



## LA LGV PROVENCE COTE D'AZUR : UN ENJEU STRATEGIQUE MAJEUR POUR L'ESPACE MEDITERRANEEN

La réalisation de la LGV Provence 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 le réseau PLM.

### CONTACT

**Chambre de Commerce  
et d'Industrie  
Marseille-Provence**

Palais de la Bourse - B.P. 21856  
13221 Marseille cedex 01

### **CCIMP**

Direction Déléguée  
Transports-Logistique

transports@marseille-provence.cci.fr  
Fax : 04 91 39 34 30

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV PACA

# OBJECTIFS DE LA CCI MARSEILLE-PROVENCE



## MOTION ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ DES MEMBRES ÉLUS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE MARSEILLE - PROVENCE LORS DE LA SÉANCE PLÉNIÈRE DU 28 JANVIER 2005

Les acteurs économiques représentés par la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence estiment que la réalisation rapide de la Ligne à Grande Vitesse Provence Côte d'Azur est indispensable pour améliorer l'accessibilité et conforter le développement économique de la façade méditerranéenne française.

A ce titre, elle constituera un des maillons de la transversale Gênes - Barcelone et du futur corridor paneuropéen n° 5 Lisbonne - Kiev.

Cette nouvelle infrastructure présente une importance stratégique. Elle peut constituer un atout majeur ou un handicap rédhibitoire selon que son tracé intégrera ou marginalisera les territoires traversés.

L'objectif prioritaire actuel consiste à favoriser l'émergence

d'un scénario de consensus capable de :

→ recueillir l'adhésion des grands responsables, politiques et économiques, dans chaque territoire concerné,

→ répondre aux directives et orientations des institutions européennes et nationales françaises, notamment la revitalisation du rail, la suppression des goulets d'étranglement, l'intégration air-rail et la priorité à l'usager PMR (personne à mobilité réduite),

→ tenir compte des expertises et retours d'expériences des principaux équipements déjà réalisés au profit de l'espace de la grande vitesse.

Appliqués au territoire provençal, ces critères conduisent à privilégier un scénario caractérisé, de l'est vers l'ouest à partir du Var, par :

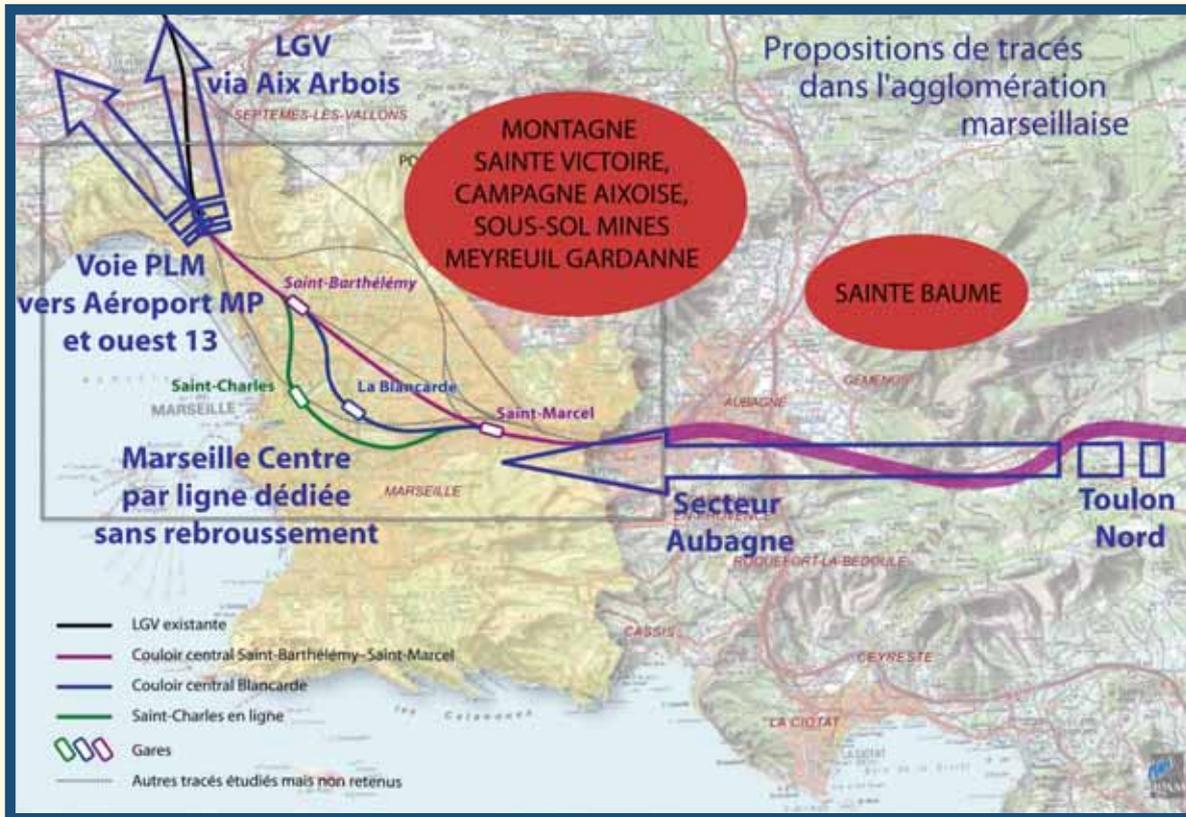
→ une connexion au réseau ferroviaire actuel à proximité d'Aubagne,

→ la traversée de l'agglomération marseillaise sans rebroussement avec une ligne dédiée,

→ une interconnexion, au nord de Marseille Saint Charles, autorisant aussi bien l'accès à la LGV Méditerranée en direction de la gare TGV Aix Arbois que l'accès à la ligne PLM, afin d'assurer la desserte de l'aéroport Marseille Provence et de l'ouest des Bouches-du-Rhône.

Cette analyse de la CCI Marseille Provence rejoint celles exprimées par les Conseils Généraux des Bouches du Rhône et du Var, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix et les intercommunalités de l'ouest du département concernées par cet équipement.

# LE SCENARIO MARSEILLE-CENTRE



## LE SCENARIO "TOULON NORD – MARSEILLE CENTRE – INTERCONNEXION A MARSEILLE NORD DE LA LGV PROVENCE COTE D'AZUR AVEC LA LGV MEDITERRANEE ET LA VOIE PLM"

Le scénario "Marseille Centre" répond à **cinq enjeux majeurs** :

→ **structuration de l'Arc méditerranéen**, de Barcelone à Gênes,

→ **mise en réseau des métropoles** du littoral méditerranéen, avec des liaisons à grande vitesse et grande capacité, desservant le cœur des agglomérations sans rupture de charge intermédiaire,

→ **desserte de Marseille sans rebroussement**, avec une gare souterraine Marseille Centre en ligne, par exemple à Saint Charles ou à la Blancarde, corrigeant l'erreur historique du cul-de-sac ferroviaire

marseillais et assurant les correspondances immédiates avec les réseaux de transports régionaux, interurbains et urbains,

→ **desserte de l'ouest des Bouches-du-Rhône et de l'aéroport Marseille-Provence sans rupture de charge** grâce à l'interconnexion de la future LGV avec la voie PLM classique au sud du grand tunnel LGV de Marseille Nord,

→ **préservation et promotion d'un environnement exceptionnel**, en concevant une stricte limitation de nouveaux couloirs de nuisance avec, simultanément, un choix de tracés offrant, aux milliers d'usagers quotidiens de la future LGV, la possibilité d'admirer les principaux sites prestigieux du territoire traversé, améliorant ainsi sensiblement l'image de la métropole offerte aujourd'hui par la conception regrettable de l'arrivée de la LGV Méditerranée dans Marseille.

# L'IMPORTANCE DES INTERCONNEXIONS

## LA LGV PROVENCE COTE D'AZUR, UNE OPPORTUNITE POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Le concept général de la future LGV Provence Côte d'Azur nécessite que les thématiques ci-après soient étroitement associées à la réflexion en cours.

## LA REALISATION DE LA 3<sup>ème</sup> VOIE ENTRE MARSEILLE ET AUBAGNE

### Le risque

L'implantation possible de la LGV PACA dans le couloir ferroviaire existant entre Marseille et Aubagne pourrait constituer un prétexte pour reporter encore la réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie entre ces deux agglomérations, inscrite et financée dans le contrat de plan État – Région.

### La proposition

L'engagement immédiat de la construction de cette 3<sup>ème</sup> voie, indispensable au développement, à la fluidité et à la régularité des services TER entre Marseille et Aubagne permettra d'apporter rapidement une réponse aux attentes légitimes des usagers.

## LES INTERCONNEXIONS DE LA LGV MEDITERRANEE EXISTANTE AVEC LES VOIES PLM ET VAL DE DURANCE, AU NORD DES BOUCHES-DU-RHONE

### Le risque

La LGV Méditerranée existante n'offre aujourd'hui aucune interconnexion avec le réseau classique sur 220 km, entre les quartiers nord de Marseille (sortie sud du grand tunnel LGV à hauteur de Saint André – ZA Grand Littoral) et la gare Valence TGV. Les territoires du Val de Durance et de l'ouest des Bouches-du-Rhône risquent d'être durablement exclus d'un accès ferroviaire adéquat au réseau LGV, en cours d'extension.

### La proposition

La gare Avignon TGV n'est actuellement qu'une halte sur la LGV Méditerranée, accessible uniquement par voie routière pour les usagers. La proposition est d'en faire progressivement un hub ferroviaire TGV-TER-TCSP offrant au moins trois services essentiels:

- l'accès à la gare Avignon TGV à partir d'Avignon Centre grâce à une desserte TCSP appropriée,
- l'accès ferroviaire à partir du sud, grâce à une interconnexion

de la LGV avec la voie PLM, à l'est d'Avignon TGV, permettant soit la desserte TER d'Avignon TGV, soit l'accès direct de la LGV Méditerranée aux TGV venant du sud, notamment pour les usagers en provenance des gares TGV d'Arles et Miramas, de l'aéroport Marseille-Provence et du terminal Croisières du port de Marseille;

- l'accès ferroviaire des usagers du Val de Durance (ITER, etc), grâce à une interconnexion de la LGV avec la voie ferrée du Val de Durance, par exemple à hauteur de Cavailon sud – Cheval Blanc, permettant soit la desserte TER d'Avignon TGV par des TER-GV pouvant emprunter le segment LGV Cavailon - Avignon, soit l'accès direct de la LGV Méditerranée aux TGV en provenance (ou à destination) du Val de Durance et à destination (ou en provenance) de Montpellier ou de Lyon, après électrification progressive des segments adéquats de la VF Val de Durance à partir de Cavailon.