

Introduction

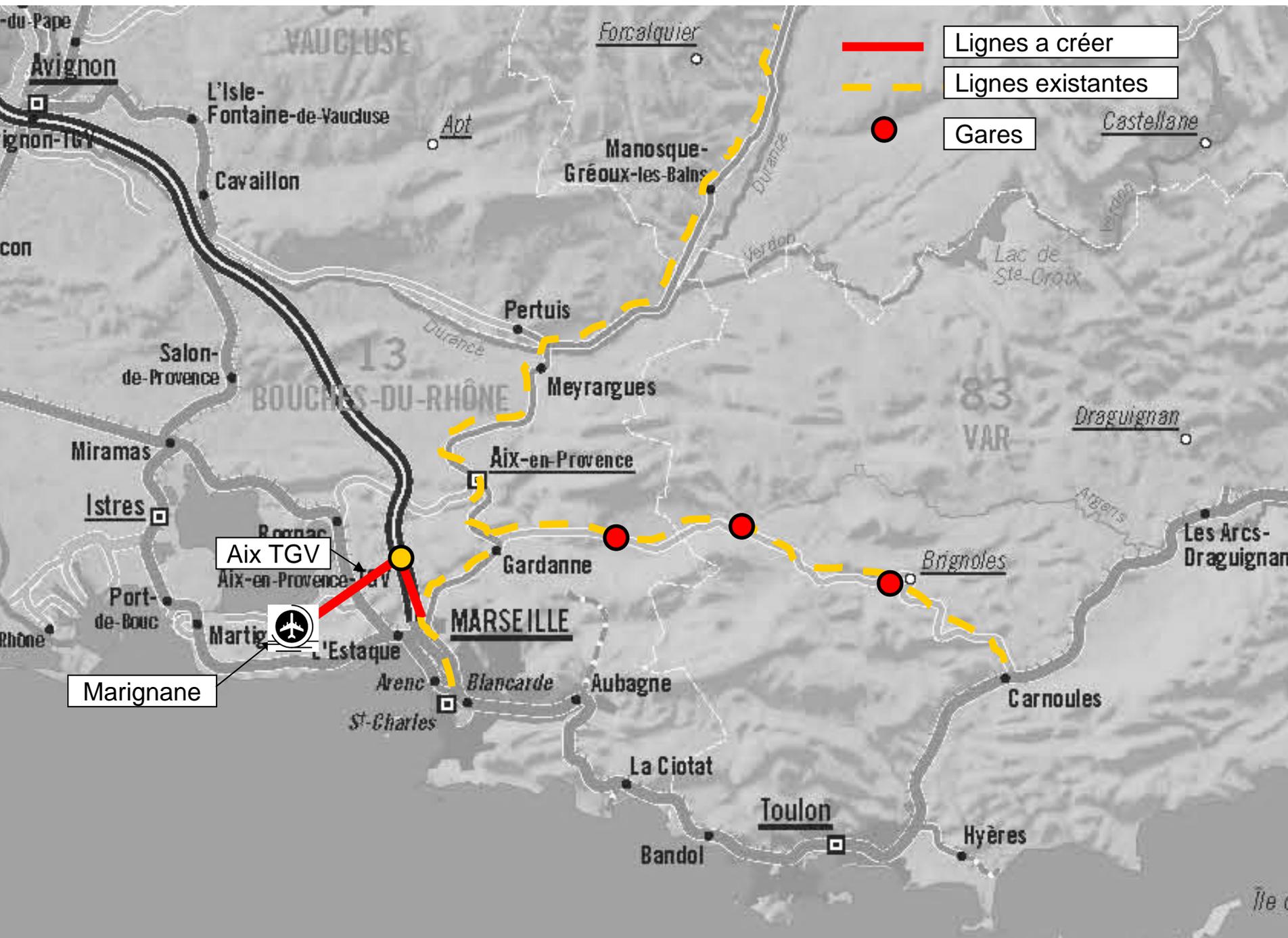
- Elle est fondée sur le principe de l'interconnexion, au niveau de la gare Aix-TGV, de la LGV Med au réseau classique, existant ou à créer, de manière à améliorer très sensiblement la qualité des déplacements quotidiens des habitants de la région qui financent le projet ; ce qui constitue une urgence.
- Marseille-Paris : 3 heures en TGV,
- Marseille-Aix : 45 minutes en TER sur une voie unique non électrifiée,
- Ces 2 seuls chiffres montrent l'étendue du retard accumulé par le ferroviaire depuis 30 ans où l'on a tout sacrifié aux déplacements automobiles.

Il nous paraît souhaitable de réaliser les opérations suivantes :

- Création d'une ligne nouvelle classique entre Aix-TGV et l'aéroport de Marignane ;
- Création d'une section de ligne nouvelle classique de façon à relier Aix-TGV à la ligne Marseille-Aix à hauteur de Plan de Campagne ;
- Electrification et doublement (partiel ou total) de la ligne Marseille- Aix jusqu'à Manosque avec création d'une gare à Cadarache (si le projet ITER se réalise) ;
- Création d'une ligne nouvelle classique (160 km/h) entre Gardanne et Carnoules et empruntant le plus souvent possible l'emprise de la ligne actuelle avec gare à Trets-Rousset, St Maximin et Brignoles ;

Ces suggestions ne sont évidemment pas exclusives des autres projets de 3ème voie entre Marseille et Aubagne ou Antibes et Nice, ni du développement du ferroutage le long de l'arc méditerranéen ou encore du Lyon-Turin, projets qui se situent à un stade plus avancé.

Dans certains cas et en fonction de l'urbanisation diffuse, un transport commun routier est préférable pour relier les bassins de vie aux bassins d'emploi.



Principaux avantages :

Cette solution alternative permettrait de :

- rejoindre l'aéroport de Marignane en TER depuis Marseille, Toulon, Aix, Manosque, Brignoles, etc. (intermodalité) ;
- rejoindre en TER la gare d'Aix-TGV depuis Aix, Manosque, Brignoles, etc. ;
- faire circuler les TGV directs Paris-Nice en évitant les traversées de Marseille et de Toulon avec un gain de temps d'environ une heure de trajet (4h30 au lieu de 5h30) ;
- desservir en TER le bassin d'emploi de Rousset depuis Aix, Marseille, Brignoles, etc. ;
- relier les villes du centre Var en TER à Marseille, Aix, Toulon ou Nice ;
- relier Marseille à Nice via Brignoles avec un gain de temps significatif ;
- faire circuler du fret ferroviaire sur ce même axe.

Principaux avantages :

- La libération de sillons sur la ligne Marseille-Toulon permettrait ainsi d'augmenter la cadence des TER entre ces 2 grandes villes.
- Ce projet global pourrait être réalisé en plusieurs tranches indépendantes suivant un calendrier à définir.
- L'investissement nécessaire semble relativement modeste par rapport à celui de la LGV PACA et présente un rapport avantages/coût incomparable pour les habitants de la région ; d'autant plus que le projet de LGV n'inclut pas le coût de réalisations annexes indispensables.