans le Var.

50 000 habitants seraient directement ou indirectement concernés.

Les terres viticoles de la Haute Vallée de l'Arc seraient également touchées par ce scénario.

Le tracé Sud Arbois nécessiterait également d'importants ouvrages

souterrains en raison de la forte urbanisation de l'ensemble du secteur traversé jusqu'à Fuveau-La Barque.

La faible distance entre la gare Aix TGV et le tunnel des Pennes-Mirabeau constitue une contrainte technique défavorable pour le raccordement dans de bonnes conditions en direction de Nice. Il en découlerait une limitation de vitesse à 160km/h pour le raccordement Nord et à 130km/h pour le Sud.

La gare d'Aix TGV est de fait mal adaptée au raccordement, c'est la raison pour laquelle le scénario Nord Arbois a été étudié par RFF.

Dans ce scénario, Marseille n'est plus en ligne et fait l'objet d'une desserte spécifique en rebroussement. La Communauté du Pays d'Aix est en ligne avec Toulon et Nice, mais

l'alignement est imparfait puisque Aix TGV est déconnectée de Marseille-Nice, raccordée au Sud de la gare.

Le raccordement de la ligne nouvelle au Sud de la gare Aix TGV ne permettrait donc aux Aixois de ne bénéficier que d'une faible partie du potentiel régional à grande vitesse vers Toulon et Nice. Ils ne pourraient y accéder pleinement que par un passage par Marseille, mais au prix d'un allongement du temps de parcours.

Dans les deux scénarios ci-dessus (1 et 2), la connexion entre la LGV Méditerranée et la LGV PACA implique de disposer de deux raccordements, nord et sud. Cette situation affecterait doublement le territoire de la CPA.

NORD MARSEILLE - NORD TOULON - OUEST NICE (3) : UN VRAI PROJET POUR LA METROPOLE

Ce scénario est le moins impactant pour le département. Il repose sur l'utilisation du corridor ferroviaire existant et la réalisation d'aménagements à la traversée de l'agglomération marseillaise, permettant une amélioration des temps de parcours et une augmentation de capacité.

Entre la LGV Méditerranée et un tunnel central destiné à éviter le nœud ferroviaire de St Charles, l'infrastructure serait portée à 4 voies.

Une nouvelle gare TGV passante serait créée sur cette ligne, à la Blancarde par exemple, afin d'accueillir les TGV poursuivant leur route vers l'Est. La gare Saint-Charles demeurerait le terminus naturel de Marseille pour les TGV en provenance de Paris.

La ligne emprunterait ensuite la vallée de l'Huveaune grâce à la réalisation, sur cette section, d'une quatrième voie. La LGV éviterait ensuite la zone d'Aubagne par un tunnel.

Ce scénario n'a pas d'impact sur l'urbanisation et l'activité agricole de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix.

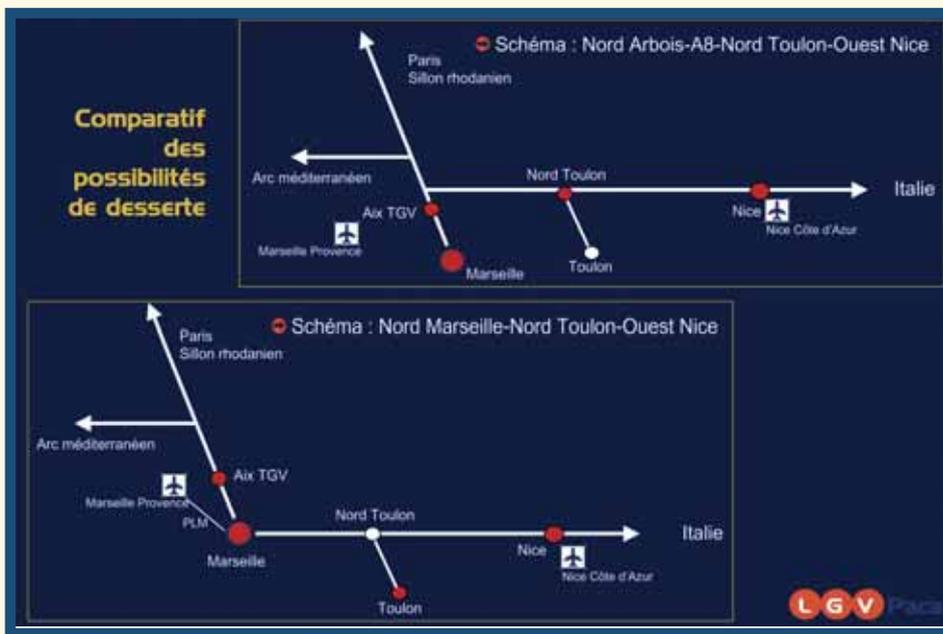
Aix et Marseille sont en ligne avec Toulon et Nice, et sur l'Arc Méditerranéen. La Métropole, mais aussi Nice et Toulon bénéficient ainsi d'une desserte optimum. Les aéroports de Nice et Marseille peuvent être mis en relation.



	Propositions RFF		Proposition Agam/MPM ²
	1 Nord Arbois - A8 - Nord Toulon	2 Sud Arbois - A8 - Nord Toulon	3 Aix TGV - Marseille Centre - Toulon Nord (selon variantes)
Longueur (km)	185	180	173 / 174
dont tunnels (km)	52	50	52 / 53
Coût LGV (M€)	5 350	5 050	4 800 / 5 300
Meilleur temps Marseille-Nice	1h 10	1h 10	0h 55
Meilleur temps Nice-Paris	3h 40	3h 45	3h 45
Meilleur temps Toulon-Paris	3h 10	3h 15	3h 10

LES ENJEUX DE LA LGV PACA...

... pour la communauté urbaine Marseille Provence Métropole



Depuis 2001, Marseille Provence Métropole est desservie par la Ligne à Grande Vitesse "Méditerranée". Il s'agit maintenant de relier Nice et l'Italie, un enjeu capital pour une agglomération qui a toujours été au cœur des grands réseaux. Quand il a fallu relier Londres et Paris, le choix a été fait de passer à la fois par la région lilloise et par le cœur de Lille, au lieu de passer par Amiens ou en périphérie.

Aujourd'hui, les TGV passent par la gare d'Aix-TGV et entrent dans Marseille pour filer ensuite vers la Côte d'Azur. Il faut capitaliser, dans les Bouches-du-Rhône sur les investissements ferroviaires existants dont ceux récents du TGV Méditerranée.

Cette option de passage par Aix et Marseille avait été avancée en 1992 par le "collège des experts indépendants du TGV Méditerranée", missionnés par le Ministre de l'Équipement et a aussi été appelée communément couloir "Ferrier", du nom d'un des experts. Elle a été incluse dans les études RFF dès 2001, puis complétée lors de la préparation du débat public en 2004. Certains aspects ont été approfondis par des experts missionnés par MPM et ses partenaires varois. Les résultats de ces études confirment des temps de parcours et des coûts plus favorables que les estimations RFF.

En affinant sur la traversée de Marseille, on arrive ainsi à 3H45 sur

l'axe Paris-Nice, et non à 3H50, et à environ 5 milliards au lieu de 5,6.

Cette approche permet de créer une gare passante de centre ville par exemple à La Blancarde ou à Saint-Charles (avec un coût supérieur), bénéficiant, au cœur du bassin de clientèle marseillais, d'une desserte tramway et-ou métro optimale et parfaitement interconnectée avec le réseau TER.

Pourquoi Aix et Marseille en ligne ?

→ Il faut desservir la capitale régionale au cœur, là où sont les clients, et non pas en périphérie.

→ les investissements proposés constituent une réelle opportunité pour solutionner la complexité de fonctionnement du nœud de Saint-Charles, et amener de la capacité supplémentaire pour tous les trafics, et notamment les TER.

→ Grâce au nouveau tunnel évitant Saint-Charles, on se dispense ou on consolide des investissements qui s'imposent de toute façon pour le développement du fer dans la région, même sans LGV par Marseille.

→ Il faut assurer une véritable intermodalité entre le TGV, les TER, les transports urbains et interurbains.

Un projet plus performant pour les métropoles du sud :

Pour les TGV interrégions (ou TGV "jonction"), il est important de ne pas désolidariser les dessertes de Nice et de Marseille et de cumuler tout au contraire

les clientèles de Nice, Toulon, Marseille et Aix pour rentabiliser les liaisons et augmenter les fréquences, TGV ou TER.

→ Nice-Paris serait assuré en 3H45, soit le même temps que le scénario Sud Arbois.

→ Avec ce couloir, permettant de conjuguer les dessertes de Toulon et Marseille, Toulon-centre peut donc devenir une base pour les TGV sur l'axe Toulon-Marseille-Paris.

→ On permet aux TGV inter régions, TGV "Jonction" allant ou venant de Nice, de bénéficier pleinement de la grande vitesse, sans perdre le temps de rebroussement du Pays d'Aix à Saint-Charles et du retour sur la LGV ; gain de temps du passage par Marseille par rapport aux couloirs dans le Pays d'Aix : 20 à 30 minutes.

→ De plus, compte tenu de l'économie de temps de l'arrêt à Toulon Nord pour certains TGV (Paris ou "Jonction"), l'aire toulonnaise étant desservie par Toulon-centre, on peut encore gagner 8 minutes, faisant ainsi du scénario de passage par Marseille le scénario le plus performant pour la liaison Nice-Paris dans la grande majorité des cas (10 Trains sur 13, à l'exception des 3 trains directs prévus sur Nice)

→ organiser les interconnexions entre la ligne PLM et la future LGV, grâce au passage dans Marseille, seul lieu où elles sont possibles, permettant de relier les aéroports de Nice et de Marseille. Mettre les aéroports de Nice Côte d'Azur et Marseille Provence à moins d'une heure, c'est une grande chance à terme pour une région où circulent des projets peu crédibles de nouvel aéroport.

La communauté urbaine Marseille Provence Métropole considère enfin qu'à coût identique, l'ensemble de ces avantages fonctionnels permettra de loin la meilleure performance pour attirer de nouveaux clients vers le ferroviaire (LGV et TER) et ainsi atteindre une meilleure rentabilité de ces investissements lourds.