

Grande vitesse ferroviaire et aménagement du territoire

Un renforcement sensible des liens



Mercredi 9 septembre 2009 – Assemblée Nationale



Propos introductifs

Anvers



Stuttgart



Berlin



Liège



Lille



Strasbourg



Marseille



Aix en Provence



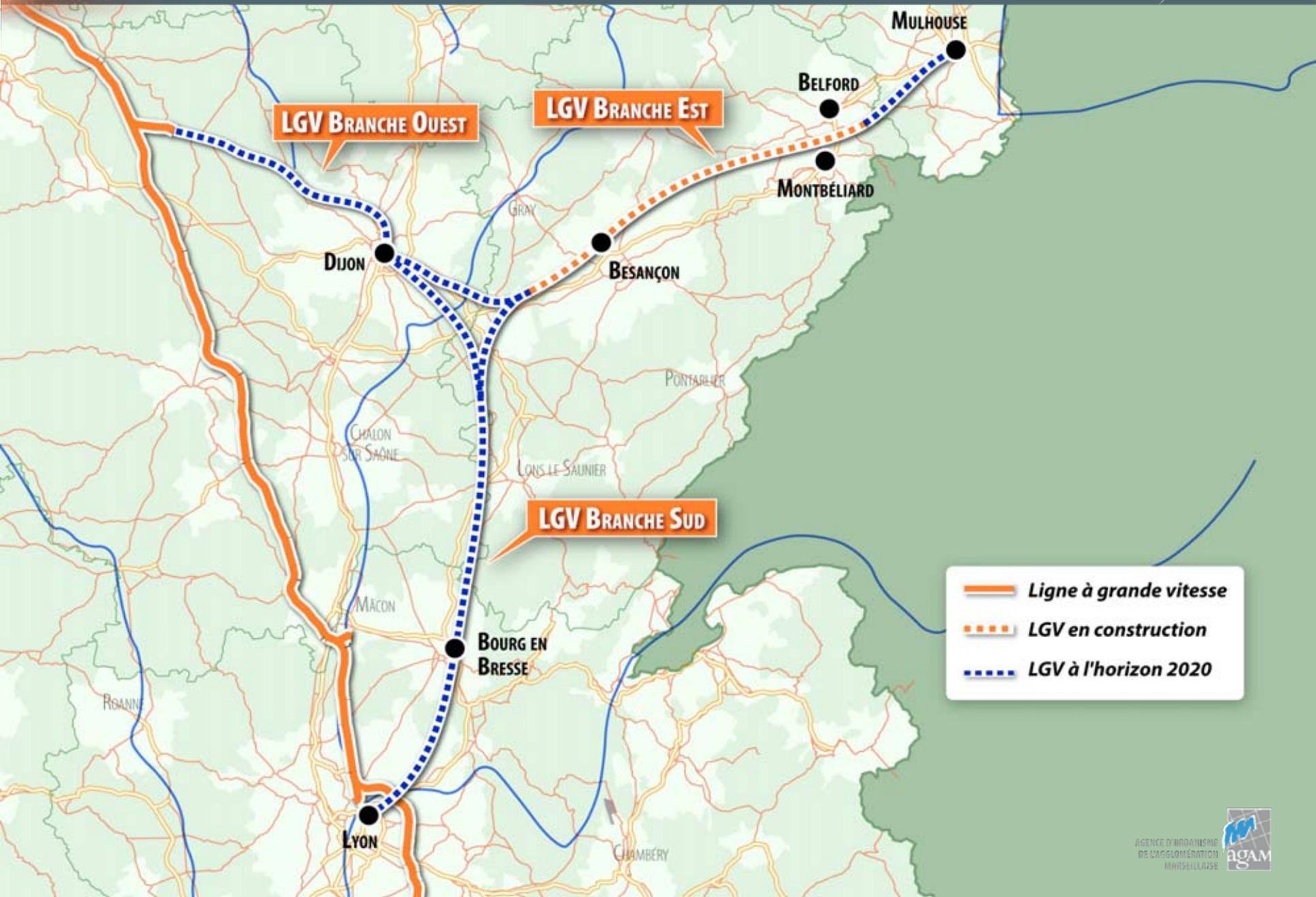




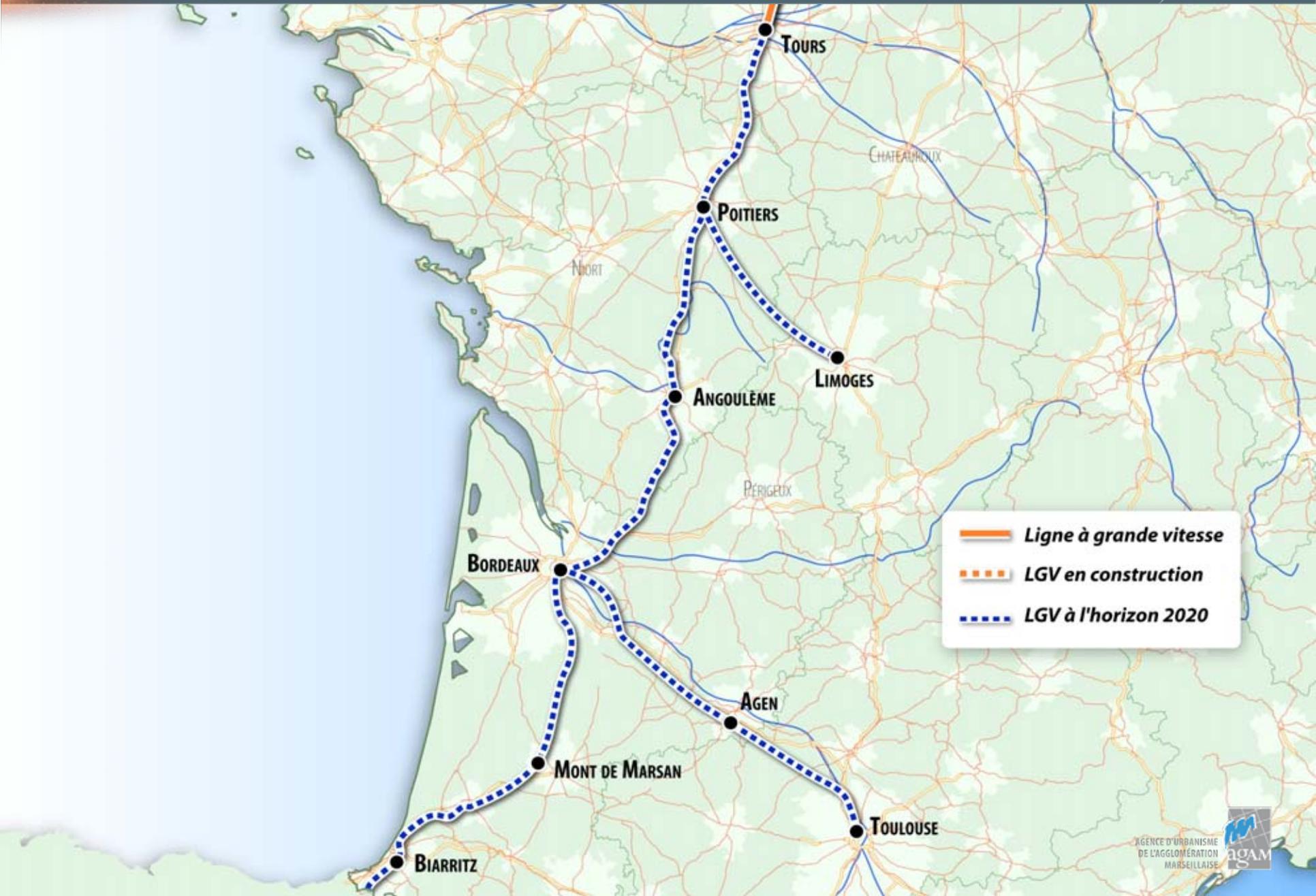
Financement LGV *(en millions d'Euros)*

Projet	Coût Total	Etat		RFF/Privé		Collectivités Territoriales		UE/autres	
			%		%		%		%
Le Mans/Rennes 180 km	3 500	1000	28,6	1 400	40	1 000	28,6		
Tours/Bordeaux 302 km (Clé de financement non stabilisée)	7 200	1 800	25	3 600	50	1 800	25		
Est Européen 2 ^{ème} phase 106 km	2 000	680	34	532	26,5	680	34	118	6
Rhin/Rhône Branche Est 190 km	2 500	800	32	640	25,6	700	28	200	8





- Ligne à grande vitesse
- LGV en construction
- LGV à l'horizon 2020



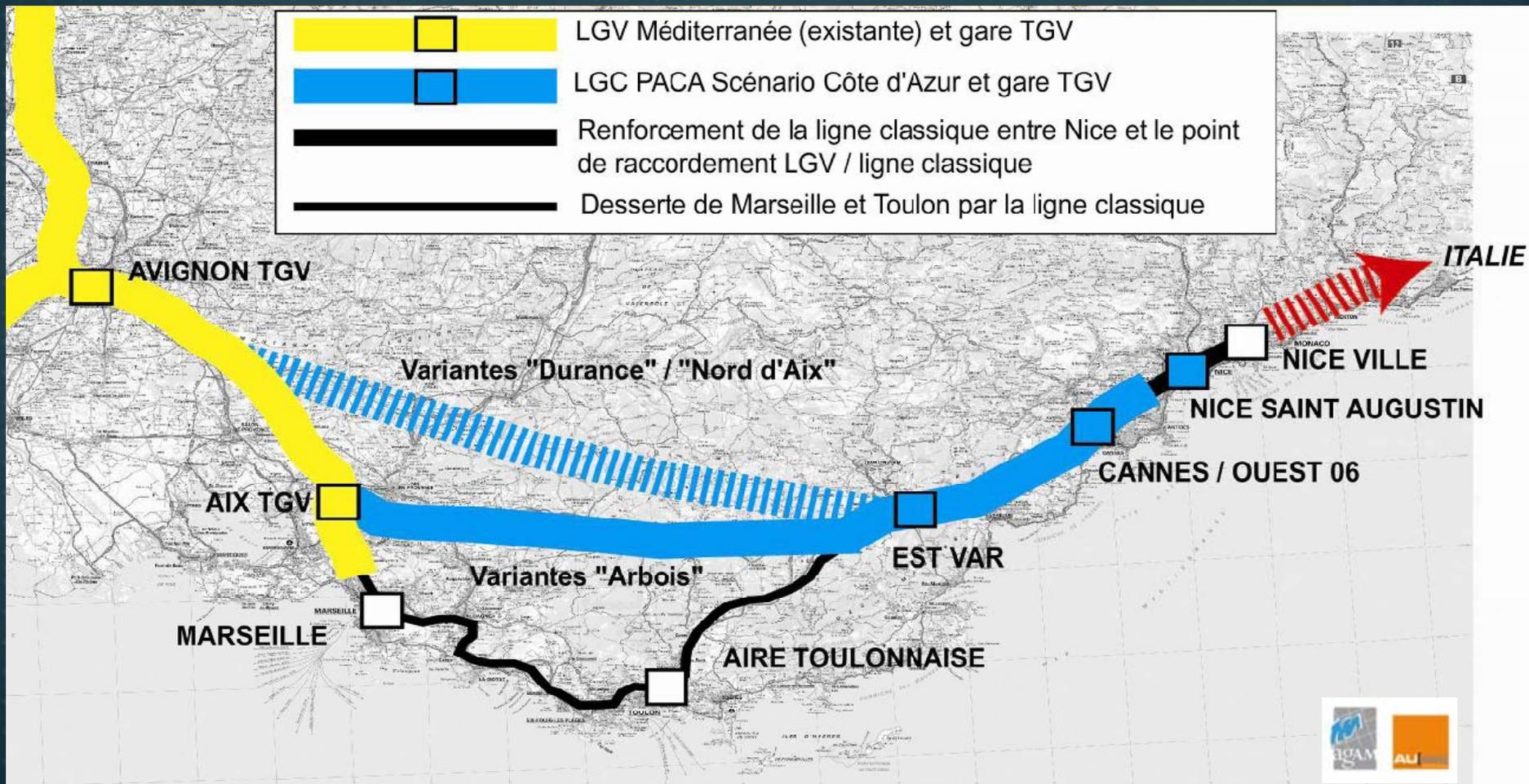


LGV Paca

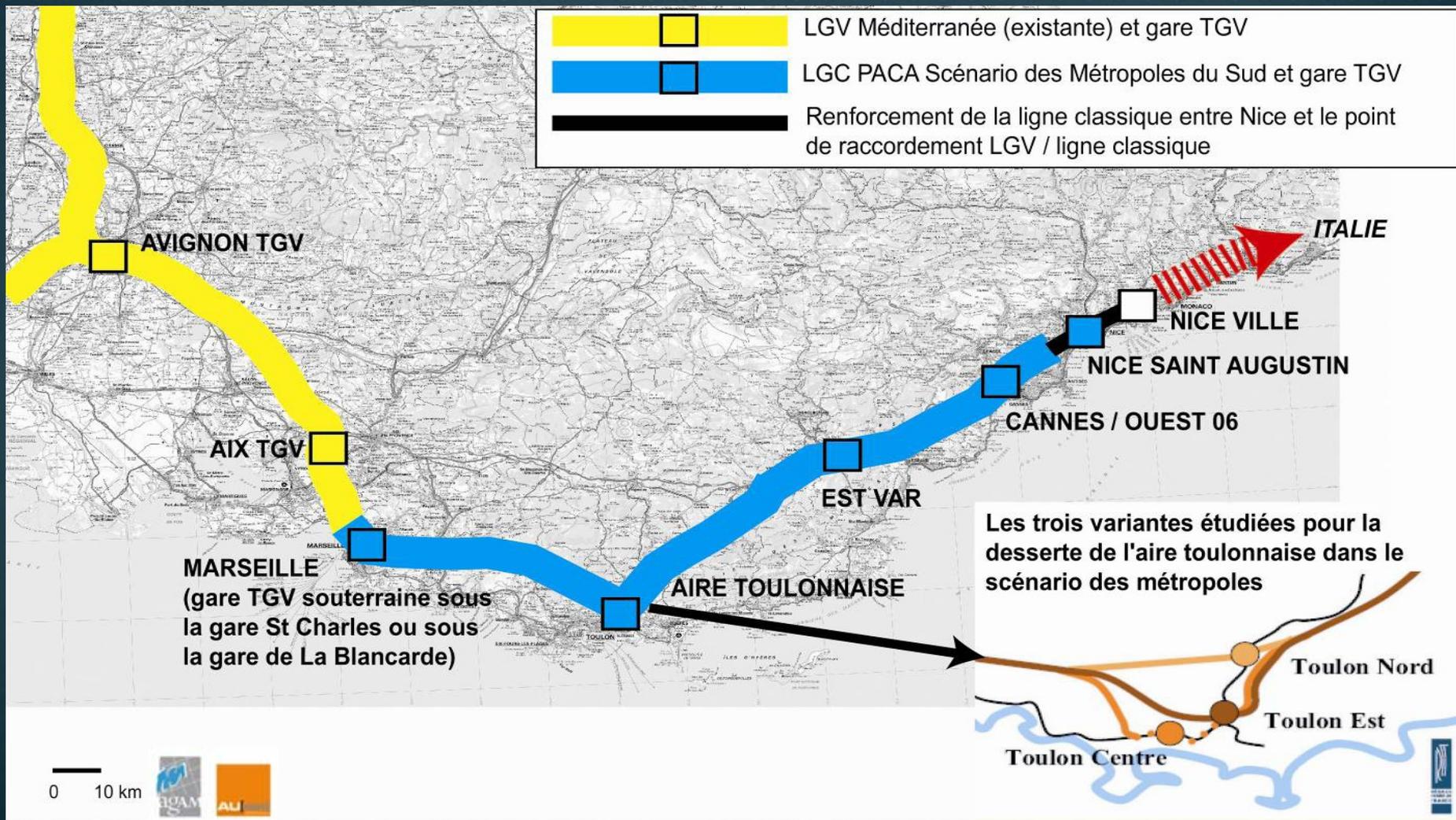
D'une logique de ligne à une logique de réseau

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise
Agence d'urbanisme Pays d'Aix - Durance

LGV PACA : le scénario Côte d'Azur...

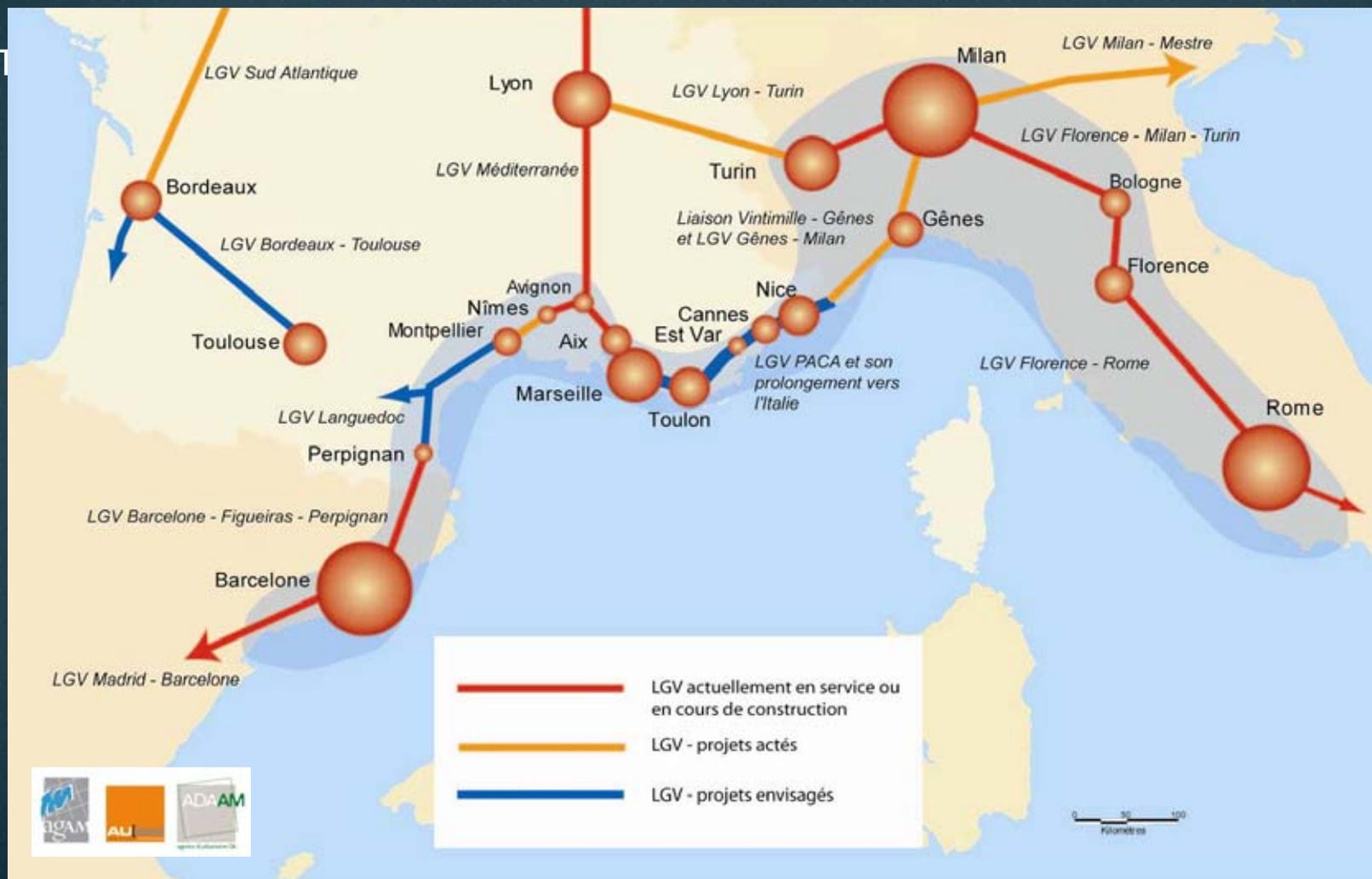


LGV PACA : les scénarios des métropoles du Sud...

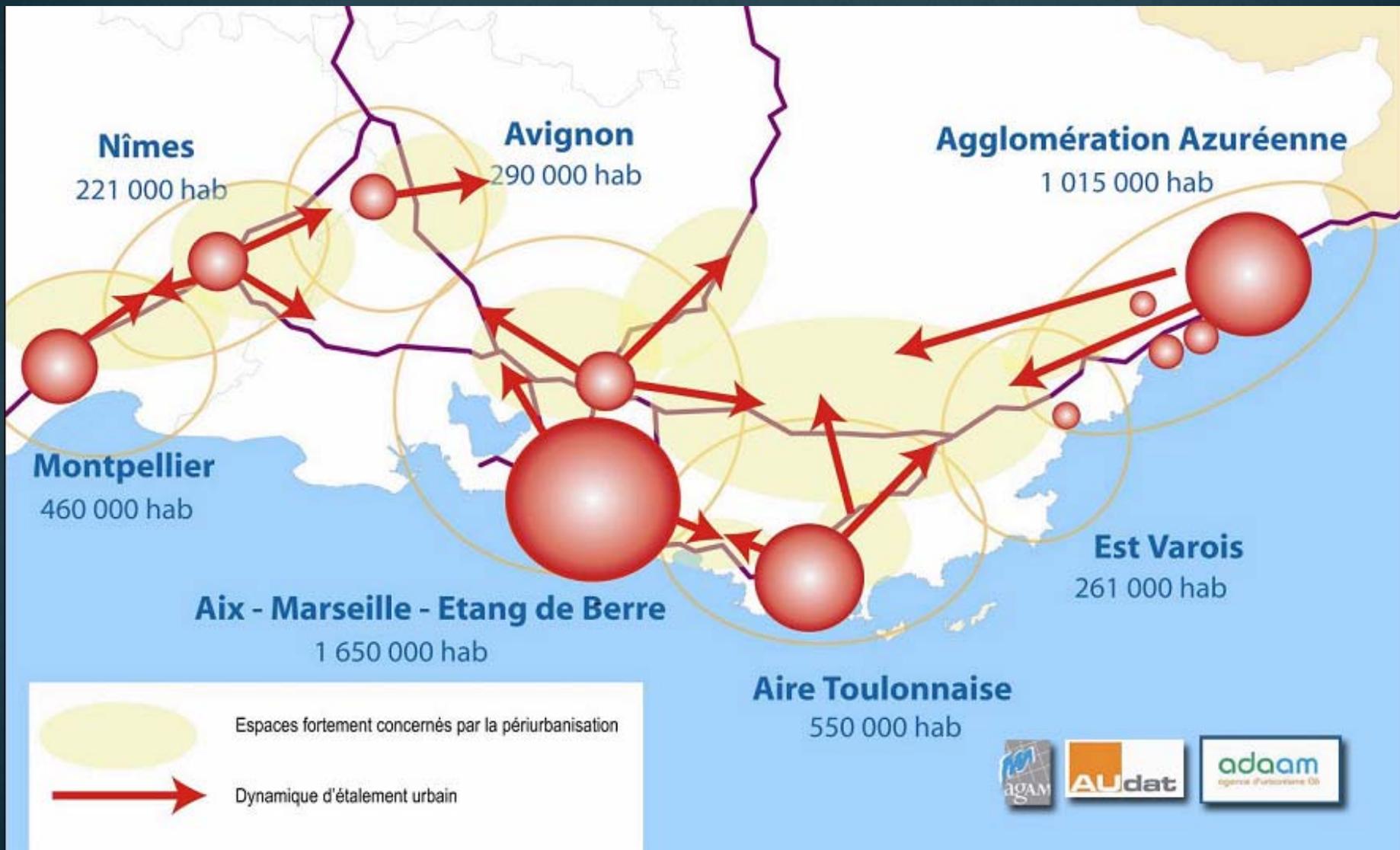


Le futur réseau TGV de l'arc méditerranéen

Un chaînon manquant : la LGV Marseille – Toulon – Côte d'Azur – Italie

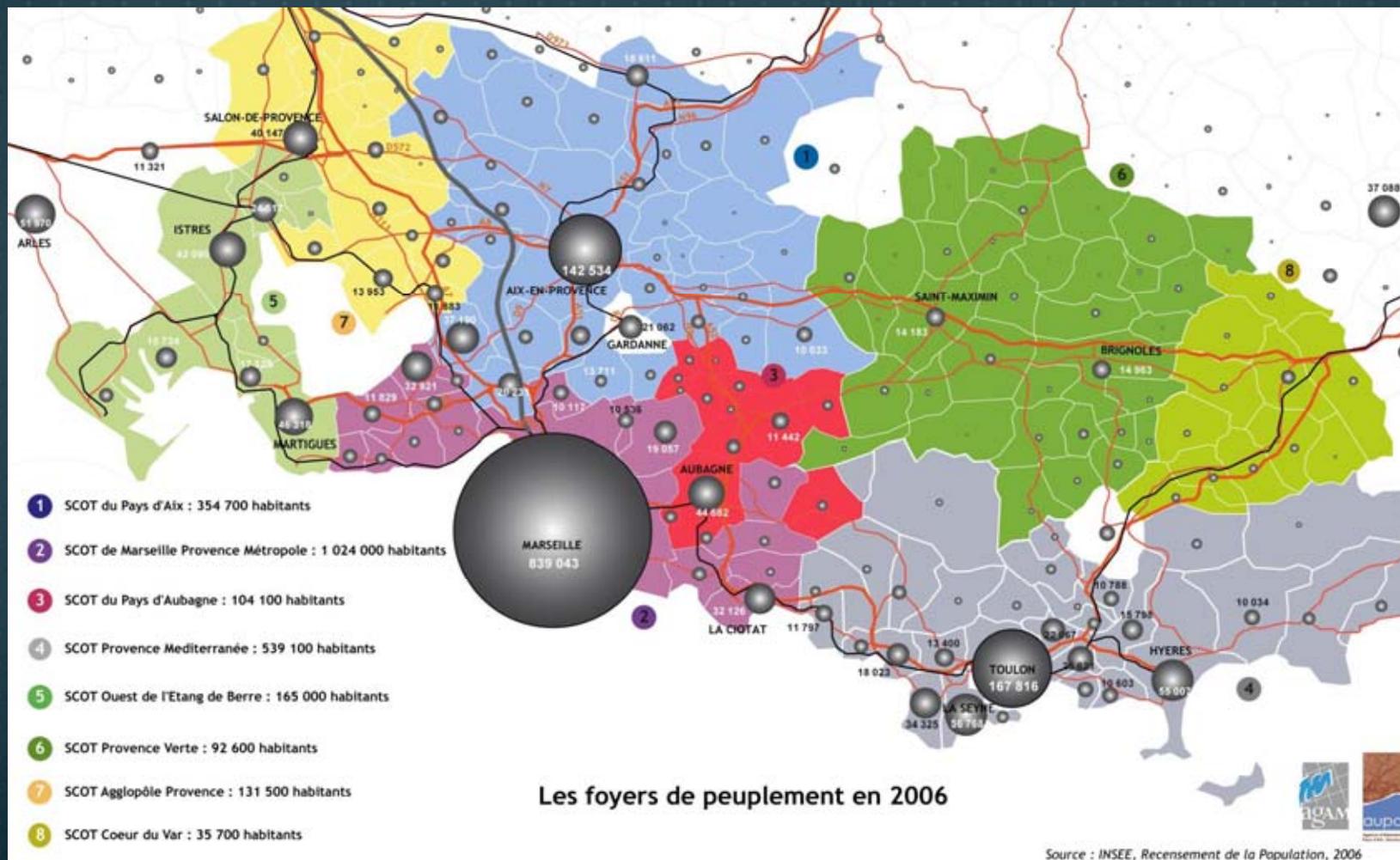


Aide à la structuration des pôles urbains

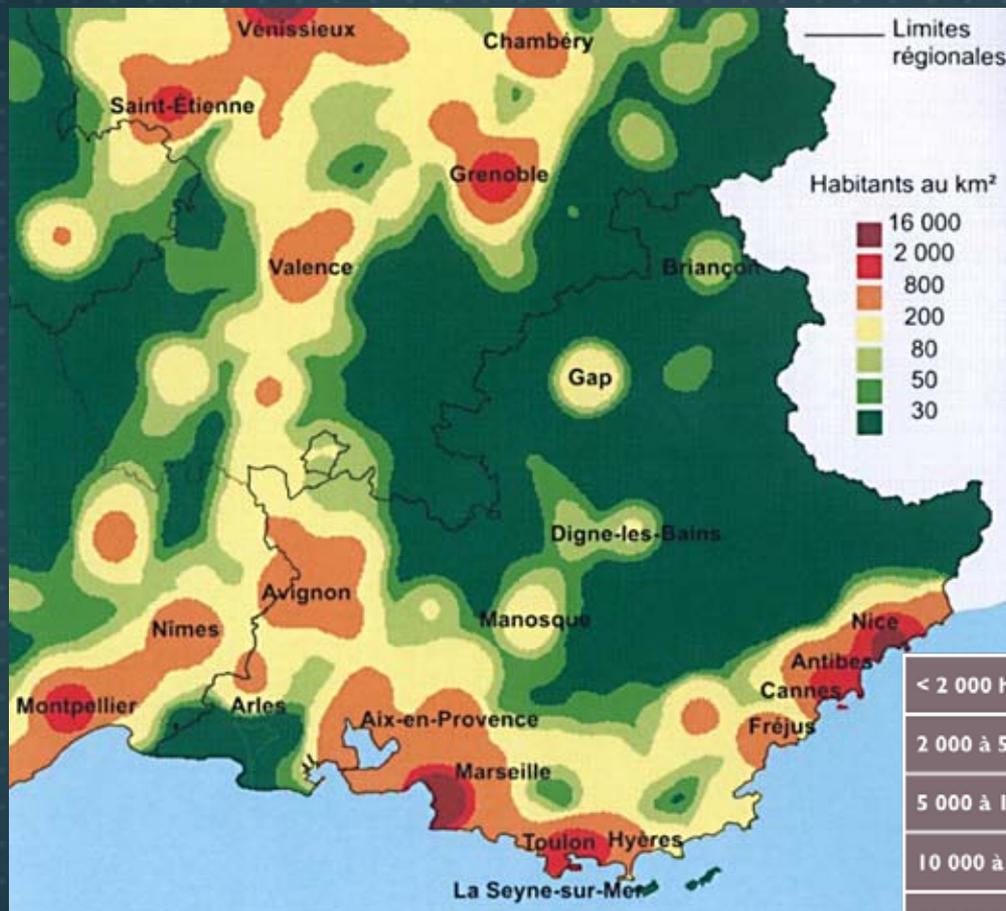


Les foyers de peuplement

- Une organisation urbaine en chapelet
- Une concentration des habitants sur un couloir Aix-Marseille-Toulon
- Une volonté de renforcement de ces pôles existants



Une population très concentrée le long du littoral de Paca

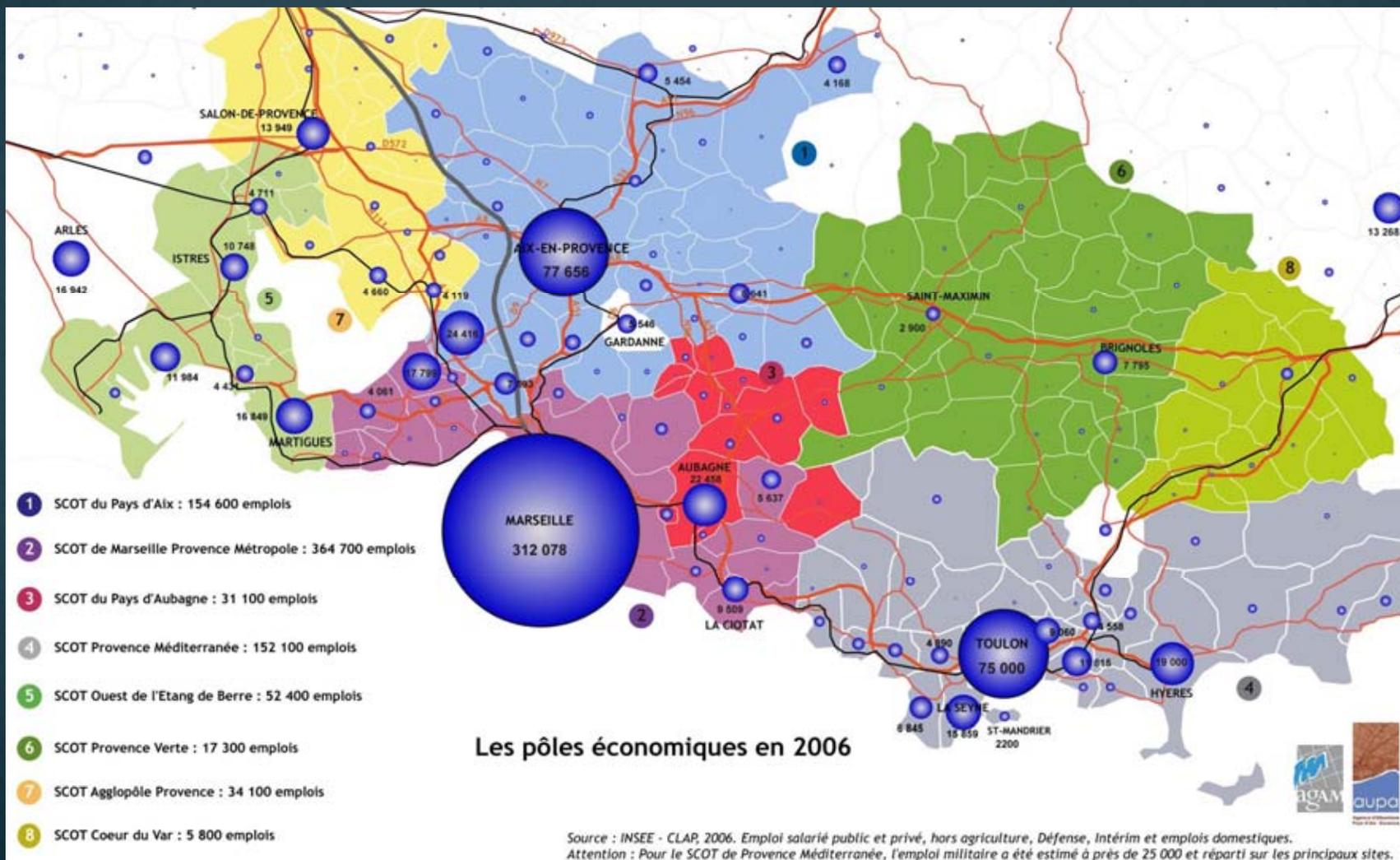


	1982 - 1990	1990 - 1999	1999 - 2006
< 2 000 habitants	2,85%	2,09%	1,65%
2 000 à 5 000	3,24%	2,05%	1,36%
5 000 à 10 000	2,88%	1,22%	0,85%
10 000 à 20 000	1,61%	0,90%	0,77%
20 000 à 100 000	1,05%	0,42%	0,61%
Plus de 100 000	-0,93%	0,10%	0,73%
Territoire Métropolitain	0,22%	0,46%	0,76%

(Source : Insee, Recensements de la population)

Les pôles économiques

Une forte polarisation des emplois sur ce même couloir Aix-Berre-Marseille-Toulon,
Une volonté de renforcement de ces pôles existants



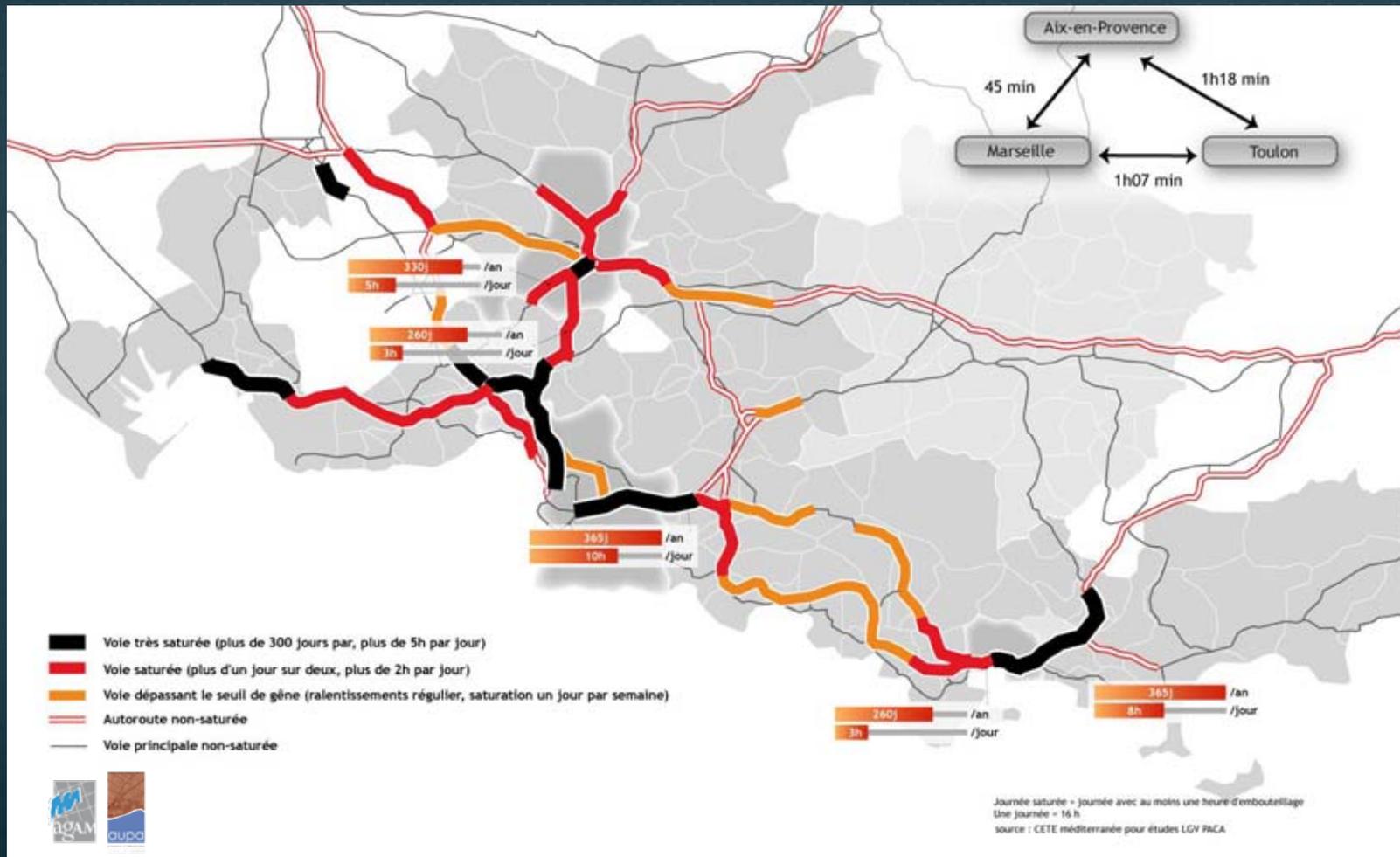
Les corridors de déplacement

Un territoire multipolaire organisé autour de trois corridors de déplacements,
Des volumes de déplacements quotidiens très importants, notamment les trajets domicile-travail vitaux pour le fonctionnement économique

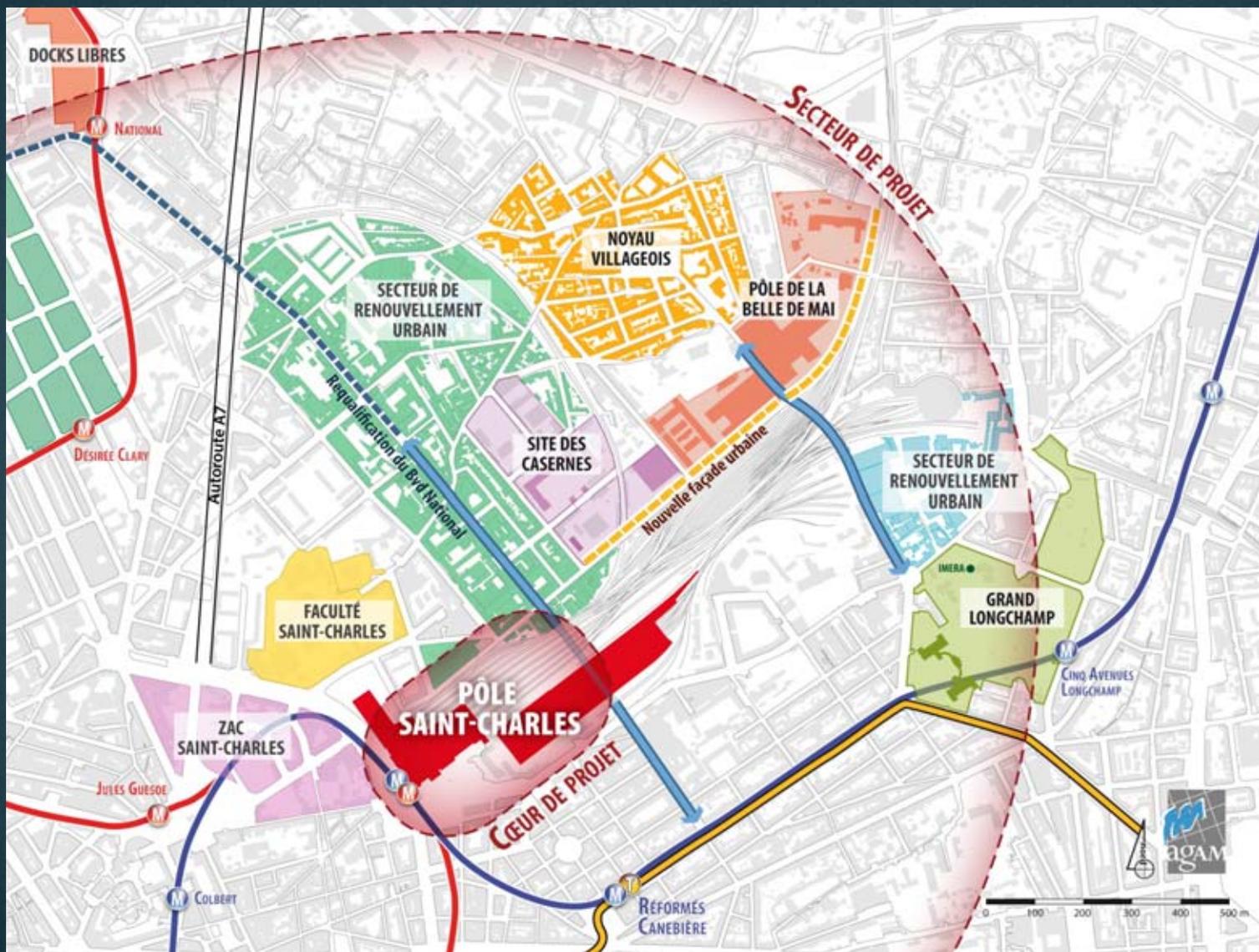


La saturation routière en 2020

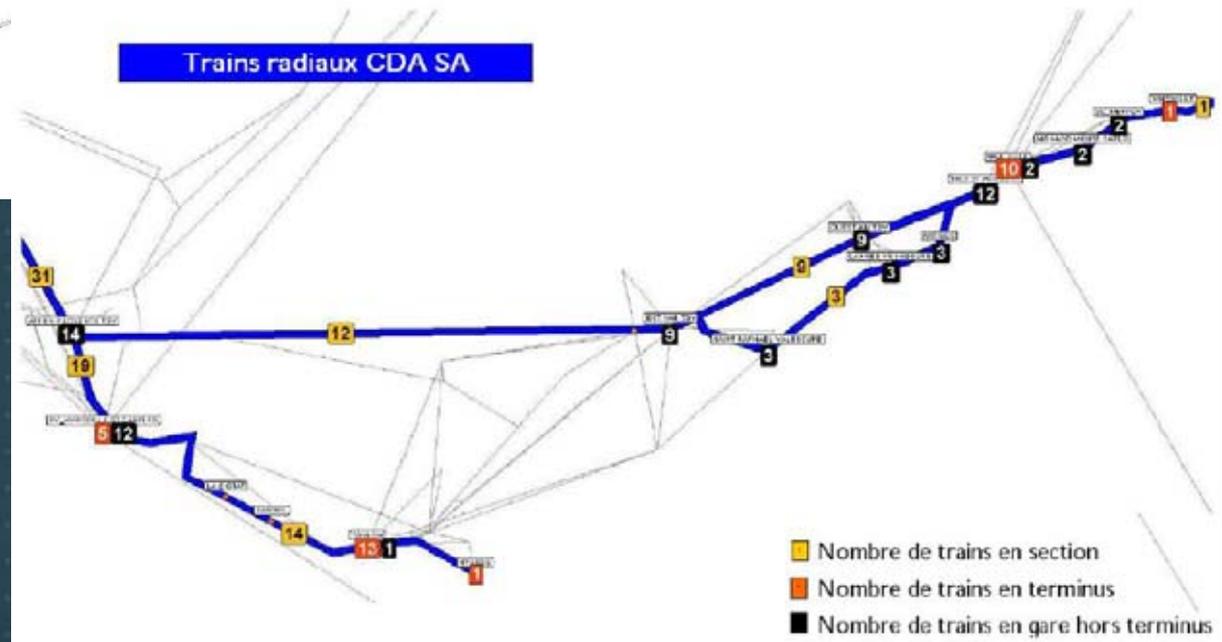
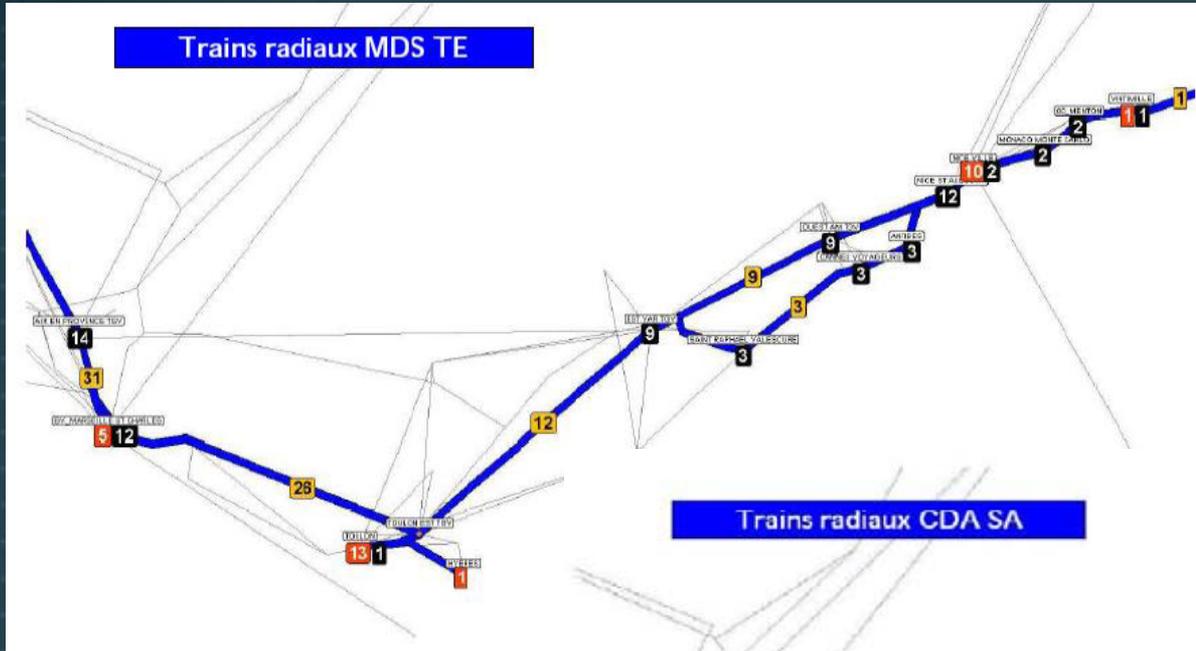
- La solution routière a déjà atteint ses limites,
- Le prolongement des tendances risque de paralyser ce territoire métropolitain
- Les pôles d'emplois deviendraient inaccessibles depuis les espaces périurbains

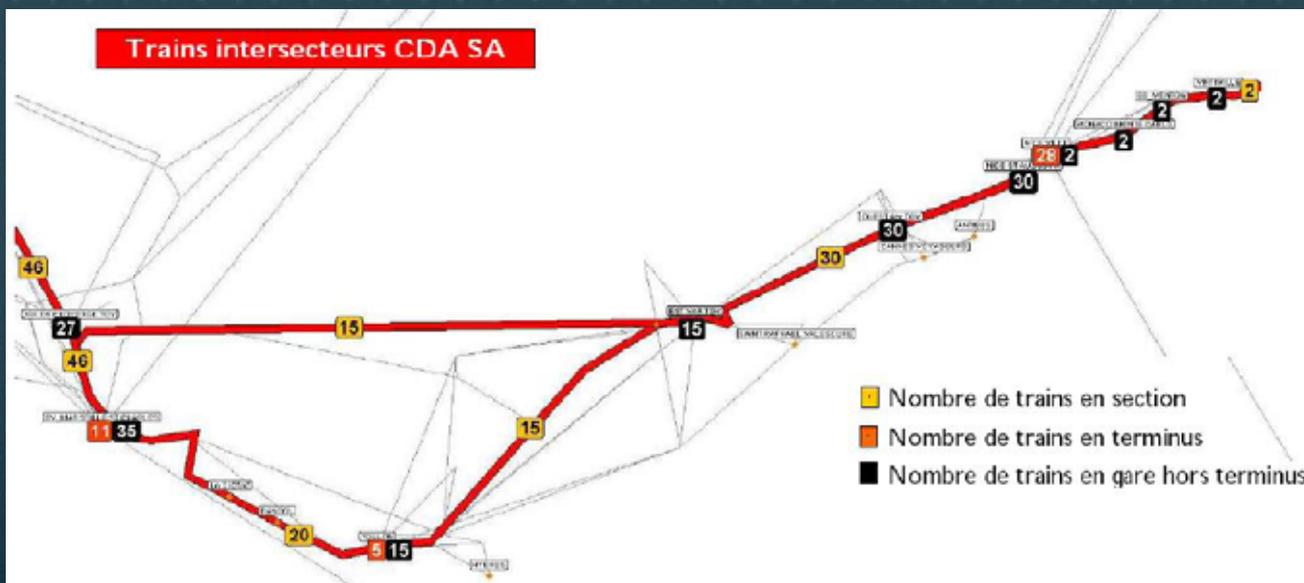
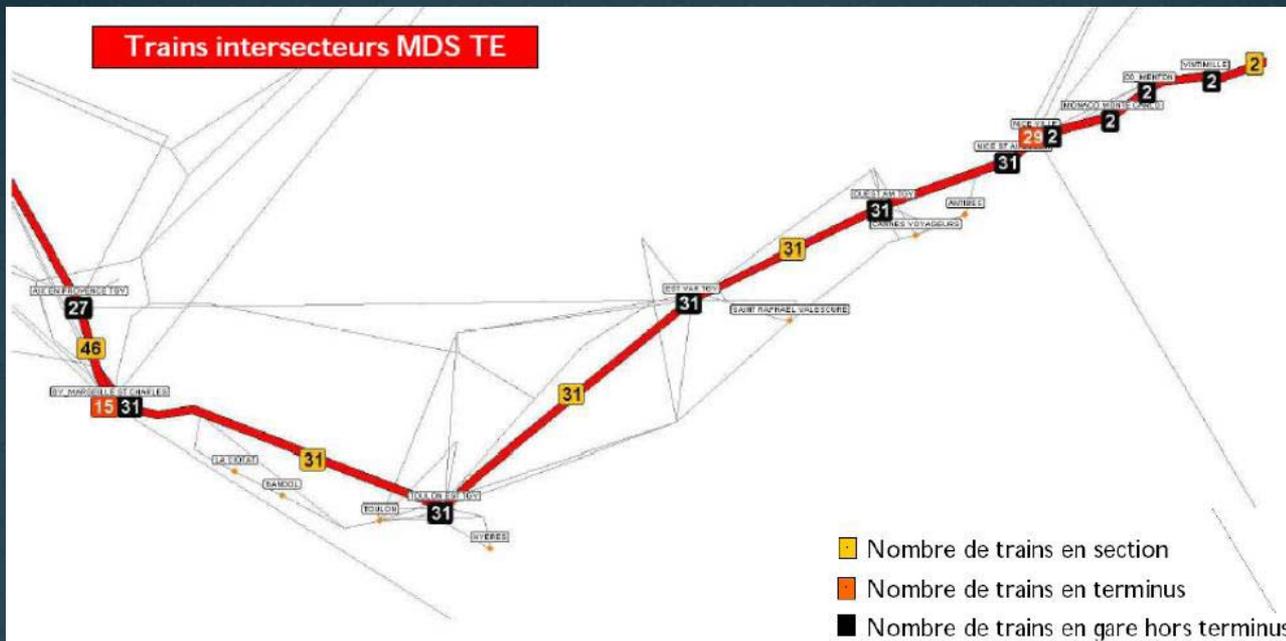


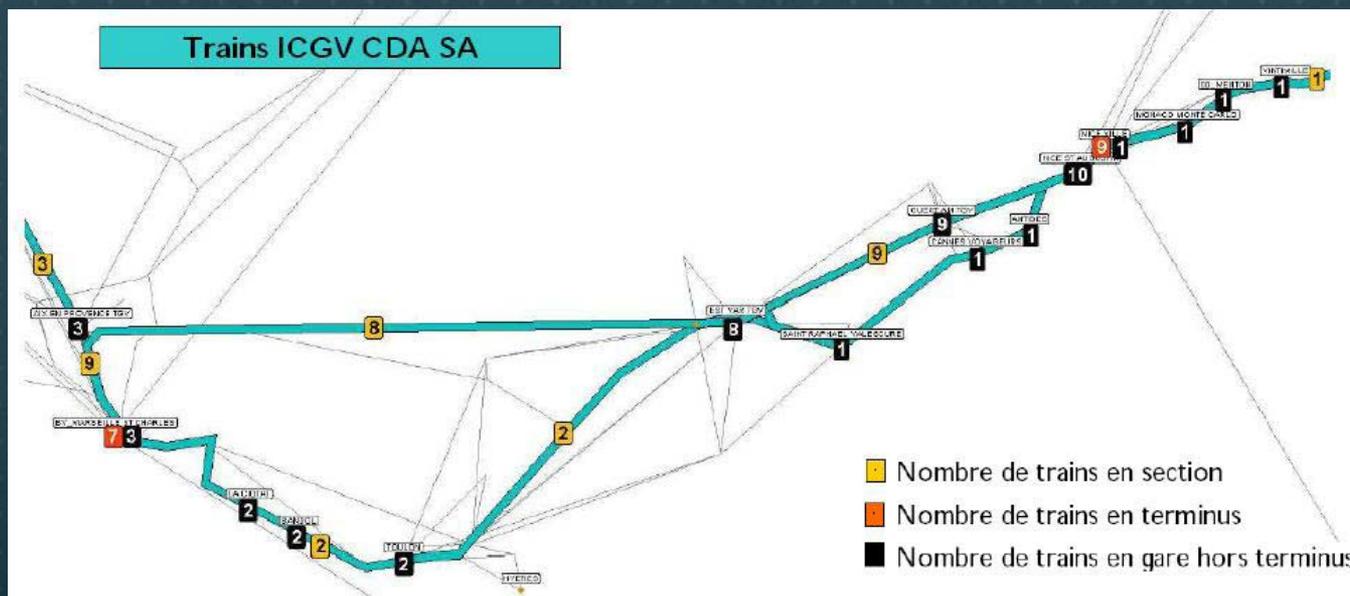
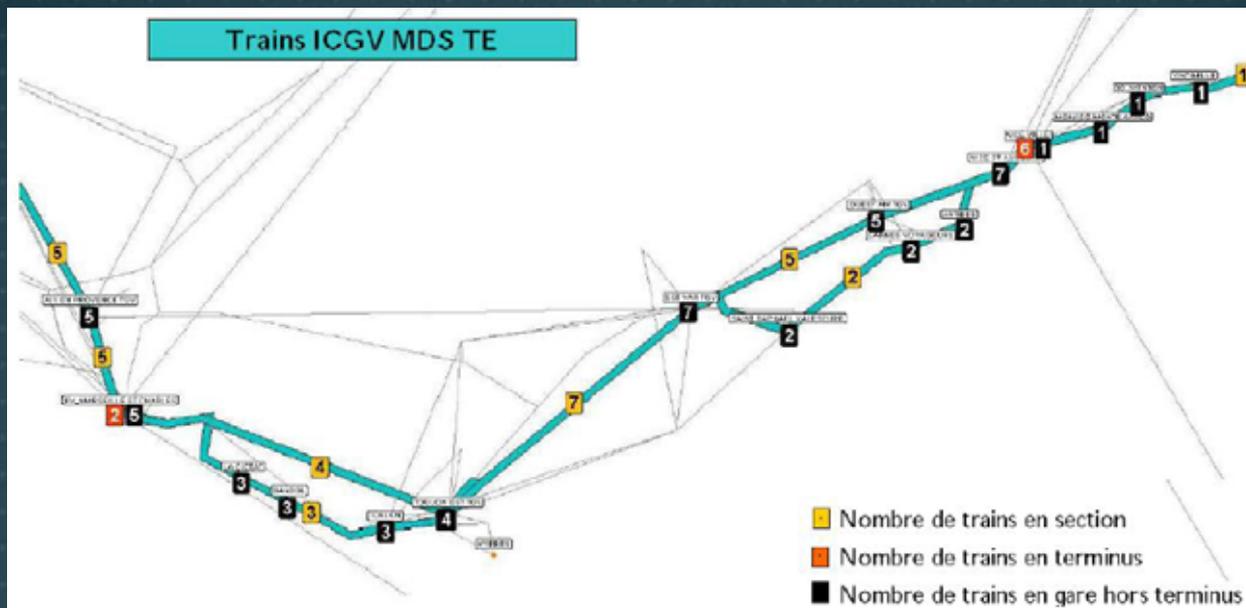
Nouvelle gare St Charles et perspectives urbaines



Rappel sur la question de la desserte TGV

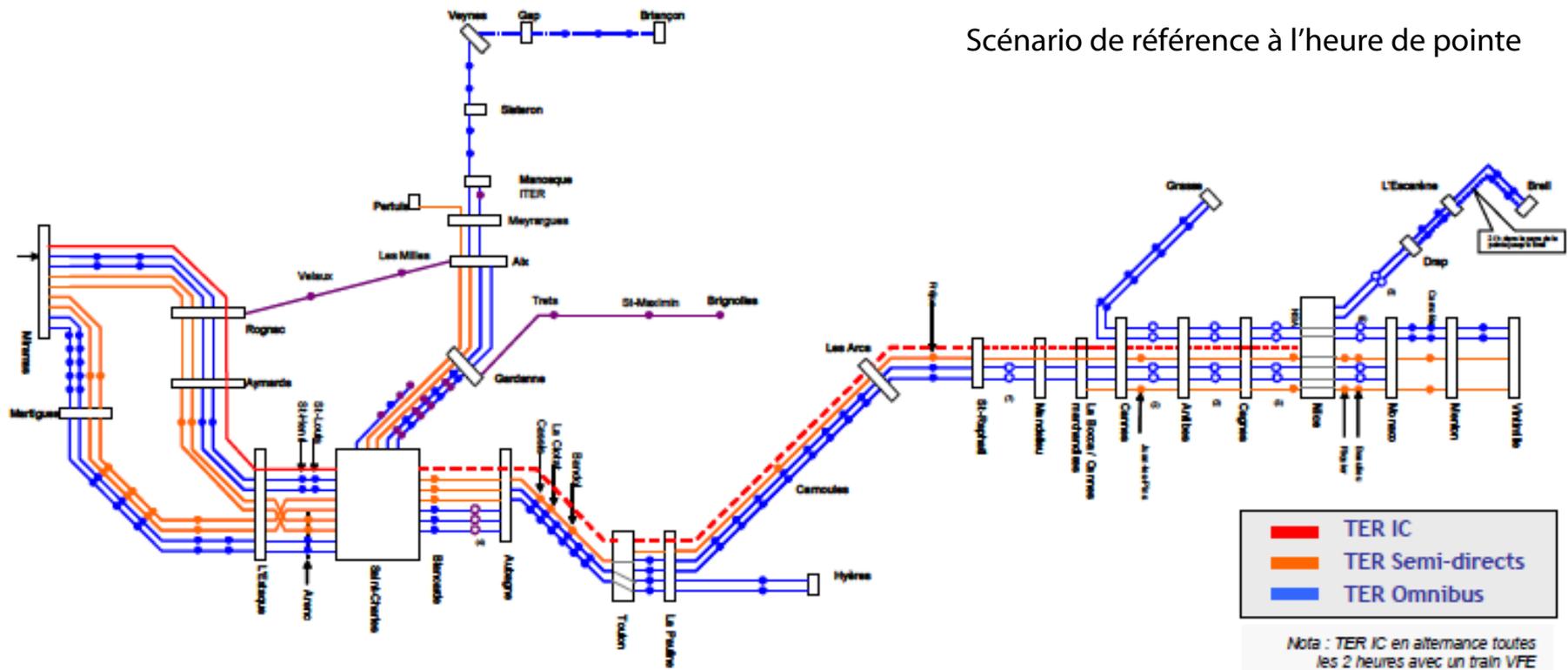






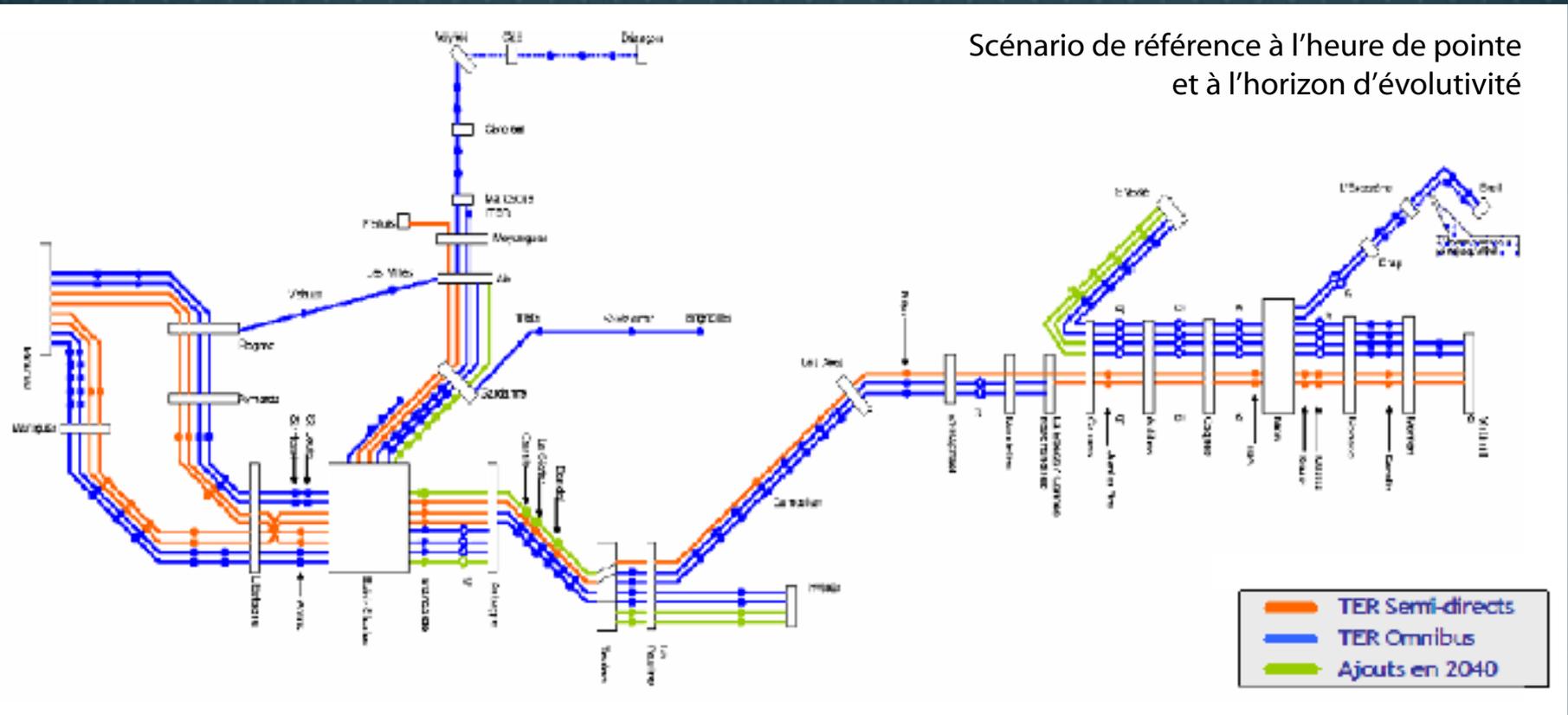
La question de la desserte TER

Le scénario de référence 2020 de la LGV PACA est en-deçà des ambitions affichées dans le Scénario S2 du Schéma Régional des Transports et en retrait par rapport aux études préparatoires au débat public



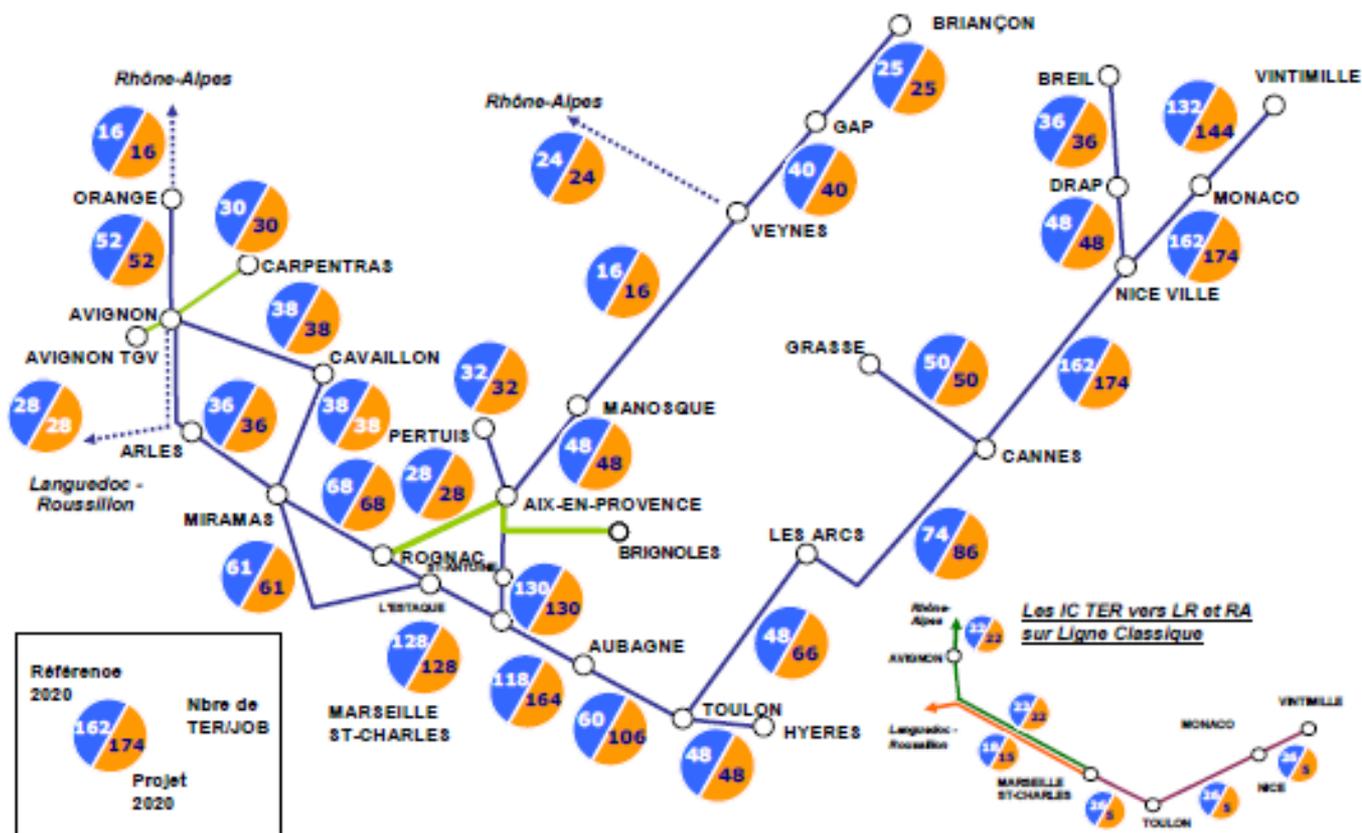
Une évolution entre 2020 et 2040 limitée

Pour exemple : un seul train supplémentaire entre Aix et Marseille à l'heure de pointe



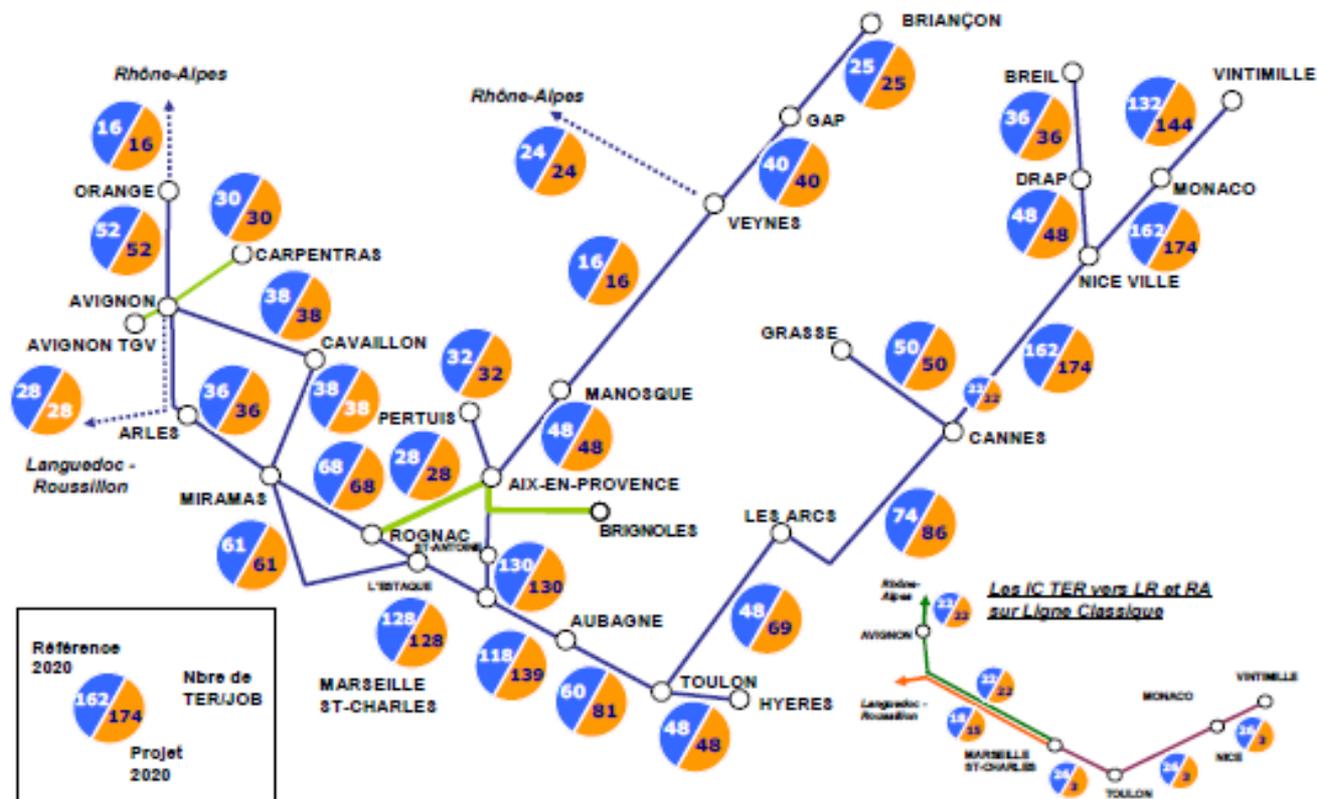
Le projet MDS permet la réalisation du scénario de référence et permet même 18% d'offre supplémentaire sur les relations Marseille-Aubagne et 30 % sur Marseille-Toulon. La capacité disponible dans les 2 scénarios aux horizons 2020 et 2040 mériterait d'être mieux qualifiée et quantifiée.

L'offre en jours ouvrables de base pour le scénario « Métropoles du Sud » est la suivante :



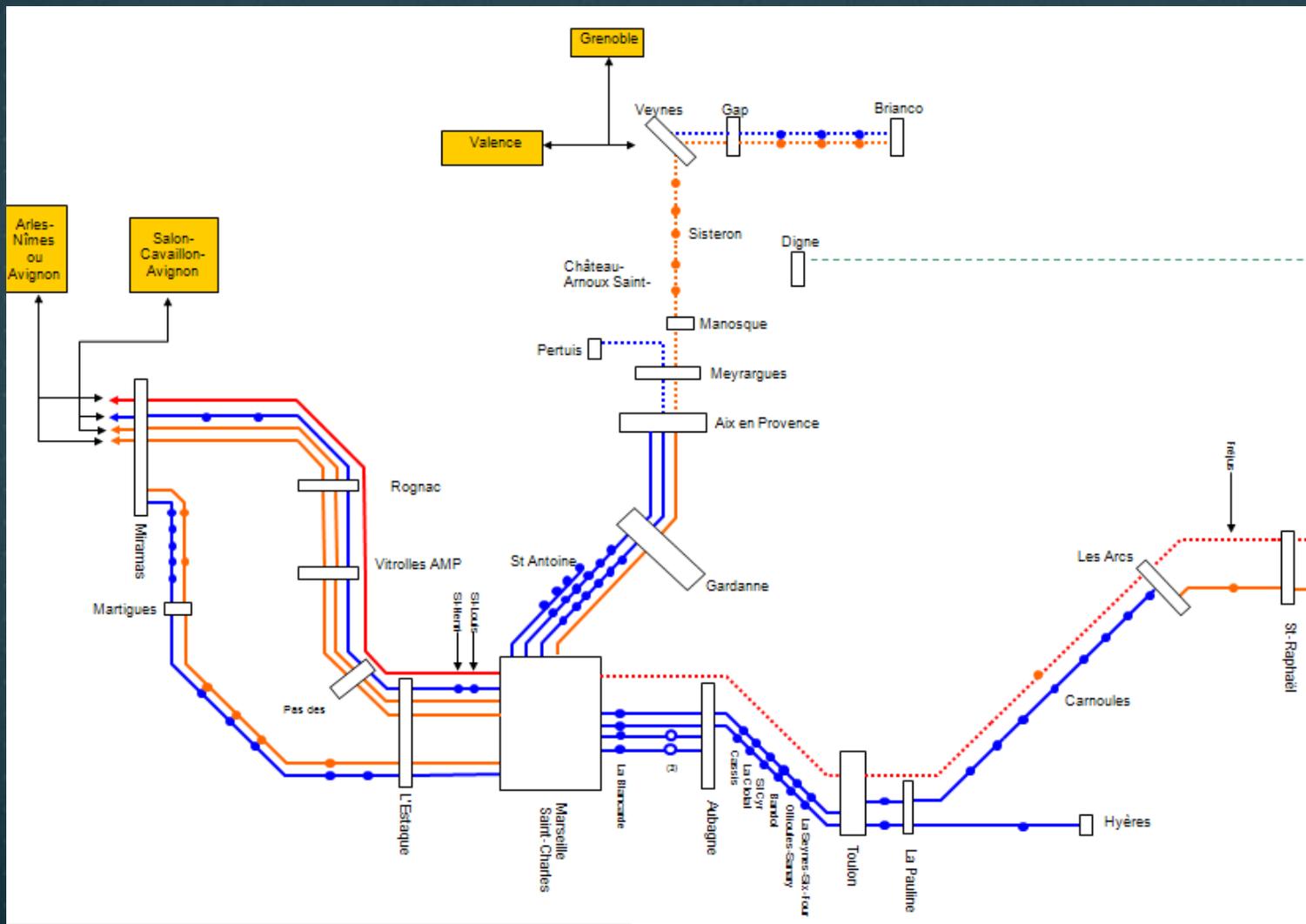
Le projet CDA permet la réalisation du scénario de référence mais n'offre aucune réserve de capacité.

L'offre en jours ouvrables de base est reprise dans le schéma ci-dessous (trains deux sens confondus)

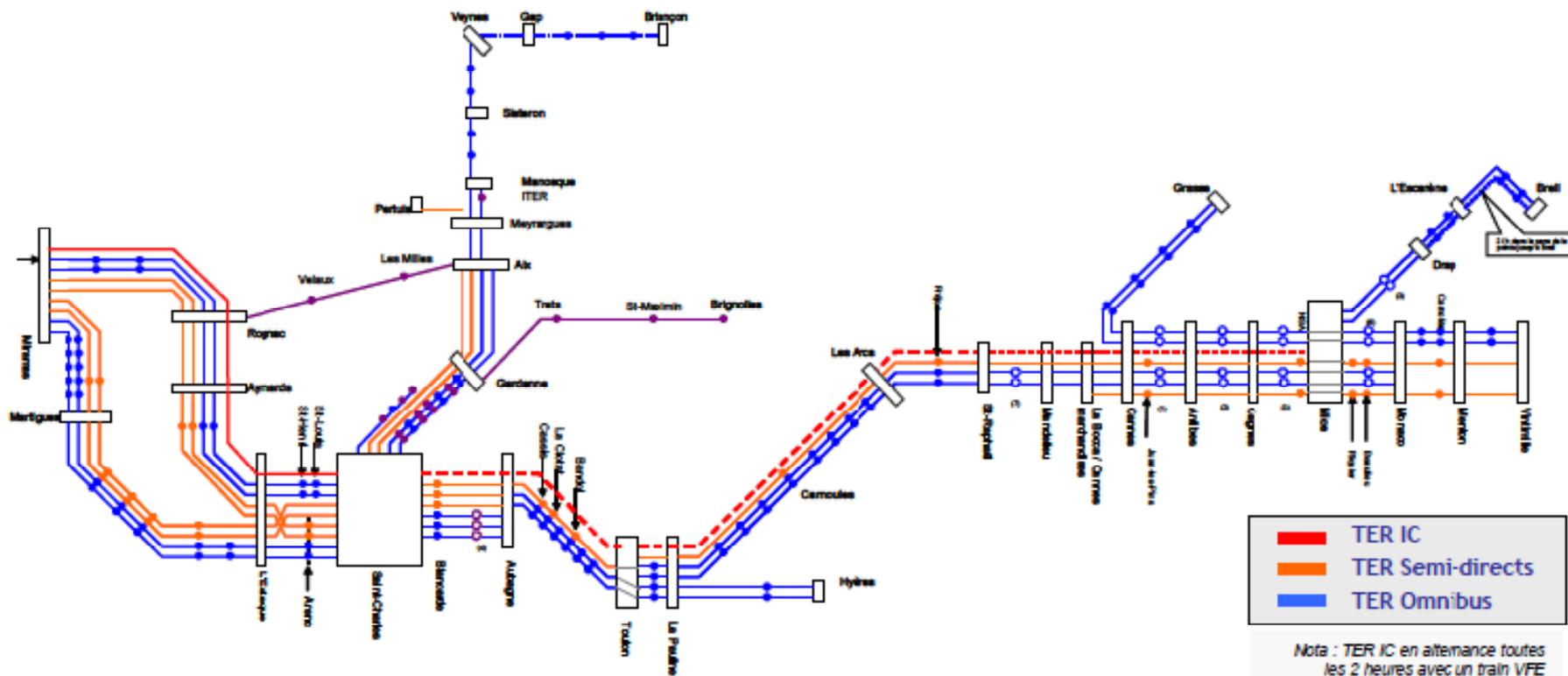


Vers « la nécessaire ambition » pour la desserte TER

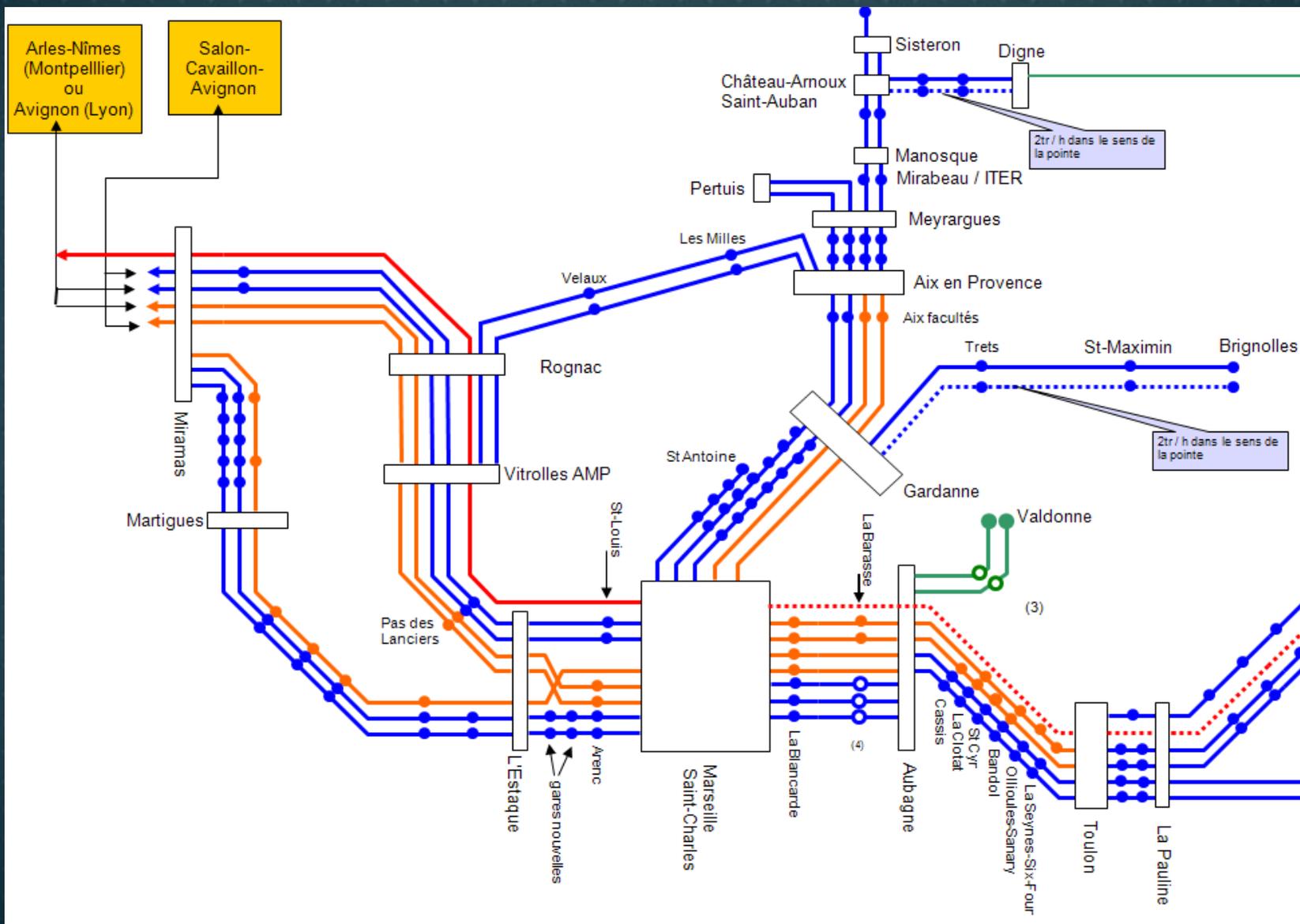
L'offre TER en 2009



Le scénario de référence initial 2020



Cible TER 2020



Cible TER 2040

