

Accessibilité du territoire régional Provence Alpes Côte d'Azur : réflexion sur le cadre espace-temps de la grande vitesse et la problématique des dessertes TGV

1/ Cadre de la réflexion sur la problématique espace-temps de la grande vitesse

Le cadre espace-temps de la grande vitesse concerne l'usager (référence : usager PMR) et les marchandises (référence : messagerie, fret express). Il s'organise autour des déplacements aériens et de la grande vitesse terrestre (GVT). L'optimisation de la GVT repose sur les trois lignes d'objectifs suivantes :

- la réduction drastique des délais d'attente de l'usager PMR et du fret-express lors des ruptures de charge inter-modales (intégration air-fer, mer-fer), réduction étroitement liée au concept d'aménagement du réseau et des sites (ex : desserte ferroviaire intégrée à l'aéroport, accès fer au terminal croisières du port);
- la réduction (suppression ?) des ruptures de charges intra-modales, notamment fer-fer par la réalisation des interconnexions adéquates entre les LGV existantes et le réseau ferroviaire classique;
- la réalisation de nouvelles LGV.

Le ratio coût/efficacité d'un projet GVT se mesure par le coût de l'équipement rapporté au temps global (ruptures de charge incluses) gagné sur les délais d'acheminement des usagers PMR et du fret-express. Les ratios des LGV récentes telles que LGV Méd et LGV Est sont d'environ 3 G€ par heure gagnée.

2/ Optimisation des interconnexions du réseau TGV en Provence Alpes Côte d'Azur

Le réseau TGV est constitué des LGV et des VF classiques adaptées aux TGV. L'amélioration de l'accessibilité TGV du territoire régional implique prioritairement la réalisation des interconnexions manquantes entre les LGV existantes et le réseau ferroviaire classique.

21- Accès nord du val de Durance : tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre

La réalisation de ce tunnel permettra la desserte TGV de Briançon, et ultérieurement de Gap, en provenance de Lyon et de Turin.

22- Accès sud du val de Durance : interconnexion Cavillon sud

La réalisation d'une interconnexion au sud de Cavillon (Cheval Blanc) entre la LGV Méditerranée et la voie ferrée du Val de Durance ouvrira l'accès sud du Val de Durance aux TGV et notamment aux ICGV, avec l'électrification progressive de cet axe ferroviaire majeur. Cette desserte TGV du secteur de Cadarache (ITER) répond à la demande du Conseil d'administration de RFF dans sa délibération du 6 décembre 2005.

23- Desserte TGV de l'ouest du territoire provençal

Le principe d'interconnexions pour la LGV Méditerranée a peu ou pas été retenu, privant l'ouest du département des Bouches-du-Rhône de l'amélioration d'accessibilité attendue et légitime. La création d'une interconnexion entre les voies ferrées du secteur et la LGV Méditerranée permettrait d'y remédier.

- Hyp.1 : interconnexion au Sud d'Avignon entre la LGV Méditerranée et la voie PLM, avec une "virgule" vers le sud permettant aux TGV de basculer de la LGV vers la voie PLM et réciproquement;
- Hyp.2 : interconnexion dans le Gard entre la LGV Avignon - Montpellier et la voie Tarascon - Nîmes.

3/ Projet LGV Provence Côte d'Azur

Suite au débat public de 2005, RFF a retenu le scénario des "métropoles du Sud", desservant en chapelet les métropoles littorales, comme scénario de référence. Ce scénario offre l'avantage déterminant d'assurer la cohérence entre les principales attentes, économiques et environnementales, des co-financeurs institutionnels locaux. Il consolidera et maillera le réseau régional sous réserve de prévoir les interconnexions adéquates avec les emprises ferroviaires desservant les services recherchés. Ce maillage sera favorisé par la proximité de la future LGV avec le réseau existant.

Partant de ce constat et en tenant compte des expertises des co-financeurs, il importe de préciser dès à présent les interconnexions envisagées entre la future LGV et la voie littorale existante. Cette segmentation facilitera la répartition des études sur chaque tronçon ainsi identifié et préfigurera éventuellement l'inévitable phasage des travaux. Le réseau consulaire suggère les interconnexions suivantes :

- Alpes-Maritimes : interconnexions au niveau de Cannes et de Nice, avec étude de la desserte de Monaco;
- Var : interconnexions au niveau de l'agglomération toulonnaise et du secteur "les Arcs - Le Muy";
- Bouches-du-Rhône : interconnexions à Marseille - Saint Marcel (vallée de l'Huveaune) et à Marseille - Saint Henri avec la ligne PLM au sud du grand tunnel LGV des Pennes. Dans Marseille, entre la future gare TGV "Saint Charles souterrain" et Saint Henri, l'accès à la voie maritime pour la desserte du port (bassins Est) et du terminal Croisières conduit à privilégier l'étude d'un fuseau centré sur cette voie maritime.