

Accessibilité du territoire provençal : grande vitesse terrestre et problématique des dessertes TGV

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

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.

L'analyse coût/efficacité d'un projet GVT se fonde principalement sur le rapport entre le coût de l'équipement et le gain de temps global gagné sur les délais d'acheminement des usagers PMR et du fret express (ruptures de charges incluses). Pour les réalisations récentes de LGV, telles que LGV Méd et LGV Est, le coût par heure gagnée sur le temps de parcours précédent est d'environ 3G€.

2/ Problématique des dessertes TGV sur le territoire provençal

21 – Accessibilité TGV aux terminaux des autres modes de transport (transfert inter-modal)

211 - Desserte ferroviaire intégrée à l'aéroport : elle implique la connexion de la voie PLM aux LGV existante (LGV Méd) et future (LGV PACA), ainsi que la réalisation d'une gare ferroviaire intégrée à l'aéroport MP, conforme aux orientations européennes sur la complémentarité air-fer, pour usagers et fret (CAREX).

212 - Desserte ferroviaire du port : la desserte du Terminal Croisières implique la connexion de la voie maritime aux LGV existante (LGV Méd) et future (LGV PACA), soit directement, soit via la VF PLM.

22 – Interconnexions du réseau ferroviaire classique avec les LGV existante et future

221 - Accès TGV dans Val de Durance (ITER) : interconnexion LGV Méd et VF Val Durance à Cavailon Sud –Cheval Blanc.

222 - Accès TGV de la VF PLM (TGV venant de l'aéroport MP et Ouest 13) à LGV Méd : H1= interconnexion à Avignon Sud, H2 = interconnexion à Manduel (VF Tarascon-Nîmes)

23 – Scénario préférentiel pour la future LGV Provence Côte d'Azur sur le territoire provençal

L'interconnexion de la future LGV avec la voie PLM est absolument indispensable pour permettre la desserte de l'aéroport MP et de l'ouest 13 par les trains venant du Var et de la Côte d'Azur. Cette organisation du réseau implique le passage de la future LGV par Marseille Centre, au sud de la séparation LGV Méd - VF PLM à Marseille – Saint Henri. Le scénario de référence présenté par RFF, appelé "Scénario des Métropoles du Sud", est le seul à permettre cette interconnexion.

Ce scénario Marseille Centre – Toulon Nord présente plusieurs avantages complémentaires :

- il recueille l'accord des co-financeurs institutionnels directement impliqués par le fuseau,
- il réduit le coût de l'infrastructure en utilisant le tunnel LGV Marseille - Aix existant,
- il facilite le nécessaire phasage du projet global,
- il évite le passage, fortement contesté, par des zones à environnement sensible (Pays d'Aix, Moyen Var).

Le choix de créer la gare Marseille Centre sous le plateau Saint Charles optimiserait encore le scénario :

- en utilisant une gare centrale totalement rénovée, disposant d'accès directs aux terminus TER, à deux lignes de métro et à une gare routière urbaine et interurbaine,
- en supprimant le point de rebroussement de Saint Charles, libérant ainsi d'importants sillons TER et fret,
- en offrant un tracé favorisant la connexion à la voie maritime (desserte du port et du terminal Croisières).

