

LGV Paca

Les projets de nouvelles gares TGV
dans la métropole marseillaise

Premiers éléments



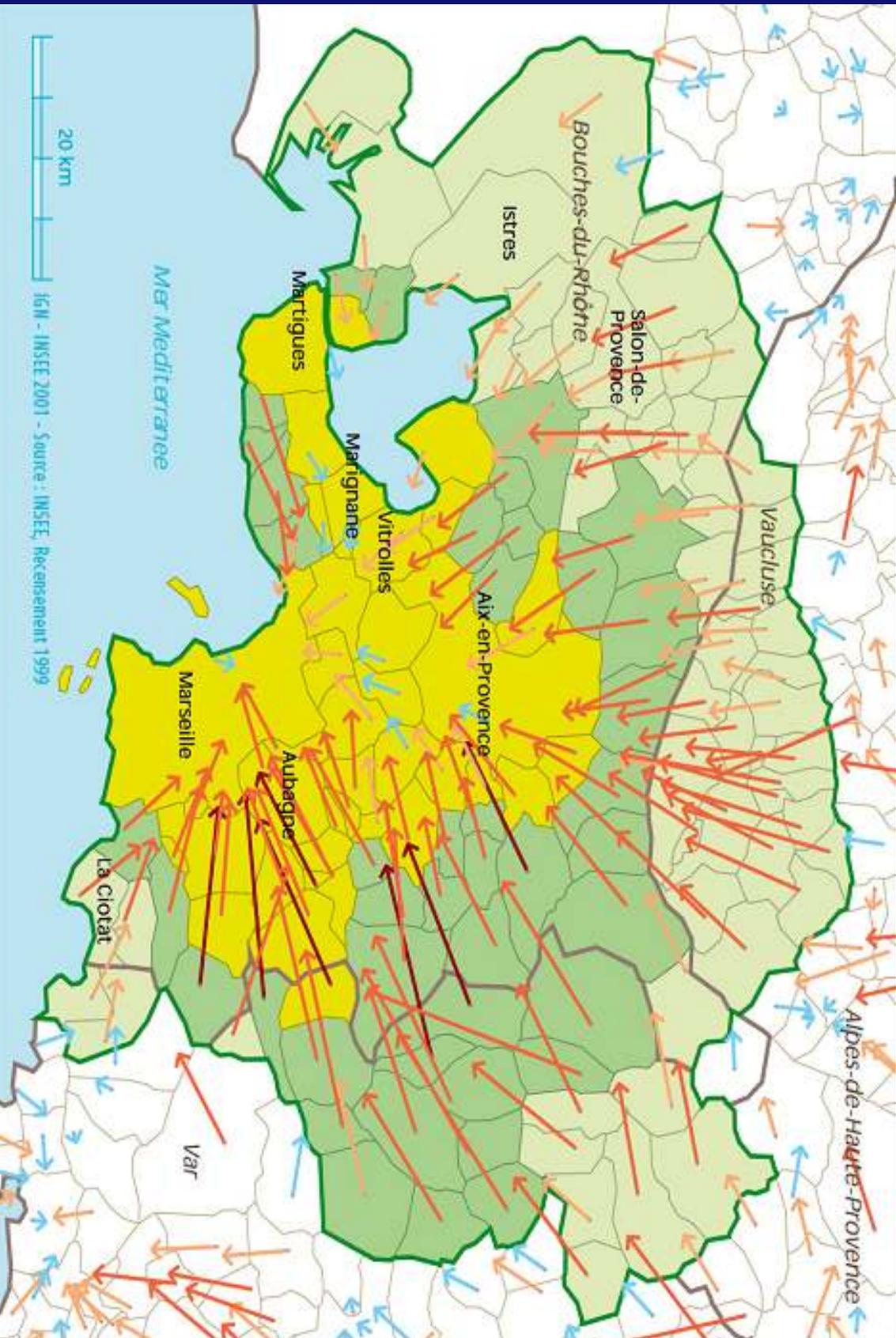
X. Moiroux
25 juin 2007



- **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**

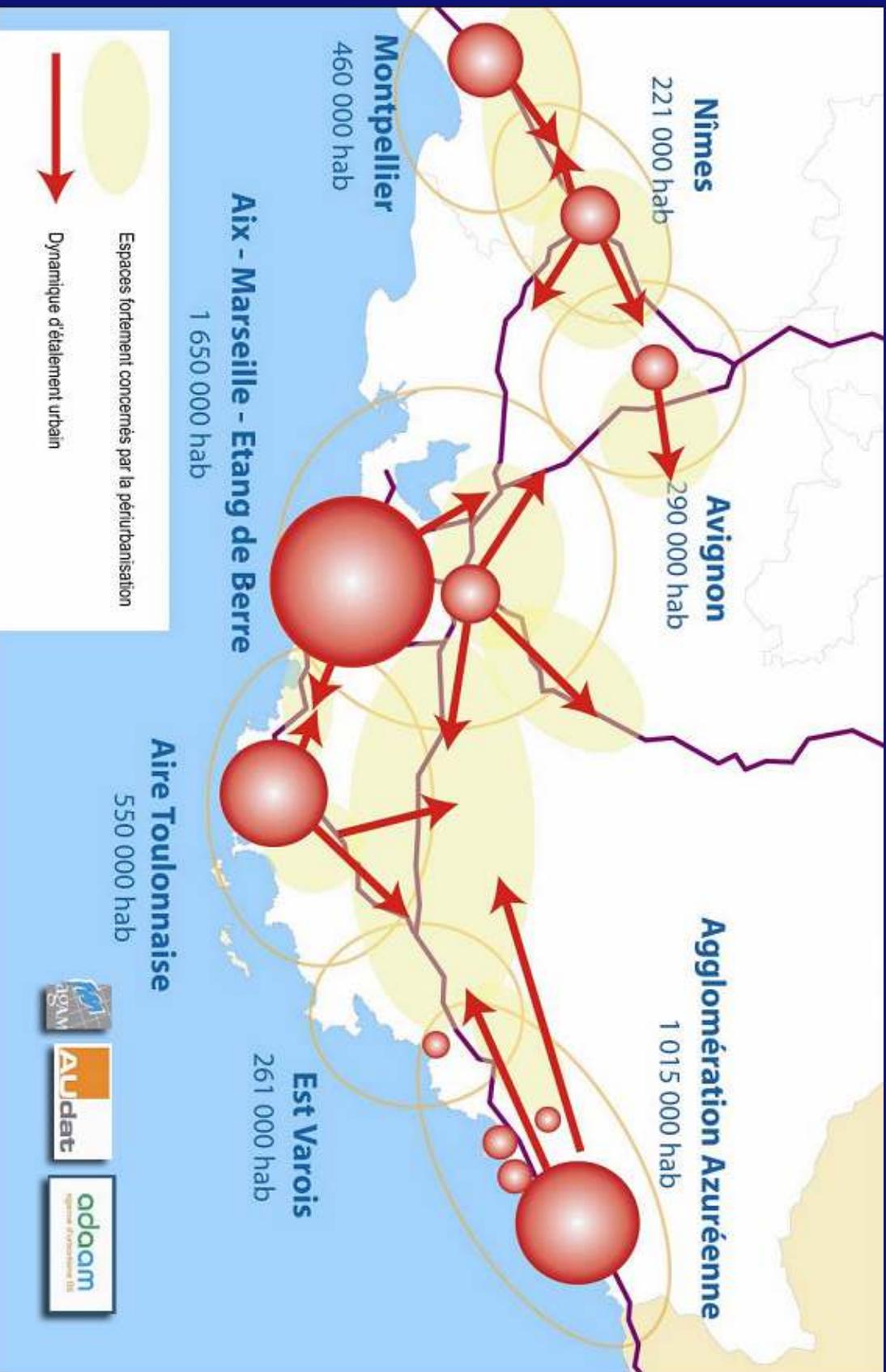


La région urbaine : nouvelle échelle de référence



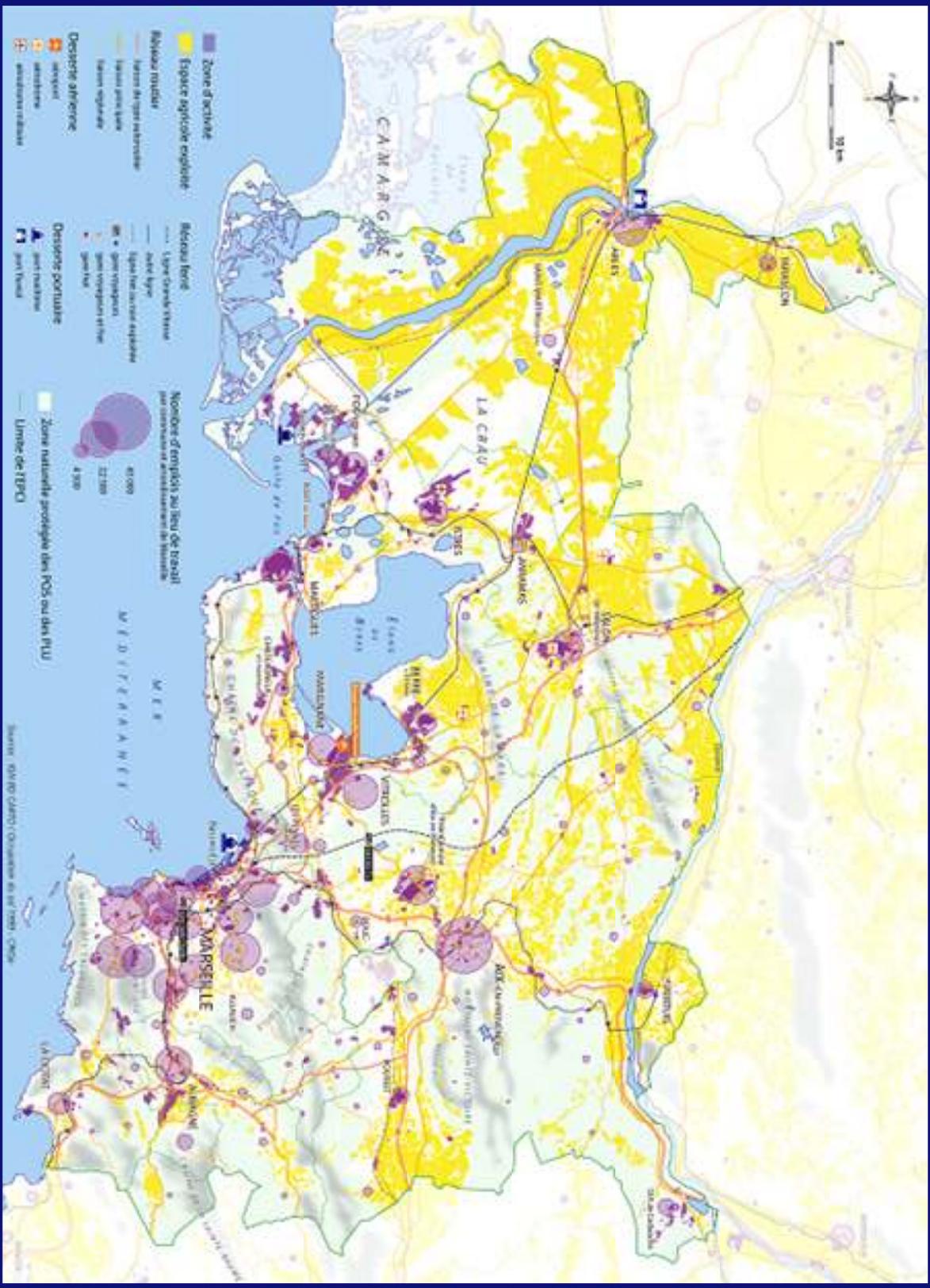


Un développement extensif de l'urbanisation autour des métropoles





L'armature économique





■ Euroméditerranée en 2012





Euroméditerranée en 2020

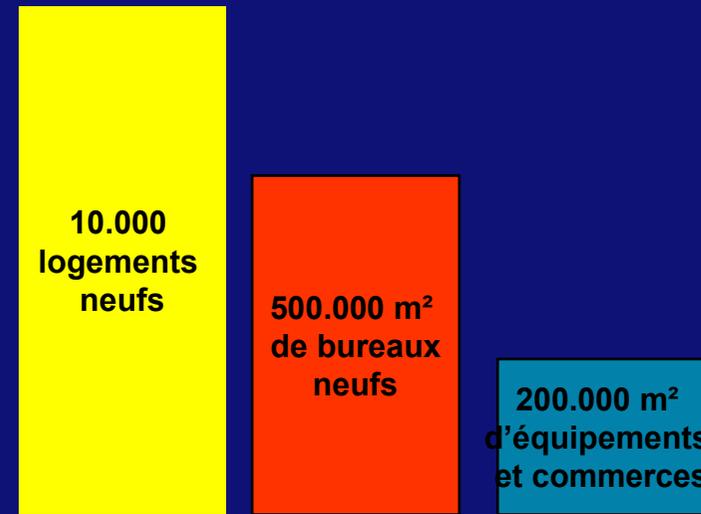
LGV Paca | Les projets de nouvelles gares TGV dans la métropole marseillaise

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

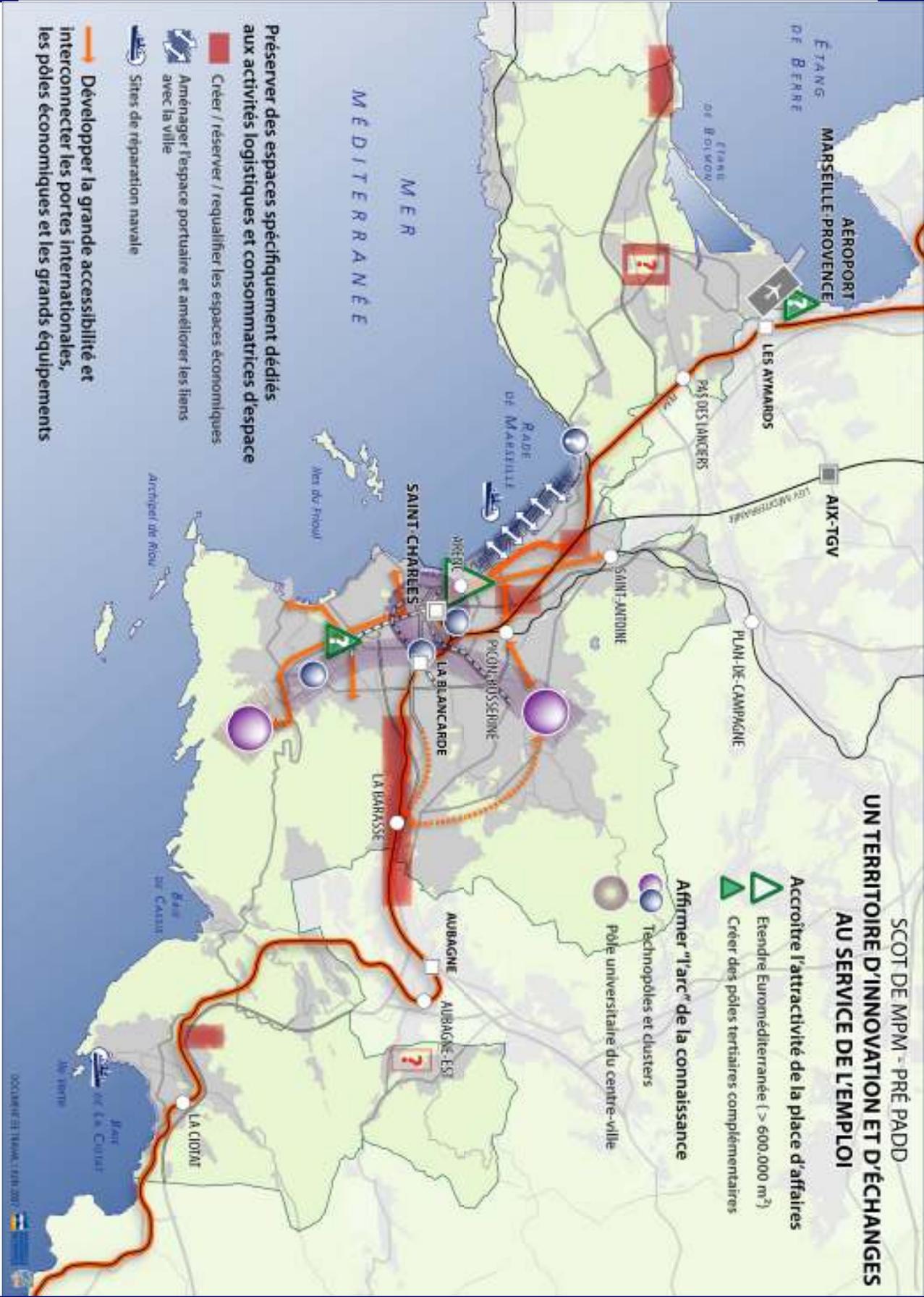


UN TERRITOIRE D'INNOVATION ET D'ÉCHANGES AU SERVICE DE L'EMPLOI

- ▲ Accroître l'attractivité de la place d'affaires
 - Etendre Euroméditerranée (> 600.000 m²)
 - 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 m² de SHON prévues (bureaux),

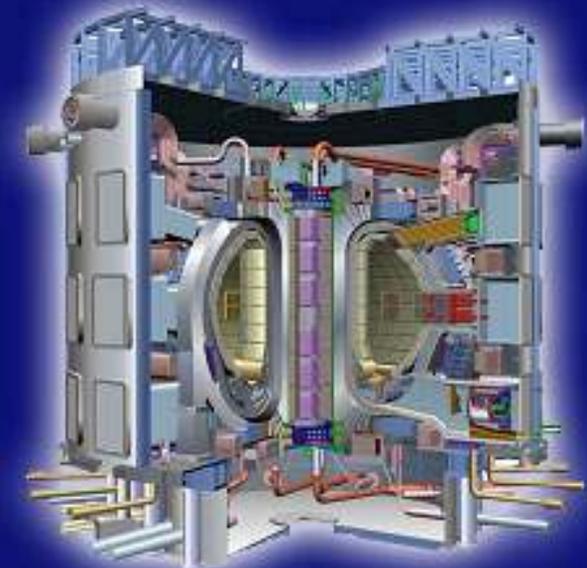
→ entre 4 et 5 000 emplois

■ 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

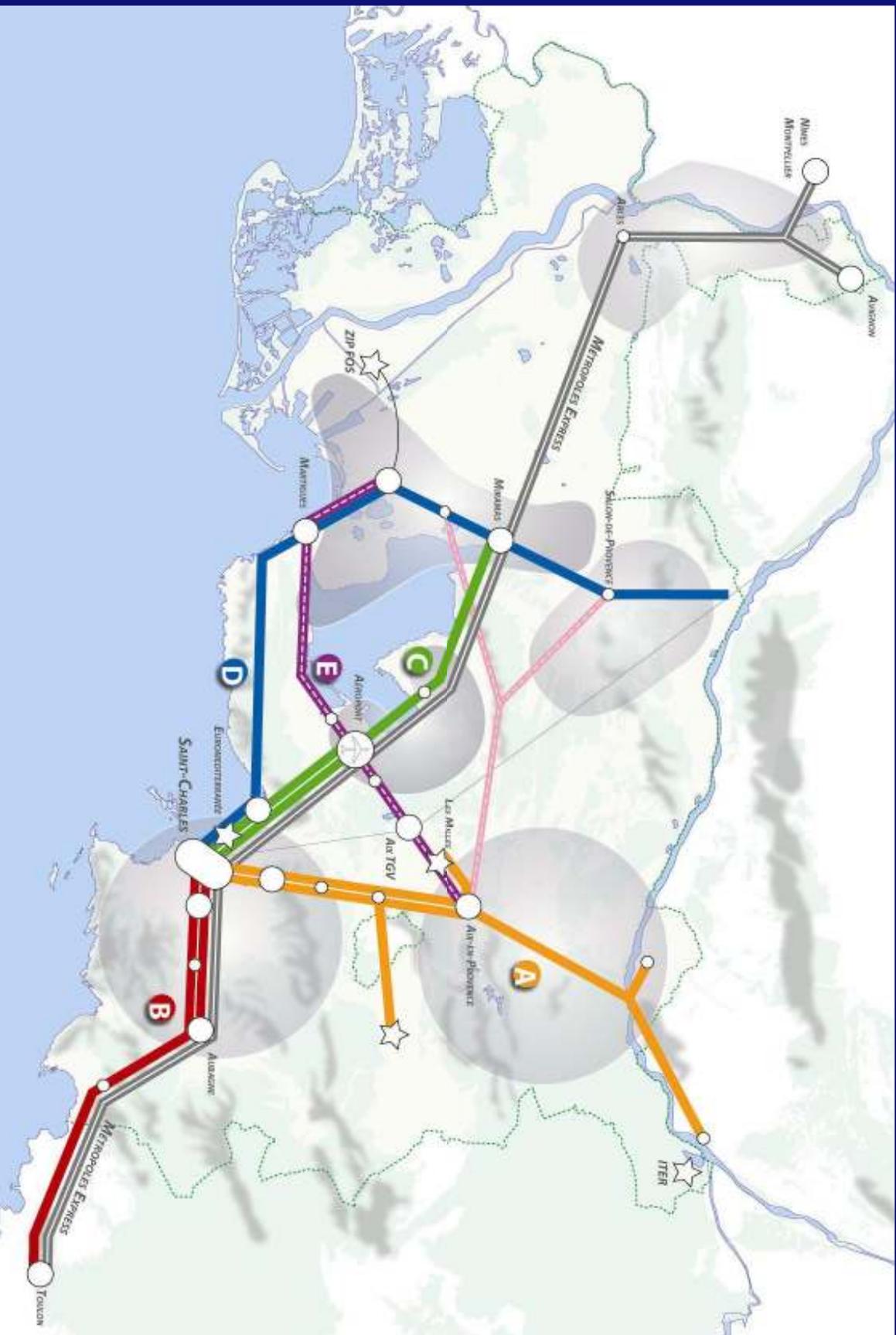
■ Aix TGV

- 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



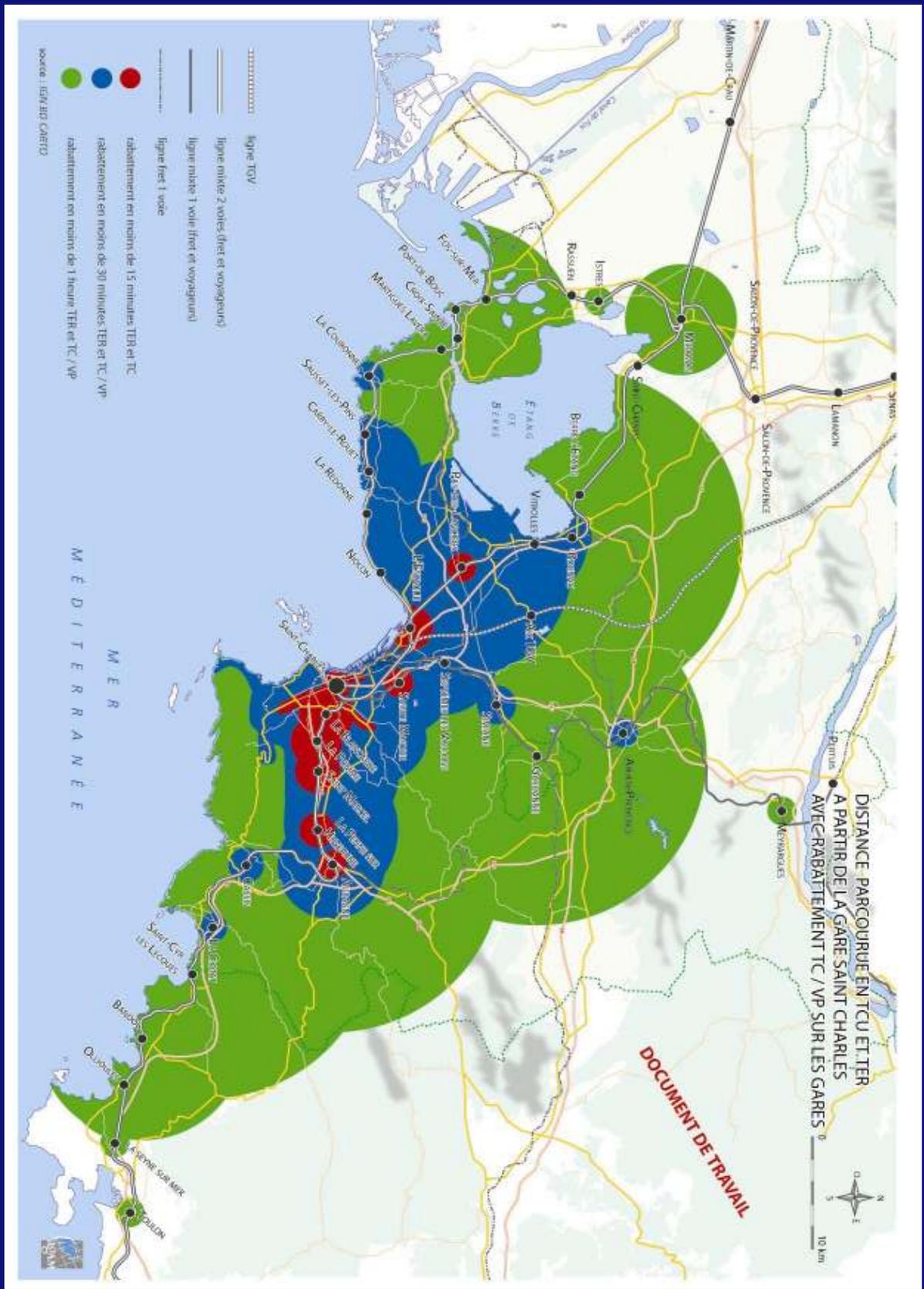
Coopération métropolitaine : le futur réseau REM

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





■ L'intermodalité TGV-TER





■ 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-mé debate-tram)
- + En 2008, 2 lignes de tramway reliées à euroméditerranée
- + En 2009, extension de la ligne de mé debate vers la Fourragère

Les - :

- Espace contraint pour gare routière bus (2 liaisons bus actuellement)
- Performances globales du ré seau 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

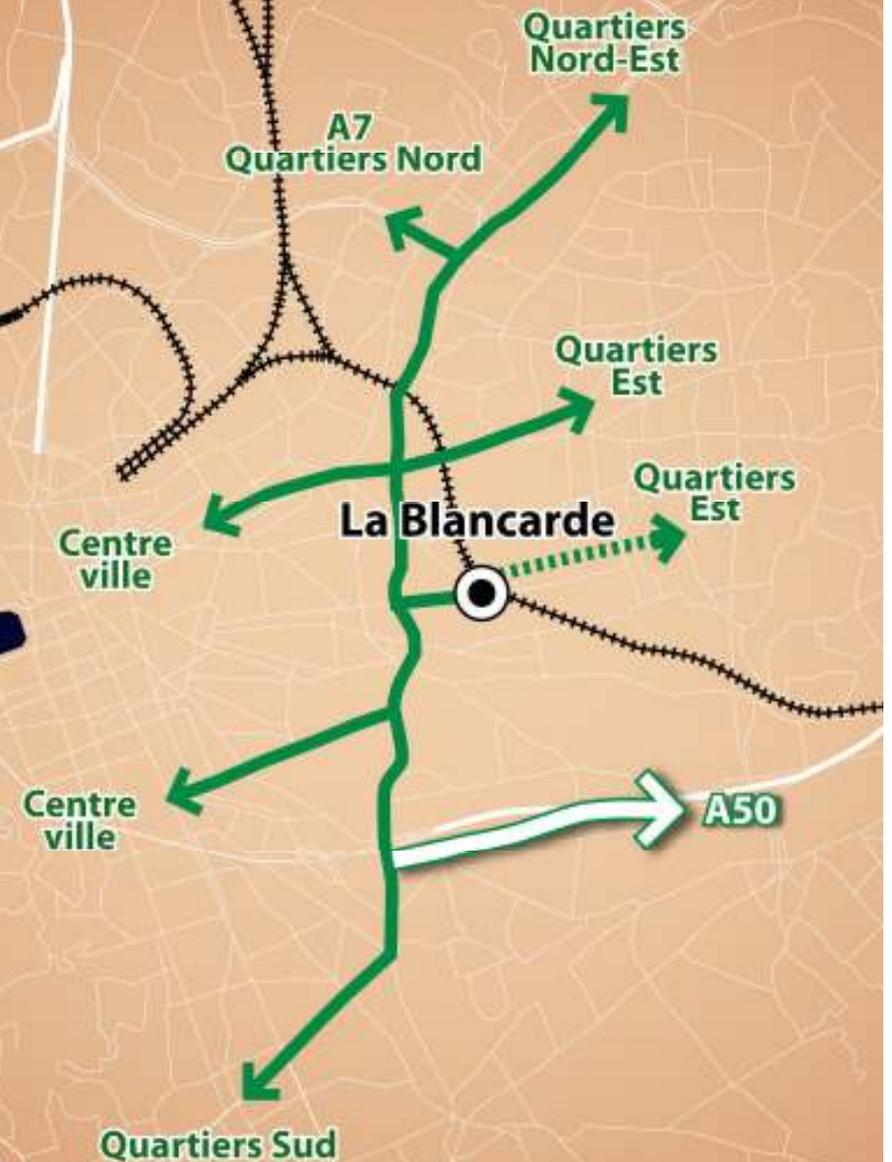
Accessibilité routière

Les + :

- + Une accessibilité routière principalement assurée par le Jarret

Les - :

- Un relatif éloignement du réseau routier





St Charles

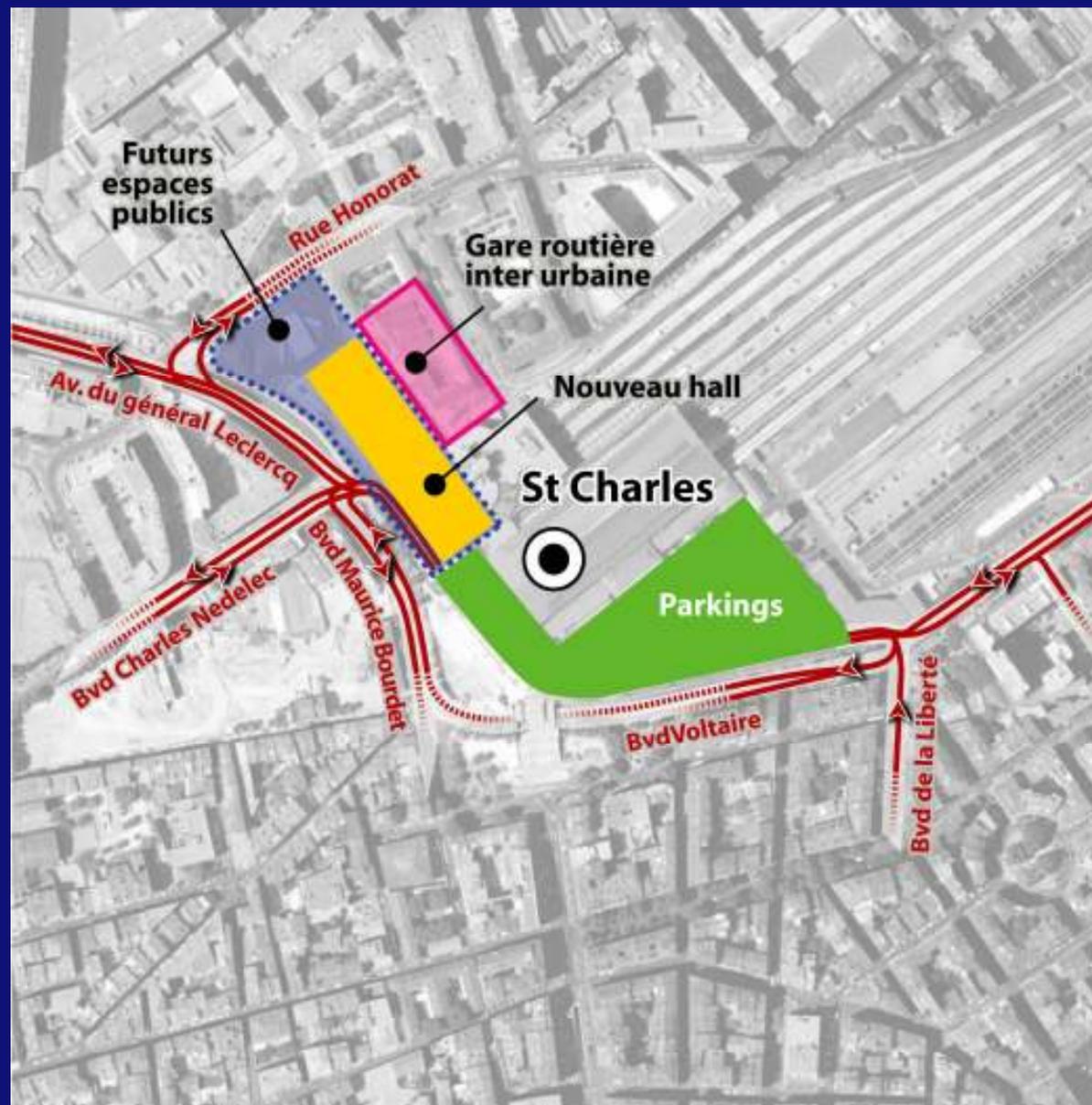
Accessibilité au site

Les + :

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

Les - :

- Disponibilité foncière limitée





Blancarde

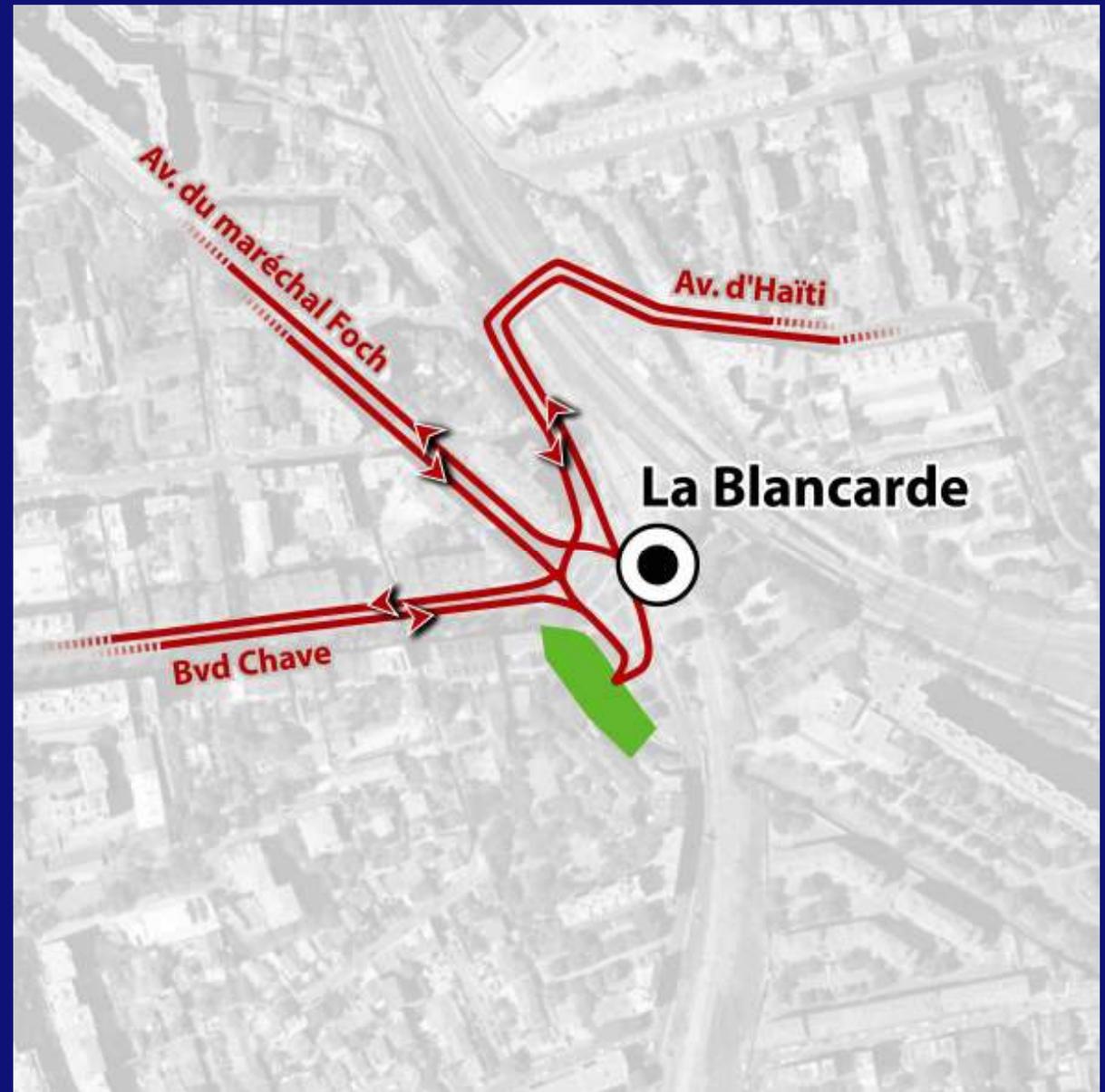
Accessibilité au site

Les + :

+ Projet de parking 350 places

Les - :

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





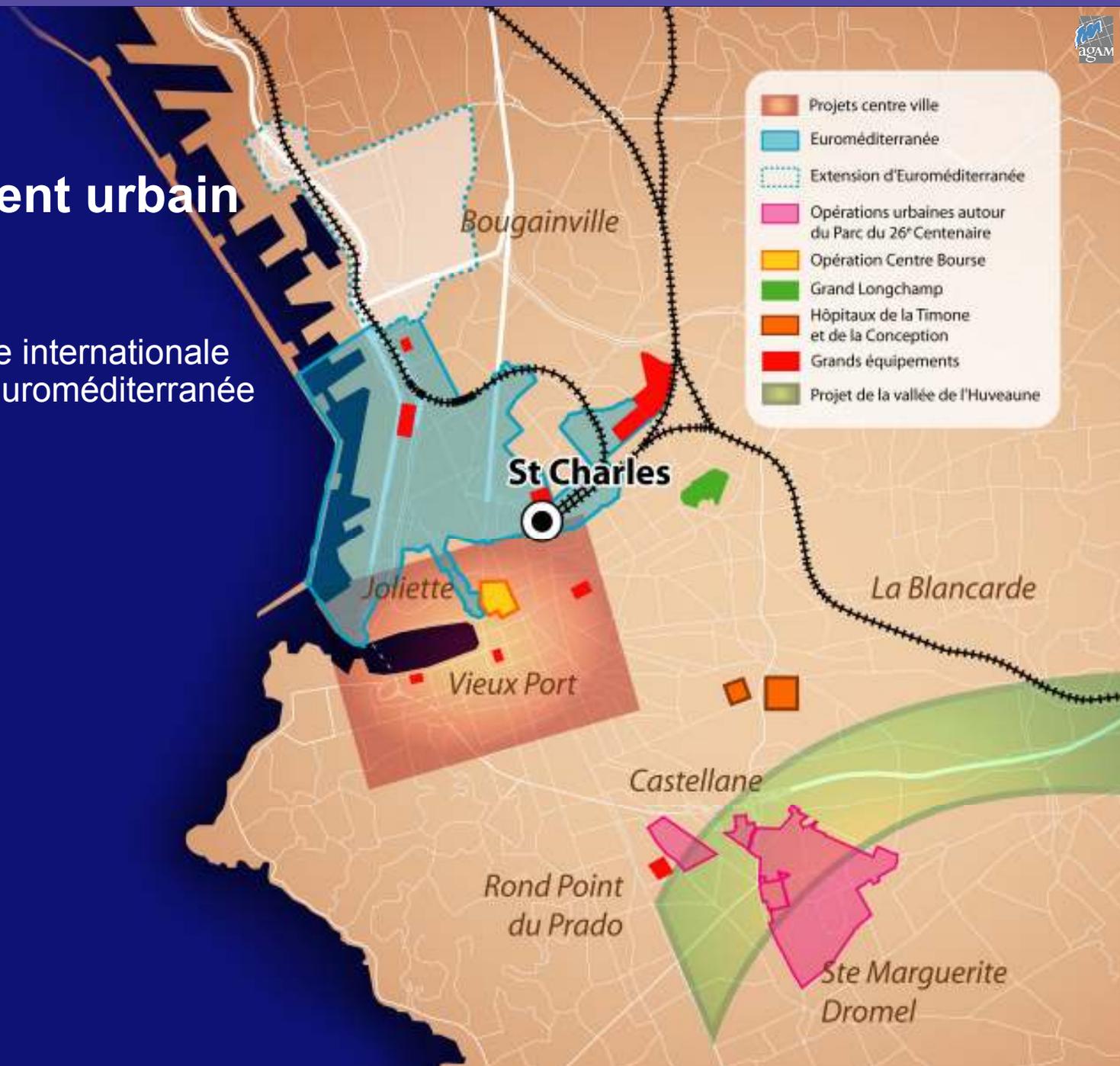
St Charles

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^e Centenaire





St Charles

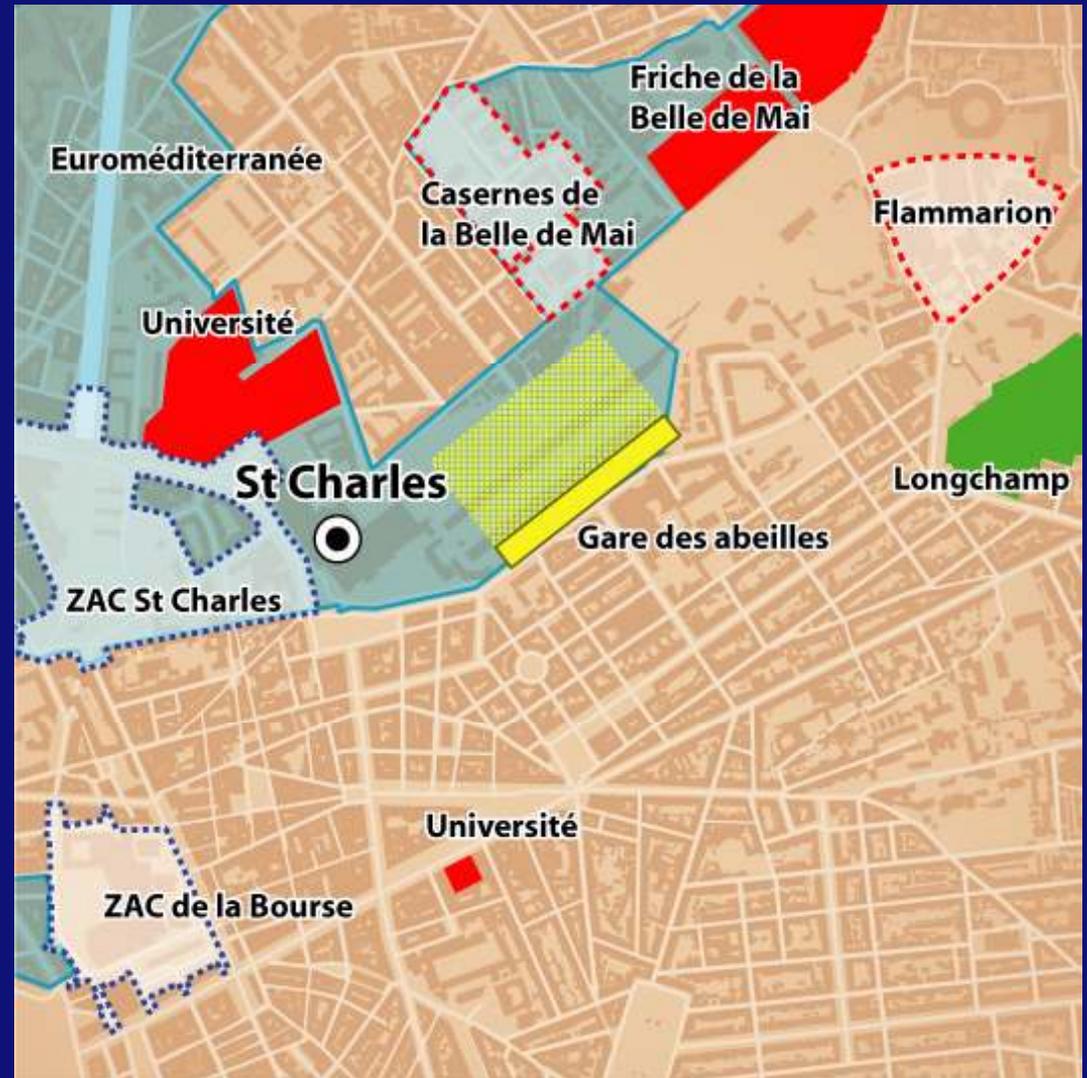
Le site, enjeux urbains

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^e 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

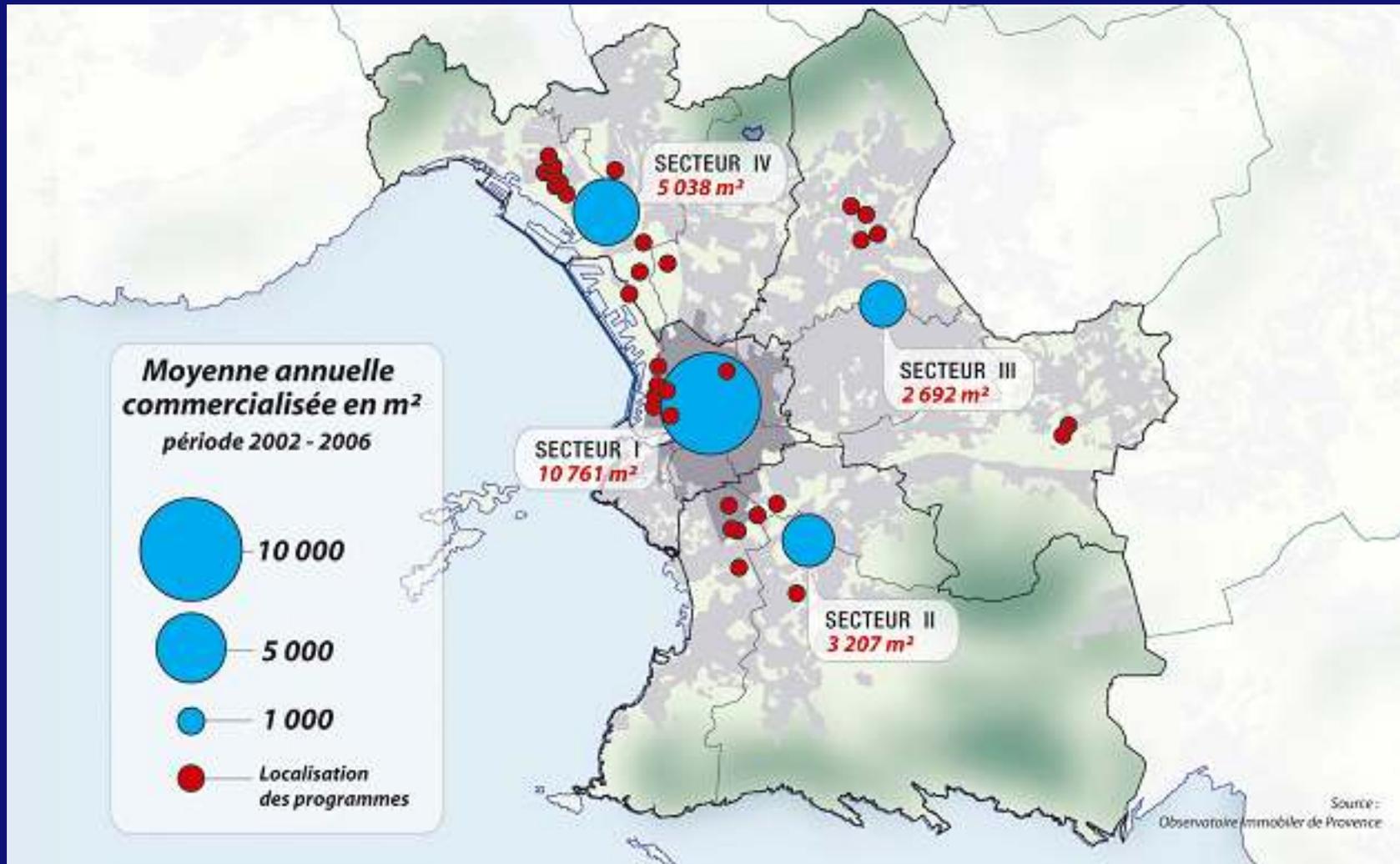


ANNEXES





■ Commercialisation de bureaux neufs (Marseille 2002-2006)





Vente de logements privés neufs cumulées de 2002 à 2006

