

# LGV Paca

Les projets de nouvelles gares TGV  
dans la métropole marseillaise

Premiers éléments



X. Moiroux  
25 juin 2007

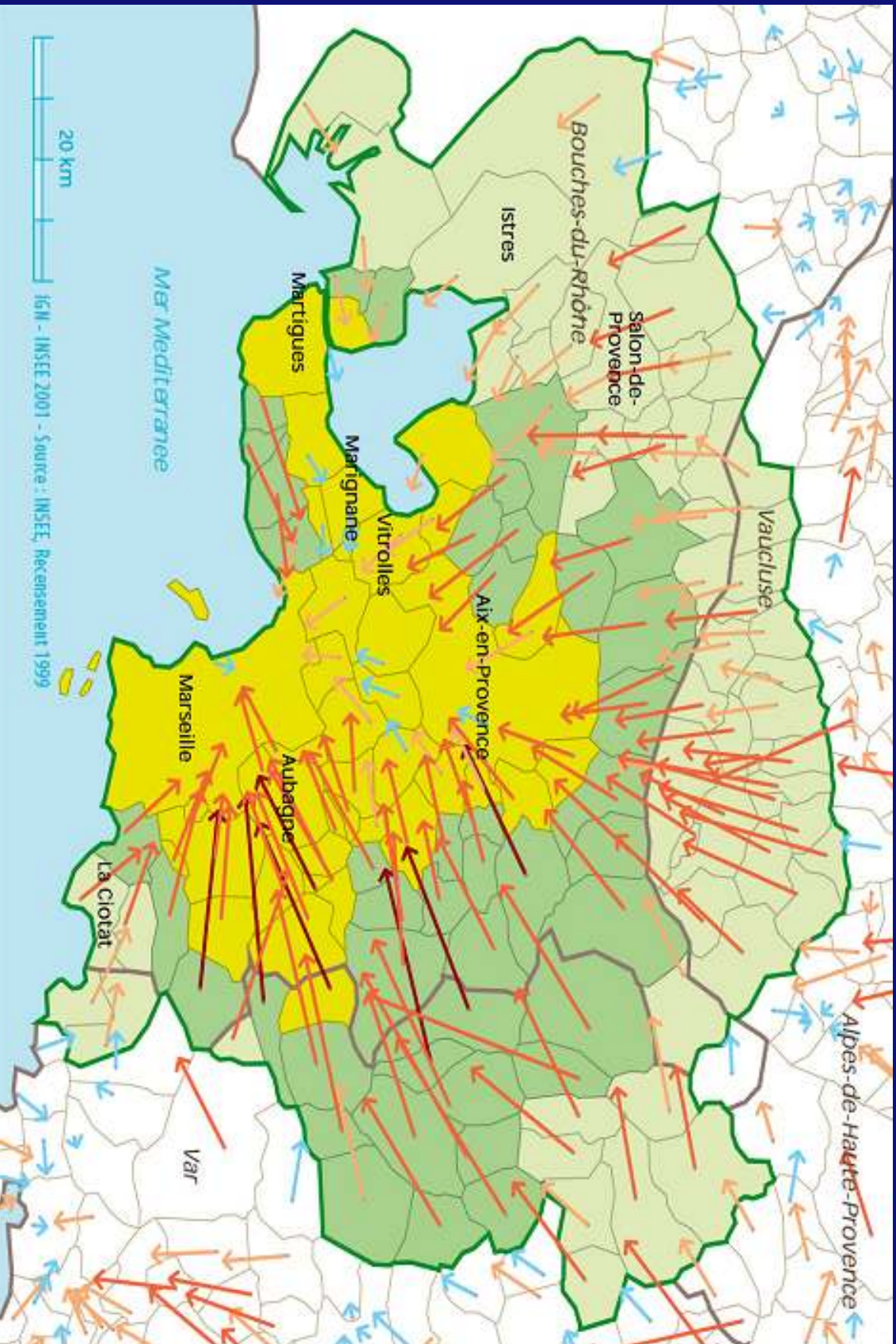


- **Pourquoi une gare en ligne et au coeur de la métropole ?**
- **Renforcer l'accessibilité et la stratégie d'aménagement et de développement durable de la métropole**
- **Agir en profondeur sur le complexe ferroviaire métropolitain pour assurer son développement futur**
- **Positionner l'agglomération en ligne sur le réseau européen à grande vitesse et en particulier sur l'arc méditerranéen à grande vitesse, afin de mutualiser, de maximiser et de mieux organiser les dessertes**



## La région urbaine : nouvelle échelle de référence

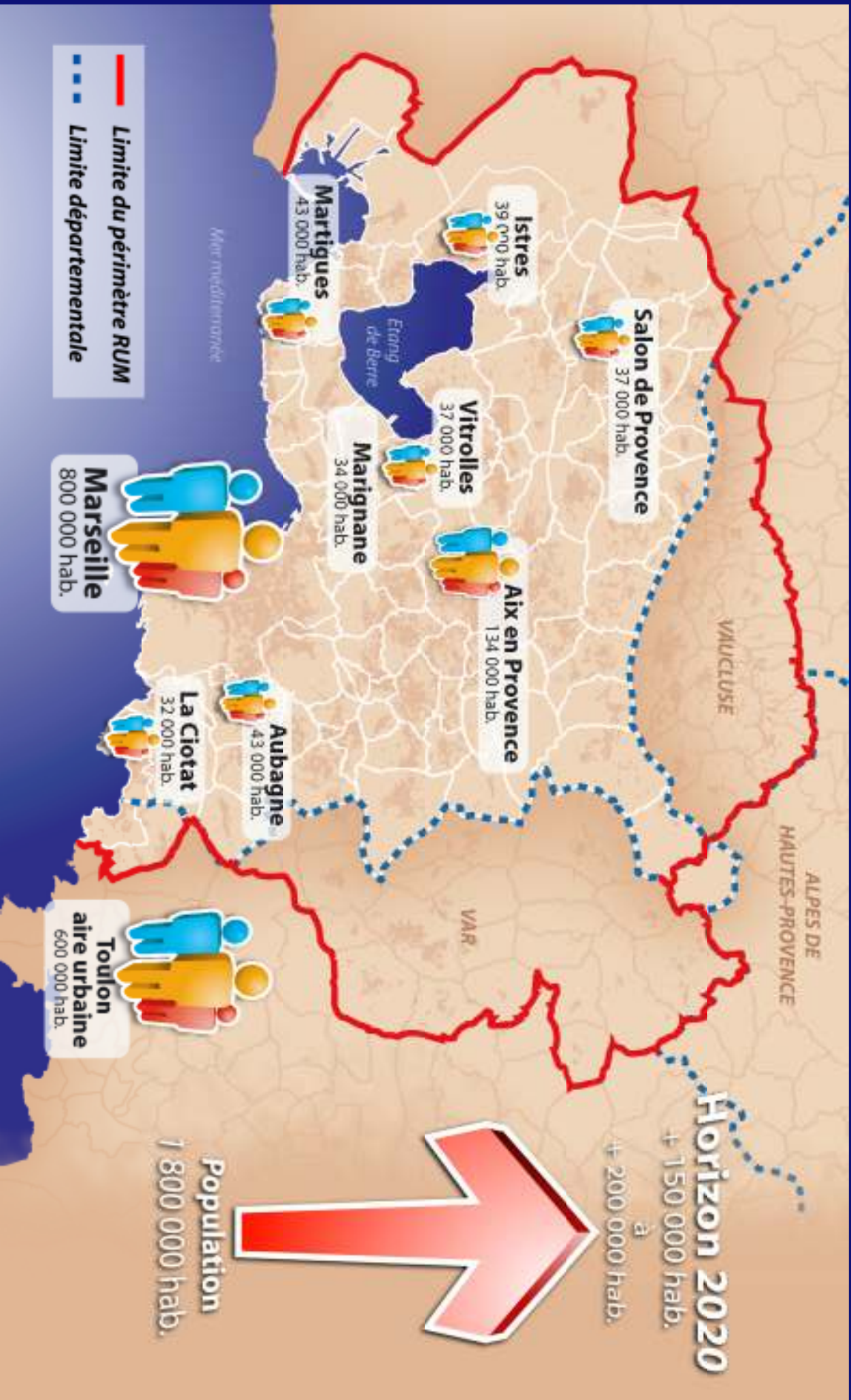
LGV Paca | Les projets de nouvelles gares TGV dans la métropole marseillaise





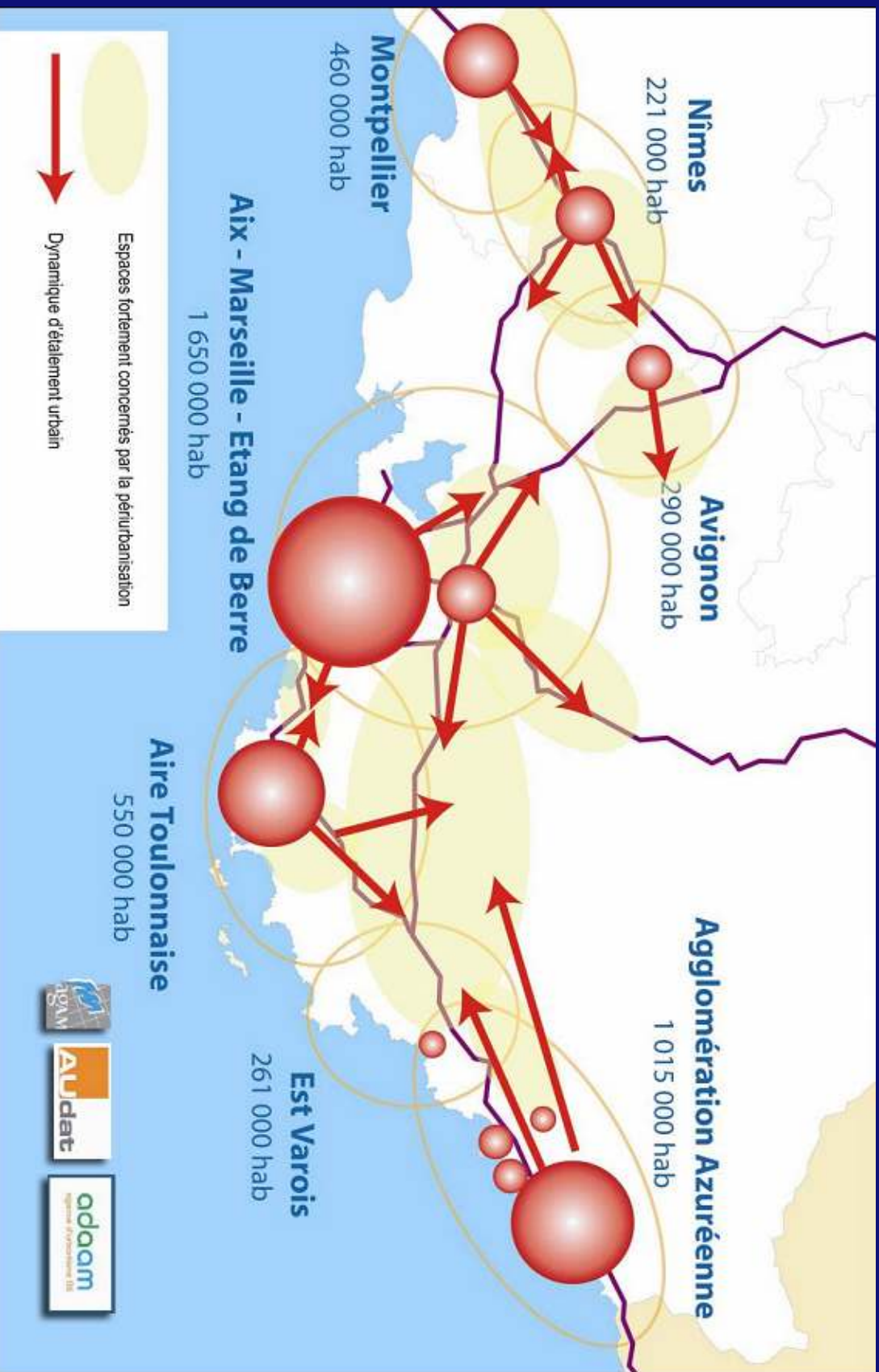


## L'armature urbaine





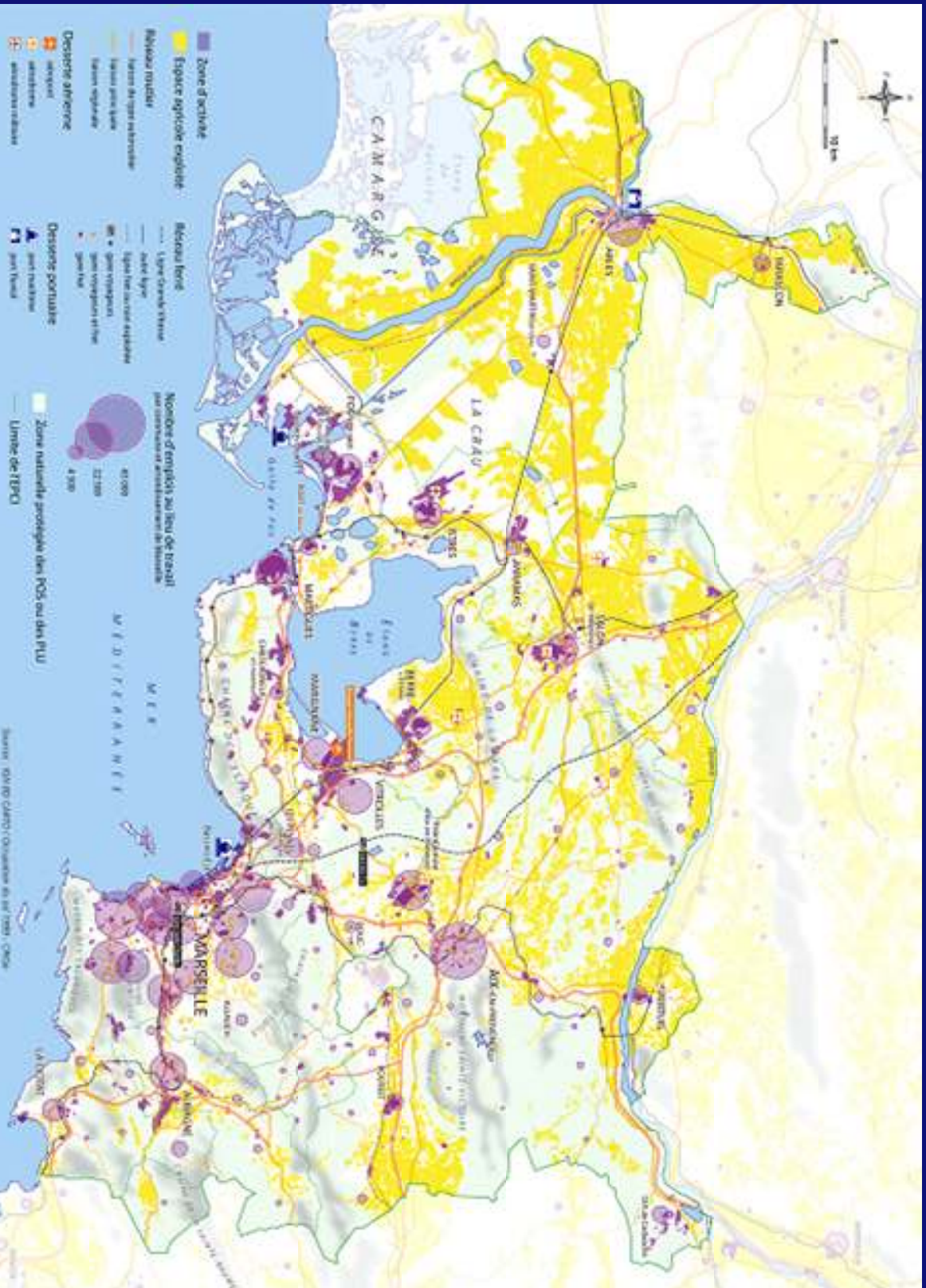
## Un développement extensif de l'urbanisation autour des métropoles







# L'armature économique





## ■ Euroméditerranée en 2012



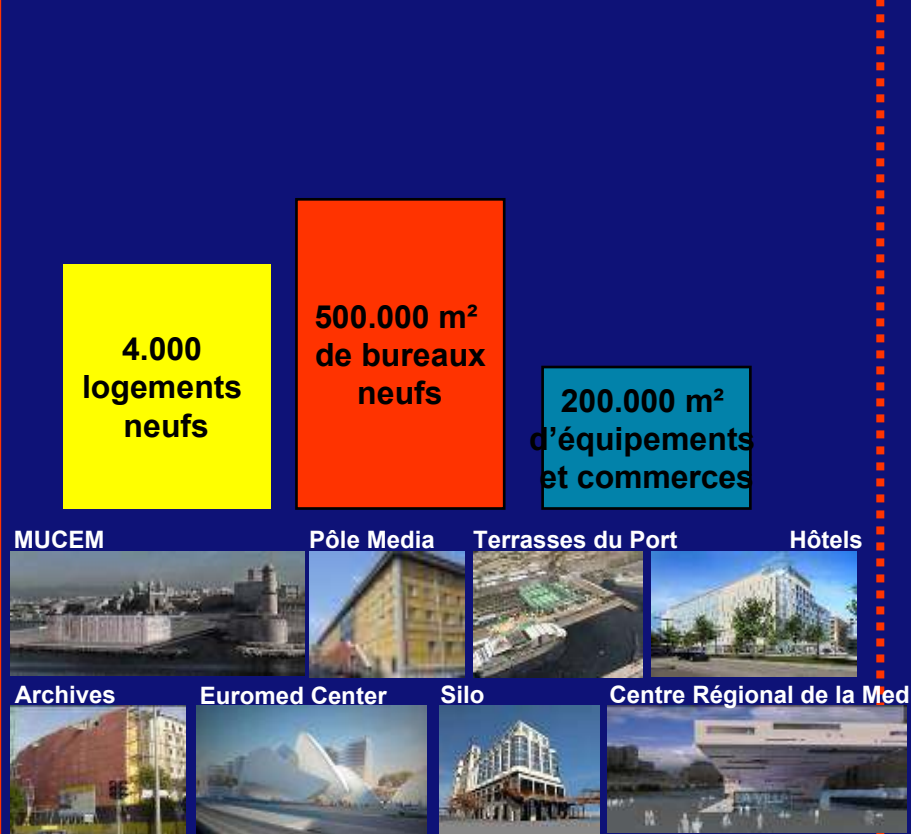




# Euroméditerranée en 2020

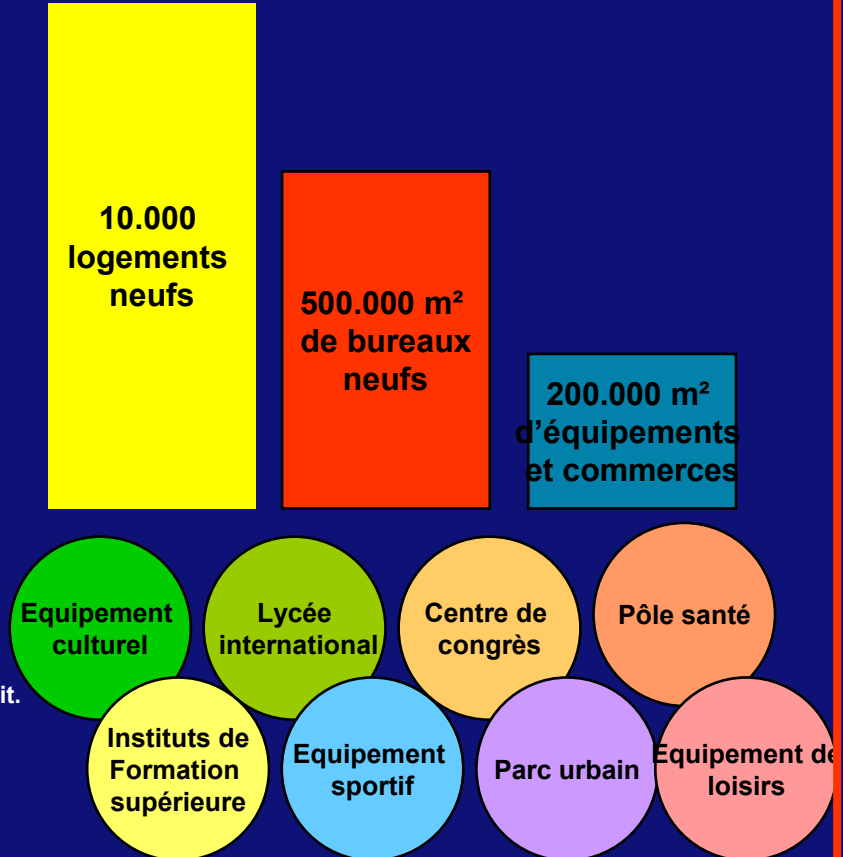
LGV Paca | Les projets de nouvelles gares TGV dans la métropole marseillaise

## Euroméditerranée en 2012



➔ + 10 000 emplois  
 + 10 000 habitants  
 + 3,5 milliards € d'investissement

## Extension



+ 10 000 emplois  
 + 30 000 habitants  
 + 3,5 milliards € d'investissement



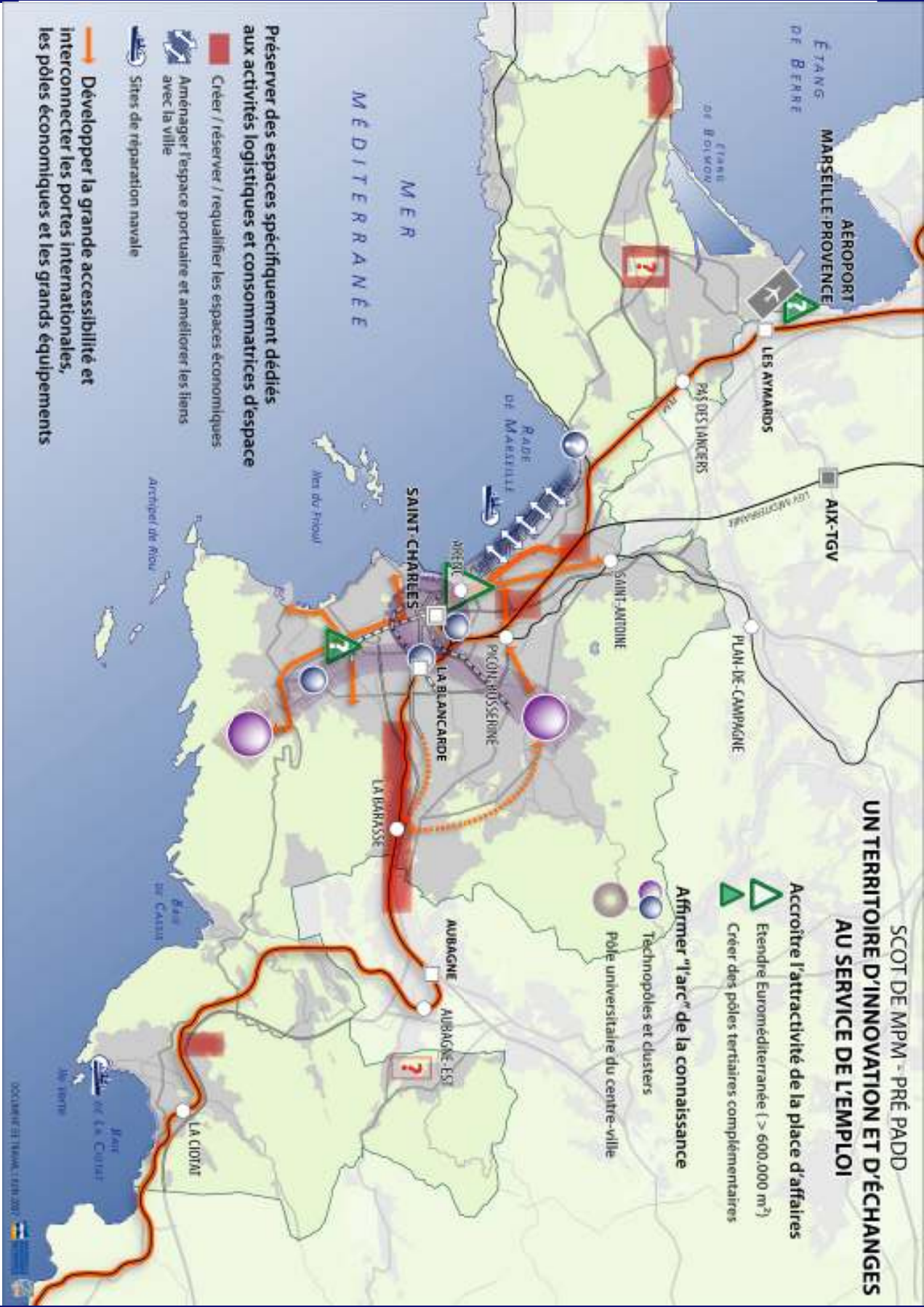


### UN TERRITOIRE D'INNOVATION ET D'ÉCHANGES AU SERVICE DE L'EMPLOI

- ▲ Accroître l'attractivité de la place d'affaires
  - Etendre Euroméditerranée (> 600.000 m<sup>2</sup>)
  - Créer des pôles tertiaires complémentaires

- Affirmer "l'arc" de la connaissance
  - Tachnopolies et clusters
  - Pôle universitaire du centre-ville

- Préserver des espaces spécifiquement dédiés aux activités logistiques et consommatrices d'espace
  - Créer / réserver / requalifier les espaces économiques
  - Amenager l'espace portuaire et améliorer les liens avec la ville
  - Sites de réparation navale
- Développer la grande accessibilité et interconnecter les portes internationales, les pôles économiques et les grands équipements





## ■ Les autres projets dans l'aire métropolitaine

### ■ ITER

→ en phase de construction :

500 emplois directs, 3 000 emplois indirects dont 2000 sur le chantier)

→ en phase d'exploitation :

500 emplois directs, 3 250 indirects dont 2 400 en région PACA

### ■ L'Arbois

→ 100 000 m<sup>2</sup> de SHON prévues (bureaux),

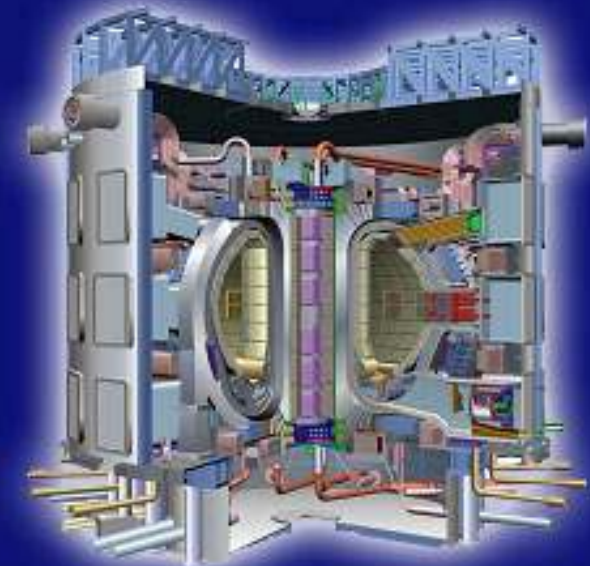
→ entre 4 et 5 000 emplois

### ■ Fos 2XL

→ 5 000 emplois, 100 000 EVP = 1 000 Emplois

### ■ Autres projets entre 1 000 et 4 000 emplois

→ Florides, Clésud, Saint Martin de Crau







**Marseille Saint Charles TGV, nœud ferroviaire de la métropole, L'arbois, une gare TGV complémentaire**





## ■ Les gares TGV

### ■ St Charles

- Une gare TGV multimodale au cœur de l'étoile ferroviaire
- 9 millions de voyageurs dont 5, 2 millions au titre du TGV
- 300 trains et 40 000 voyageurs/jour
- livraison du pôle Saint Charles en 2007
- intermodalité TGV, TER, TC, taxis, parkings

### ■ Aix TGV

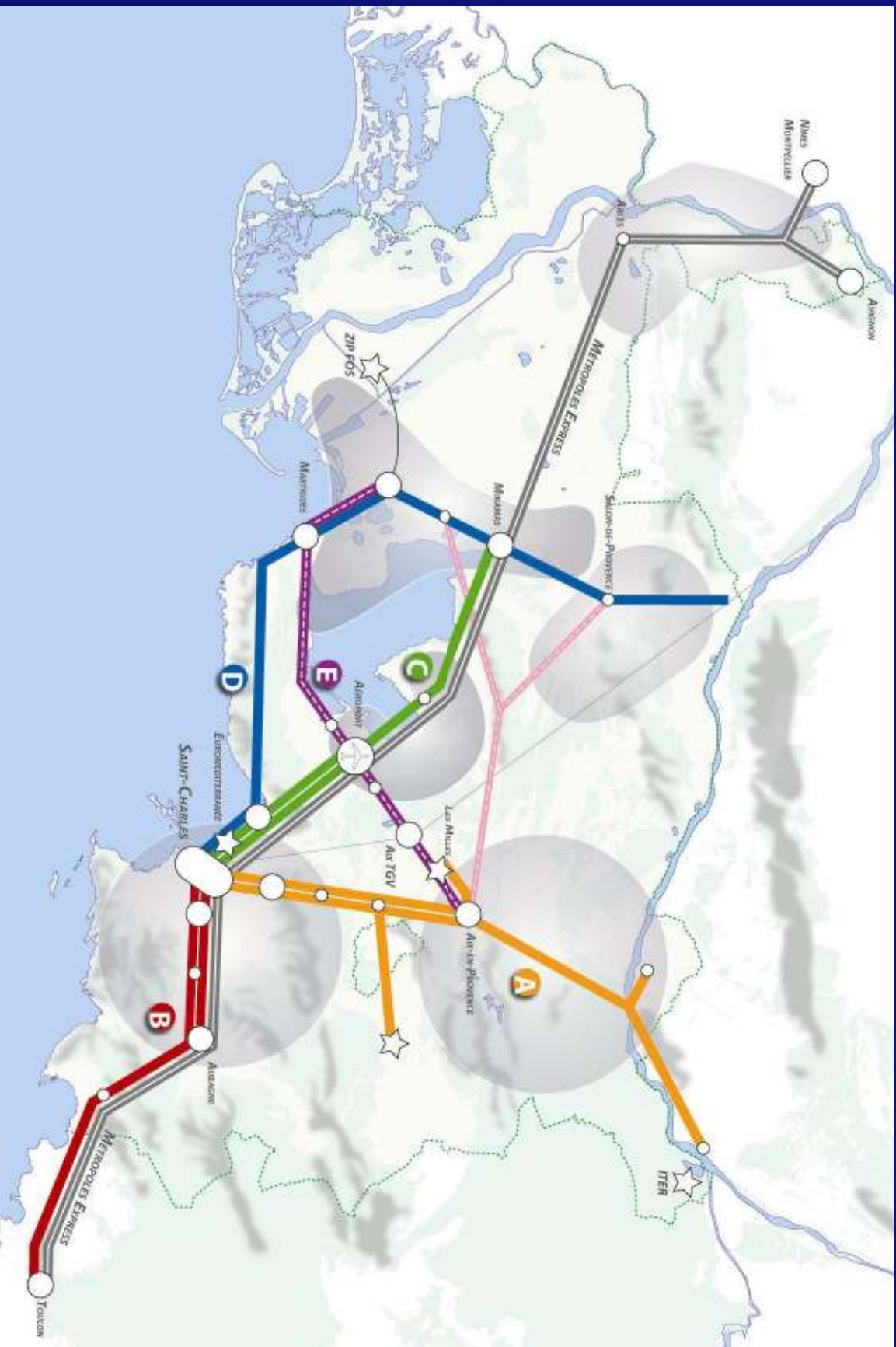
- 1,9 millions de voyageurs an (TGV)
- une gare au cœur d'un bassin de chalandise
- principalement routière (projet de parking 3 000 places)
- accès TC mais pas d'accès TER
- projet routier de doublement RD9





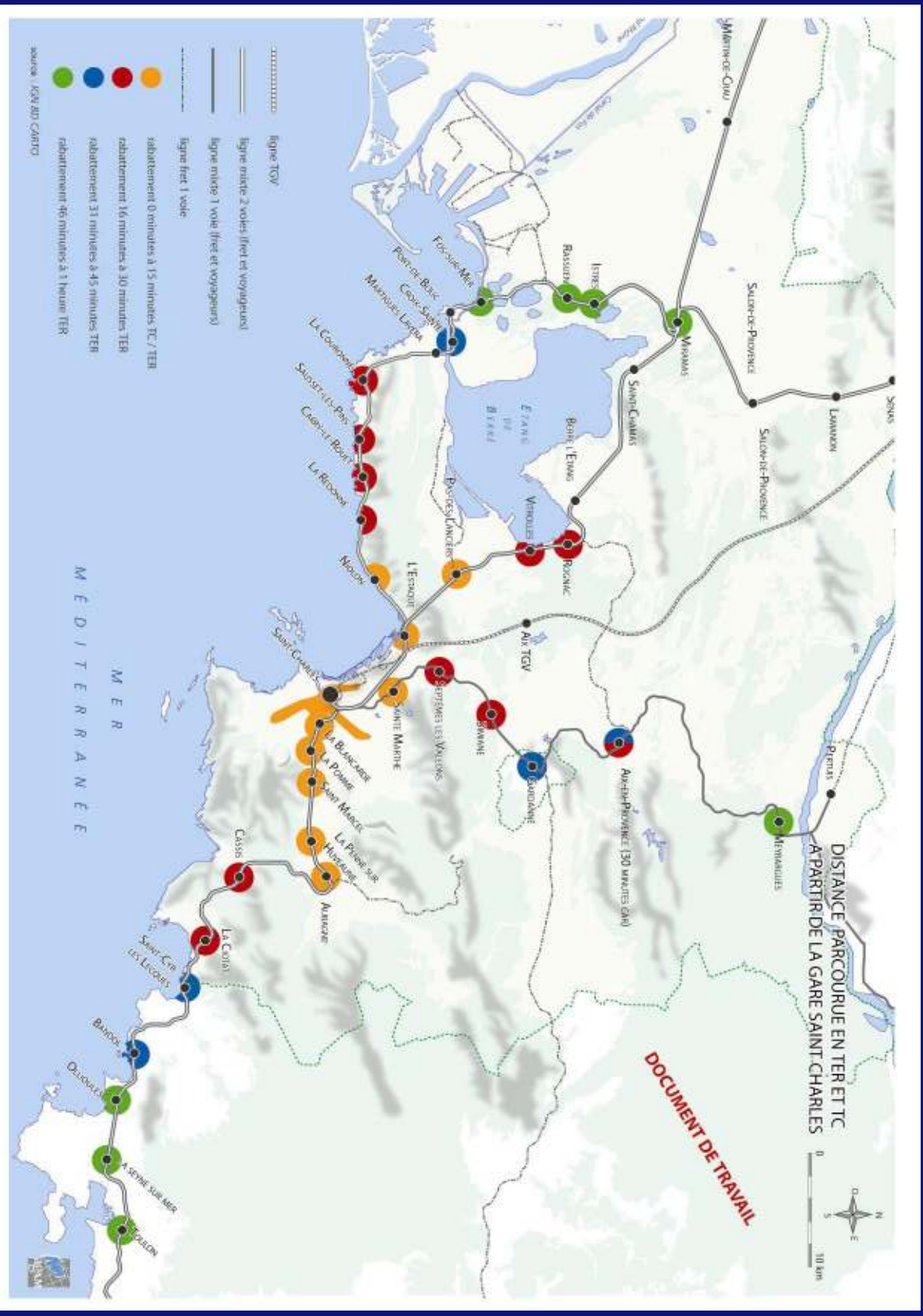
# Coopération métropolitaine : le futur réseau REM

LGV Paca | Les projets de nouvelles gares TGV dans la métropole marseillaise





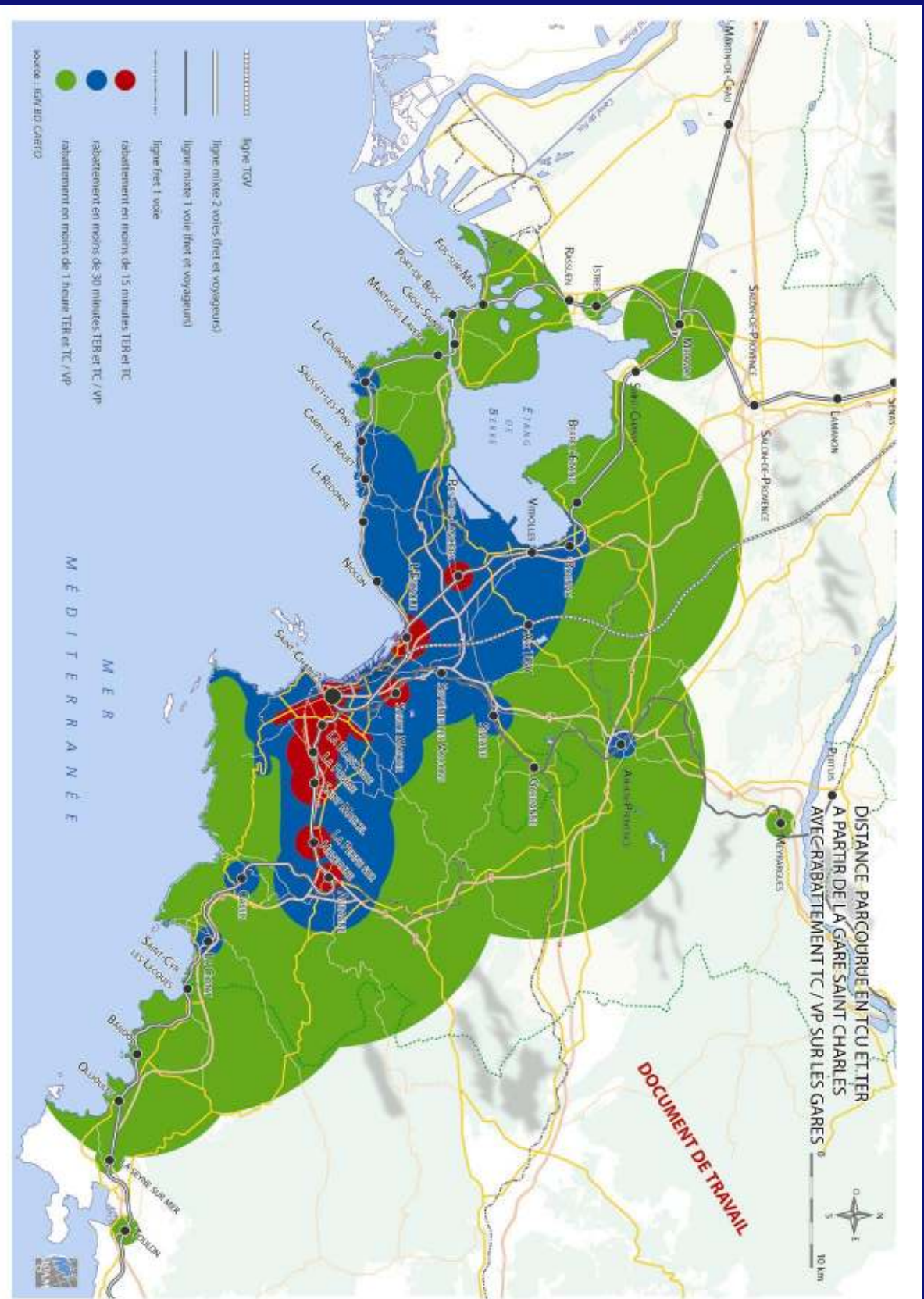
# L'intermodalité TGV-TER







# ■ L'intermodalité TGV-TER





## ■ Les nouvelles gare TGV deux sites possibles







## Saint-Charles

### Accessibilité TC

#### Les + :

- + Le grand pôle intermodal TGV-TER-métro
- + Au croisement des lignes de métro 1 et 2

#### Les - :

- Pas de connexion avec le tramway
- Pas de gare routière urbaine, une seule ligne de bus
- Performances globales du réseau de TC à améliorer (objectifs SCOT-PDU)







LGV Paca | Les projets de nouvelles gares TGV dans la métropole marseillaise

## Blancarde Accessibilité TC

### Les + :

- + Le second pôle intermodal marseillais (TER-méto-tram)
- + En 2008, 2 lignes de tramway reliées à euroméditerranée
- + En 2009, extension de la ligne de méto vers la Fourragère

### Les - :

- Espace contraint pour gare routière bus (2 liaisons bus actuellement)
- Performances globales du réseau de TC à améliorer et liens vers les technopôles





## St Charles

### Accessibilité routière

#### Les + :

+ Une bonne accessibilité au Nord de Marseille

#### Les - :

- Une accessibilité au Sud (Cours Lieutaud) et à l'Est plus contrainte







## Blancarde

### Accessibilité routière

#### Les + :

- + Une accessibilité routière principalement assurée par le Jarret

#### Les - :

- Un relatif éloignement du réseau routier







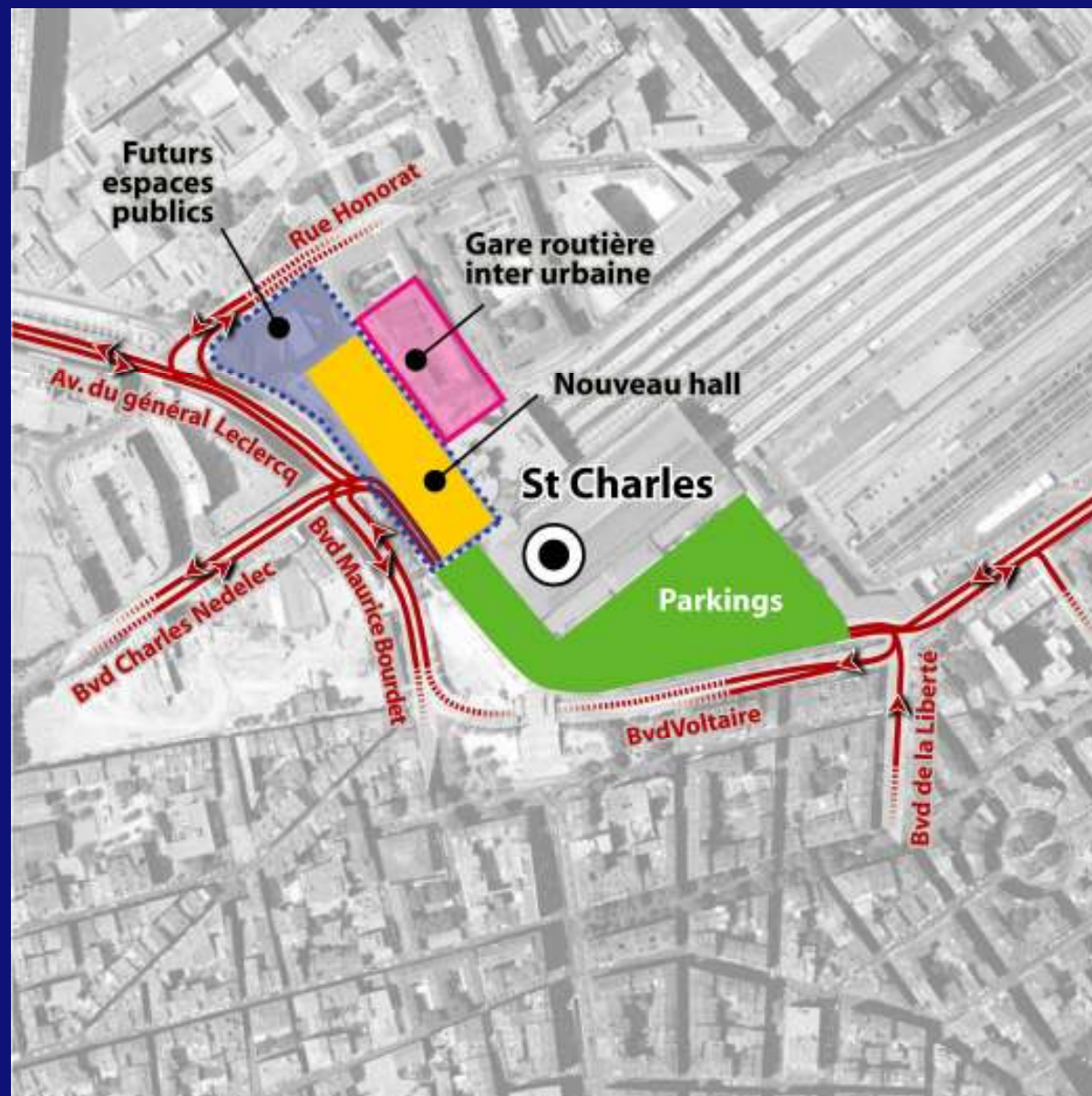
## St Charles Accessibilité au site

### Les + :

- + Parking 850 places
- + Espace taxis
- + Gare routière inter-urbaine
- + Projet de gare urbaine de bus souterraine ?

### Les - :

- Disponibilité foncière limitée





## Blancarde

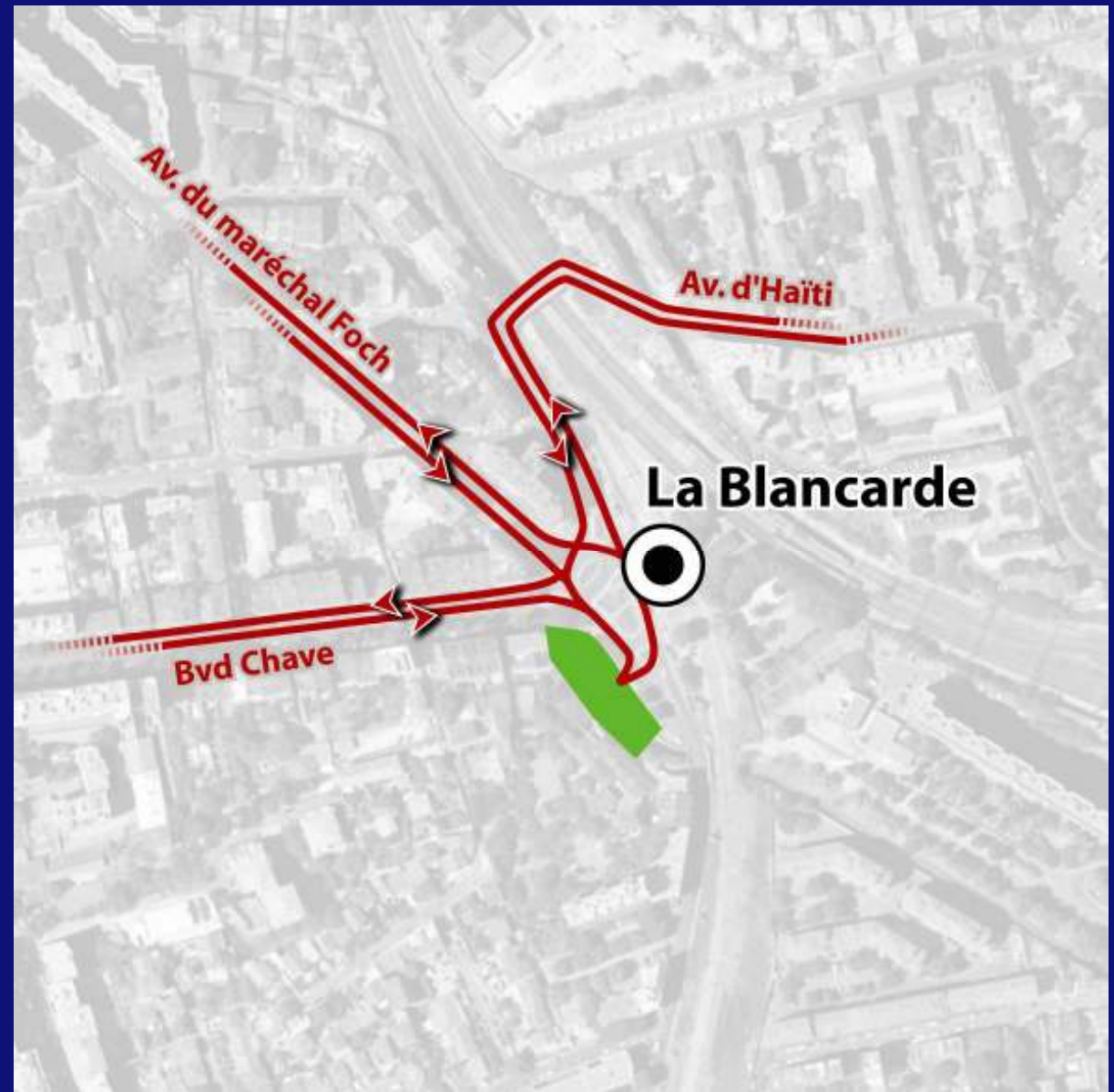
### Accessibilité au site

#### Les + :

+ Projet de parking 350 places

#### Les - :

- Pas de dépose minute
- Pas d'espace taxis
- Disponibilité foncière limitée







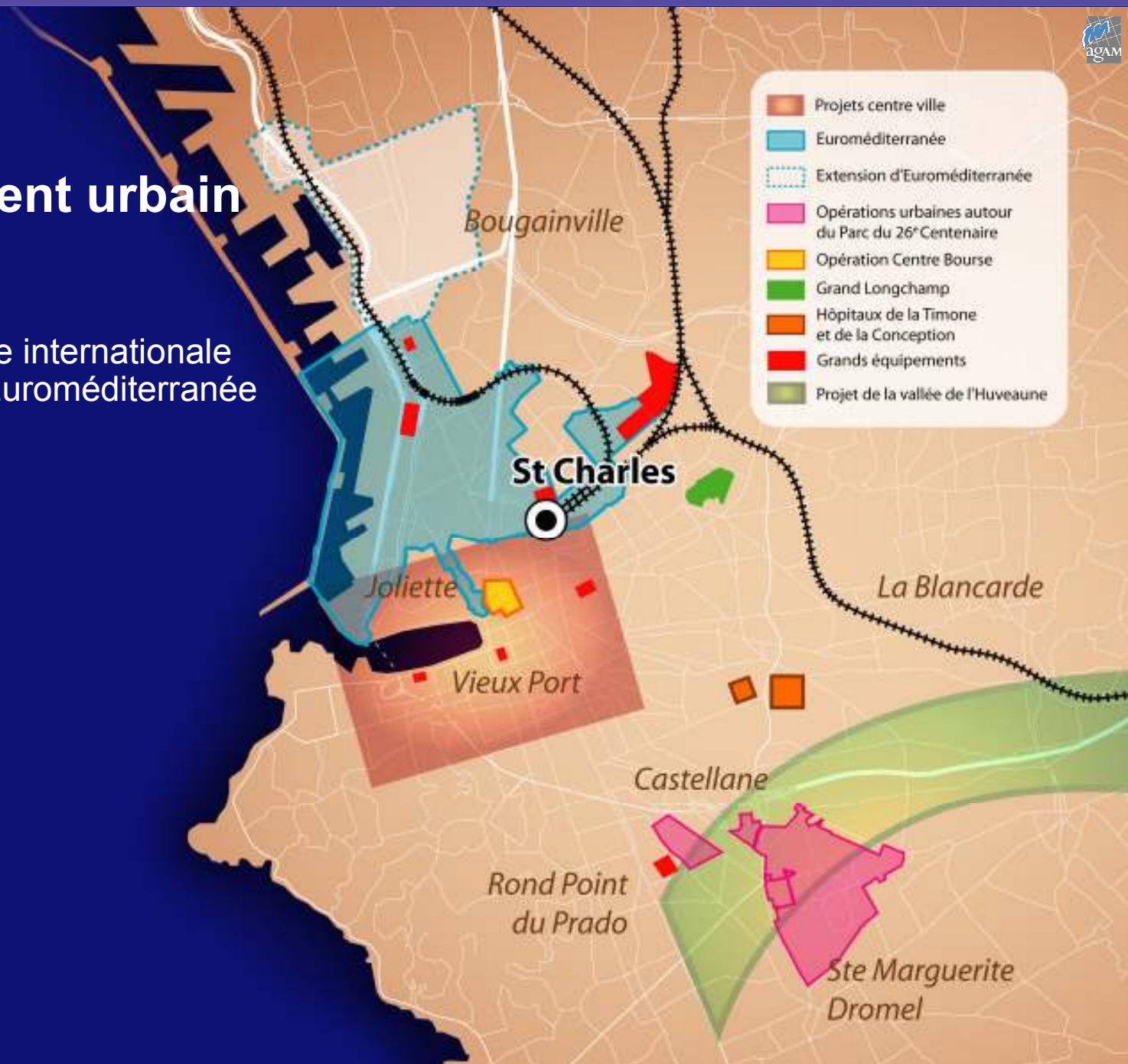
# St Charles

## Positionnement urbain

### Les + :

+ Une porte d'entrée internationale au cœur du projet Euroméditerranée et du centre ville

LGV Paca | Les projets de nouvelles gares TGV dans la métropole marseillaise







# Blancarde Positionnement urbain

## Les + :

- + Une porte d'entrée bien connectée à Euroméditerranée et au centre ville
- + En relation avec les principales opérations de l'Est marseillais et de la vallée de l'Huveaune

## Les - :

- Pas de grand projet urbain prévu autour de la Blancarde
- Liaisons à développer avec le secteur du parc du 26<sup>e</sup> Centenaire





# St Charles

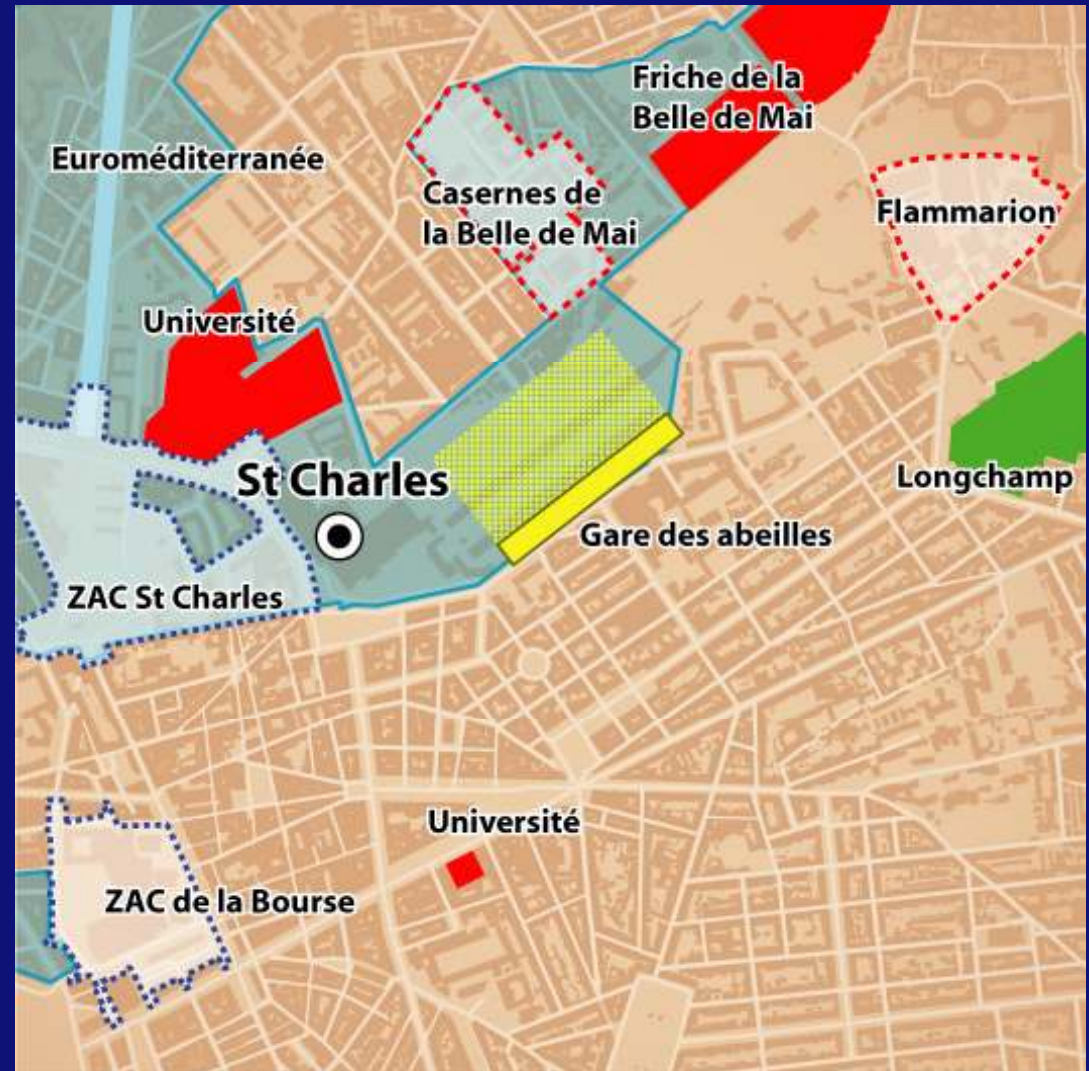
## Le site, enjeux urbains

### Les + :

- + Des projets d'aménagements et des équipements à proximité
- + La gare des Abeilles : une opportunité foncière ?
- + Un rééquilibrage d'Euromed vers St Charles
- + Un projet urbain à consolider

### Les - :

- Disponibilité foncière limitée







## Blancarde

### Le site, enjeux urbains

#### Les + :

- + Un quartier de renouvellement urbain
- + Opportunités foncières (pharmacies militaires)?
- + Dépôt SNCF

#### Les - :

- Un site contraint par le relief
- Absence de grandes opérations d'aménagements à proximité







## ■ Fonctionnalités ferroviaires

### ■ St Charles 250 m (étude EGIS)

#### → Correspondances TER (sans réorganisation):

- Au cœur de l'étoile ferroviaire
- Correspondances immédiates
- pôle unique à Saint Charles

#### → Avec réorganisation TER

- Réorganisation des TER en gare (notamment en cas de réorganisation des TGV dans la gare de surface) et entre les gares (Blancarde, Arenc...) ?
- Utilisation du tunnel de base par les TER ?
- Schémas de desserte TER

#### → Impact sur le système TER

- Impact sur la désaturation du plateau Saint Charles et gain de capacité
- Cohérence avec les investissements TER
- Financement via la LGV des investissements nécessaires à la modernisation du complexe ferroviaire
- Diamétralisation, 4<sup>e</sup> voie...



## ■ Fonctionnalités ferroviaires

### → TGV

- Découplage des TGV entre gare passante (gare souterraine) et gare terminus (surface) ?
- ou Rédistribution des TGV en gare (gare de surface-gare souterraine) entre les terminus Marseille et les TGV en transit (notamment les Toulon Marseille Paris) ?
- Adéquation avec schémas de desserte TGV
- Dimensionnement de la gare souterraine

## ■ St Charles 500 m (étude BG)

### → Correspondances TER (sans réorganisation)

- Rupture de charge 500 mètres
- Liaison mécanique

### → Liaison Blancarde- saint charles (TER, métro...)

- Rupture de charge 500 mètres

### → Avec réorganisation TER

- Rupture de charge 500 mètres
- Liaison mécanique

### → Impact sur le système TER

- Idem





## ■ Fonctionnalités ferroviaires

### ■ Blancarde

#### → Correspondances TER (sans réorganisation)

- Bonnes correspondances pour est agglomération
- Nécessité correspondances avec St Charles pour rabattement sur Aix et sur ouest agglomération
- Modèle parisien ?

#### → Liaison Blancarde- saint charles (TER, métro...)

- Liaison TER en 4 min
- Fréquence ?
- Liaison métro avec Saint Charles 15 minute
- Une rupture de charge (ex : sur un Nice-Vitrolles ) pouvant être pénalisante

#### → Avec réorganisation TER

- Nécessité réorganisation desserte TER ?
- Correspondances pour Aix à organiser (Blancarde ou Saint charles)
- Liaisons directes vers ouest agglomération (passant ou non à Saint Charles ) ?
- Problème de configuration du site de Blancarde pour correspondances TER
- Rôle de la gare Saint Charles ?
- Risque basculement des TER (et des TGV) vers Blancarde



## ■ Fonctionnalités ferroviaires

### ■ Blancarde

#### → Impact sur le système TER

- Idem

#### → TGV

- Découplage des TGV entre gare passante (blancarde) et gare terminus (Saint Charles) ?
- La spécialisation sur Saint Charles des TGV sur Paris pourrait être remise en cause à terme, s'il devait y avoir un nombre important de TGV pour Paris amorcés à Toulon, sauf à maintenir un nombre important de TGV Marseille Paris en terminus à saint Charles.
- Fonction attribuée à Saint Charles (TER et TGV) dans le dispositif ?
- Schémas de desserte envisagés ?

#### → En résumé

- Difficulté à exploiter deux gares ?
- Schéma d'exploitation ferroviaire plus incertain





## ■ Synthèse des deux projets

	Saint Charles	Blancarde
Accessibilité TC	+ + + +	+ + + +
Accessibilité routière	+ + +	+ +
Accessibilité au site (circulation, parkings, taxis, dépose minutes..)	+ + +	+ +
Accessibilité TER-TCIU	+ + + + +	+ + +
Positionnement urbain	+ + + +	+ + +
Développement urbain	+ + + +	++
Disponibilité foncière	+ + + +	+ +
Fonctionnalité ferroviaire	+ + + + +	+ +
Moyenne	+ + + +	+ + et 1/2



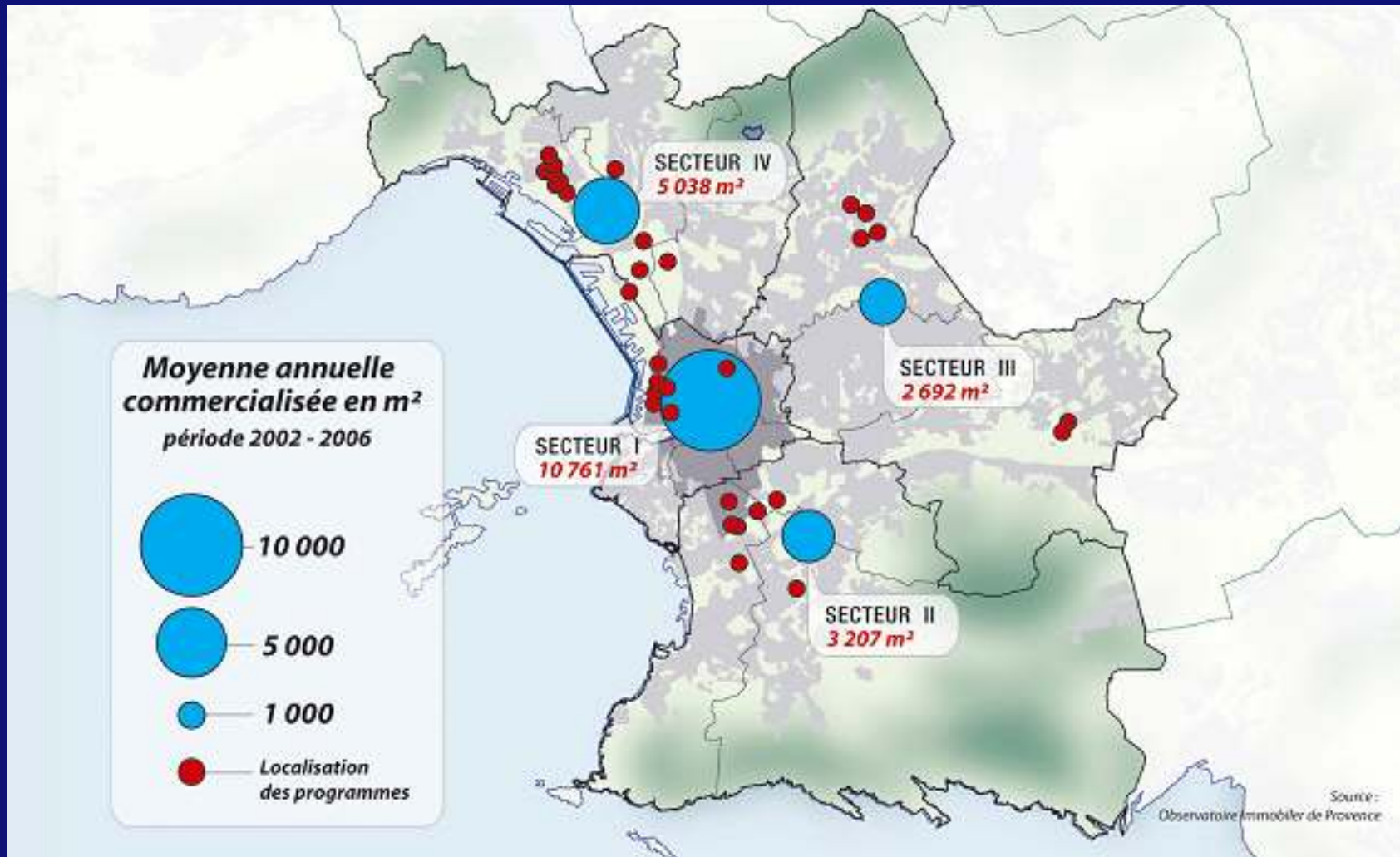
# ANNEXES







## ■ Commercialisation de bureaux neufs (Marseille 2002-2006)





## Vente de logements privés neufs cumulées de 2002 à 2006

