



Groupe de Travail « Nord Marseille »

Synthèse Gare Arbois

LGV PACA – Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique - Phase 1



MENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
BRETAGNE—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS DE CALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—RHÔNE ALPES AUVERGNE
BRETAGNE—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON
MENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT
BRETAGNE—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE—LANGUEDOC ROUSSILLON—MIDI PYRÉNÉES—NORD PAS
MENT DURABLE—ACCOMPAGNEMENT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

Chapitre 1

Typologie des gares TAGV françaises

Typologie des gares



Type 1 : Gare ancré dans le tissu urbain

Lille Europe et Le Mans Sud

Type 2 : Gare périphérique à desserte TER

Champagne-Ardenne et Valence

Type 3 : Gare périphérique à desserte routière

Aix-en-Provence et Avignon

Type 4 : Gare isolée à desserte routière

TGV Haute-Picardie

Champagne – Ardennes - 2007



Champagne - Ardennes



Champagne - Ardennes

- Gare de la LGV Est Européenne
- Gare Périphérique à desserte TER
- Commune de Bezanne (Marne) 7 km de Reims
- 700 m²
- 6 voies dont 4 à quai
- Connectée au réseau TER
- Connectée au Bus et Tramway
- Proximité gare de Reims (8 minutes)
- 27 TAGV / jours / sens dont 3 AR vers Paris Est (40 mn)
- Accélère la dynamique tertiaire au centre de Reims
- 600 000 voyageurs

Champagne - Ardennes

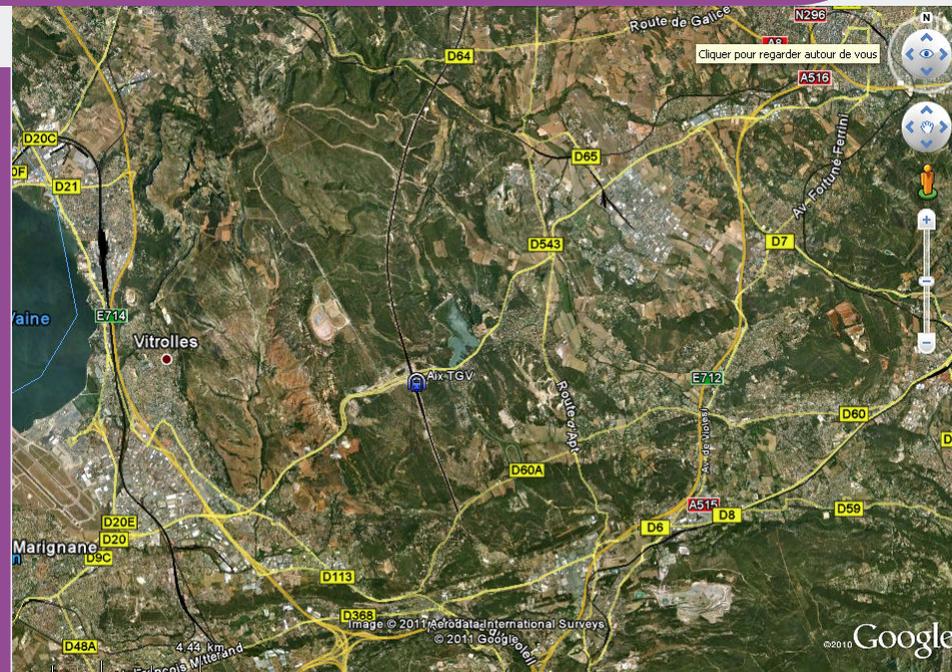
■ Début de la stratégie urbaine en 1997

- valorisation dans un premier temps des quartiers proches de la gare centrale
- création de parcs par un projet de marketing urbain *Invest In Reims*

■ ZAC TGV Bezanne = 173 Hectares

- Logements
- Centres d'affaires
- Parcs d'activités
- Aires de sports et de loisirs

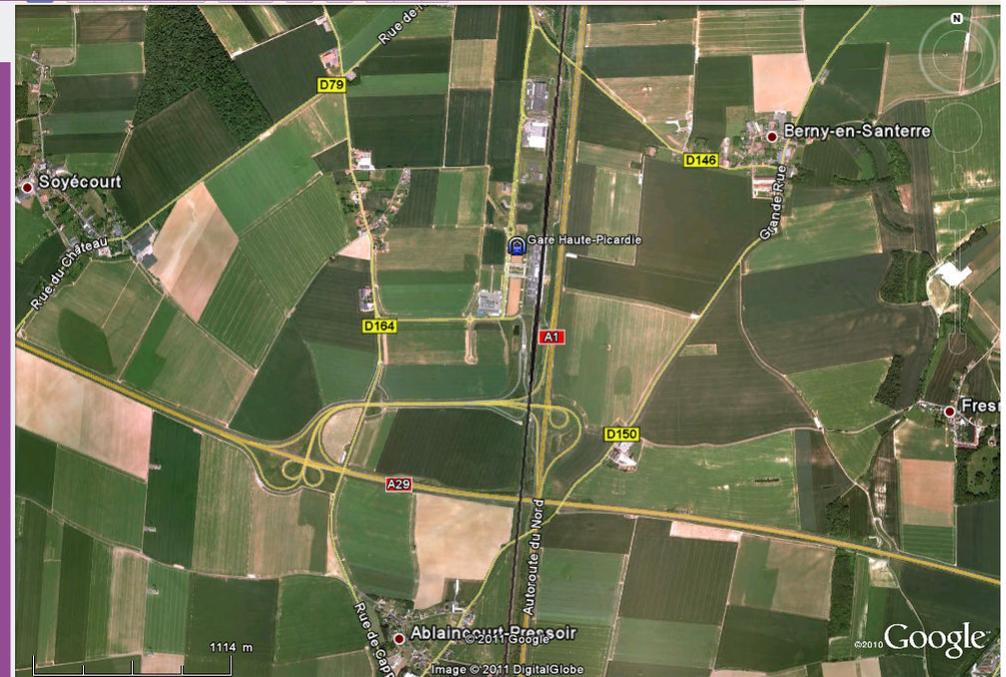
Aix TGV



Aix TGV - 2001

- Gare de la LGV Méditerranée
- Communes Aix-en-Provence & Cabries
- 12 km au nord-est de Vitrolles & 16 km au sud-ouest d'Aix-en-Provence
- 15 km de l'aéroport
- Gare périphérique à desserte routière
- Non Connectée au réseau TER
- Bonne accessibilité routière
- Engorgement des parkings (2900 places)
- Extension de 1100 places

Haute-Picardie - 1994



Haute Picardie - 1994

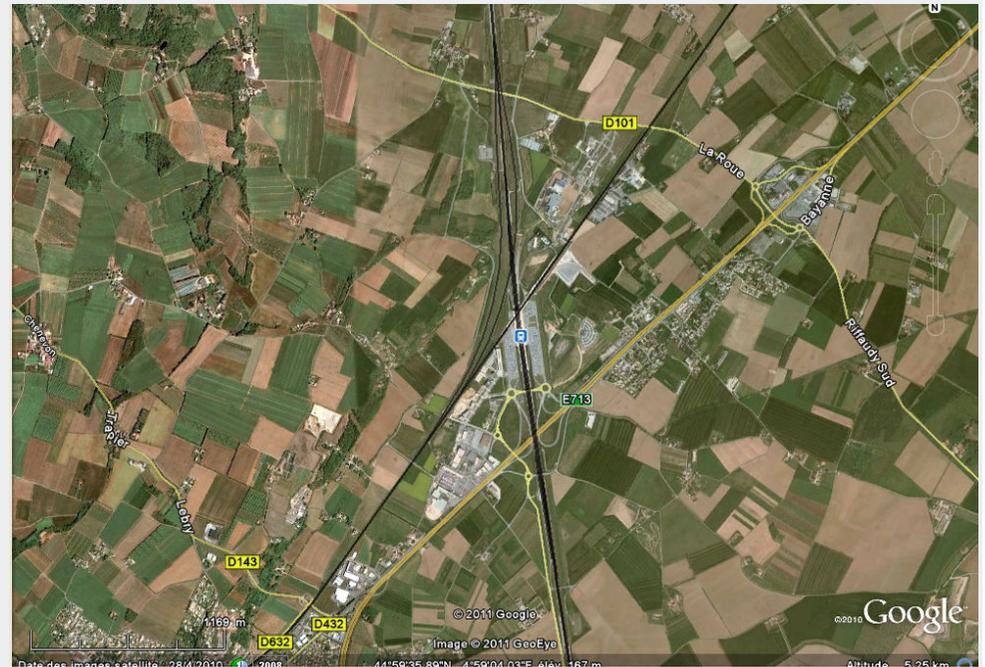
- Gare de la LGV Nord
- Communes Estrées-Deniécourt & Ablaincourt-Pressoir (Somme)
- Située à 45 km d'Amiens et 42 km de St Quentin
- Gare isolée à desserte routière
- 400 000 voyageurs
- Non Connectée au réseau TER
- Proximité avec l'autoroute
- Difficultés d'implantation d'entreprises
- Effet tunnel Paris-Lille

Haute Picardie - 1994

- **Stratégie purement économique ratée**
- **4 entreprises se sont établies**
- **60 emplois**
- **Mauvaise accessibilité (navettes taxis part modale : 35% et 65% pour les voitures particulières)**

Cette desserte est perçue comme une station TGV où la connexion Paris-Lille Europe fait ressortir un effet tunnel

Valence TGV - 2001



Valence TGV

- Gare de la LGV Méditerranée
- Communes Alixan (Drôme)
- Bâtiment commun avec la gare de Valence-Moirans
- Située à 10 km de Valence centre ville
- Dessertes par bus et TER performantes
- 58 TGV / jours
- 2,2 millions de voyageurs
- 4 voies à quai (2 TAGV + 2 TER)

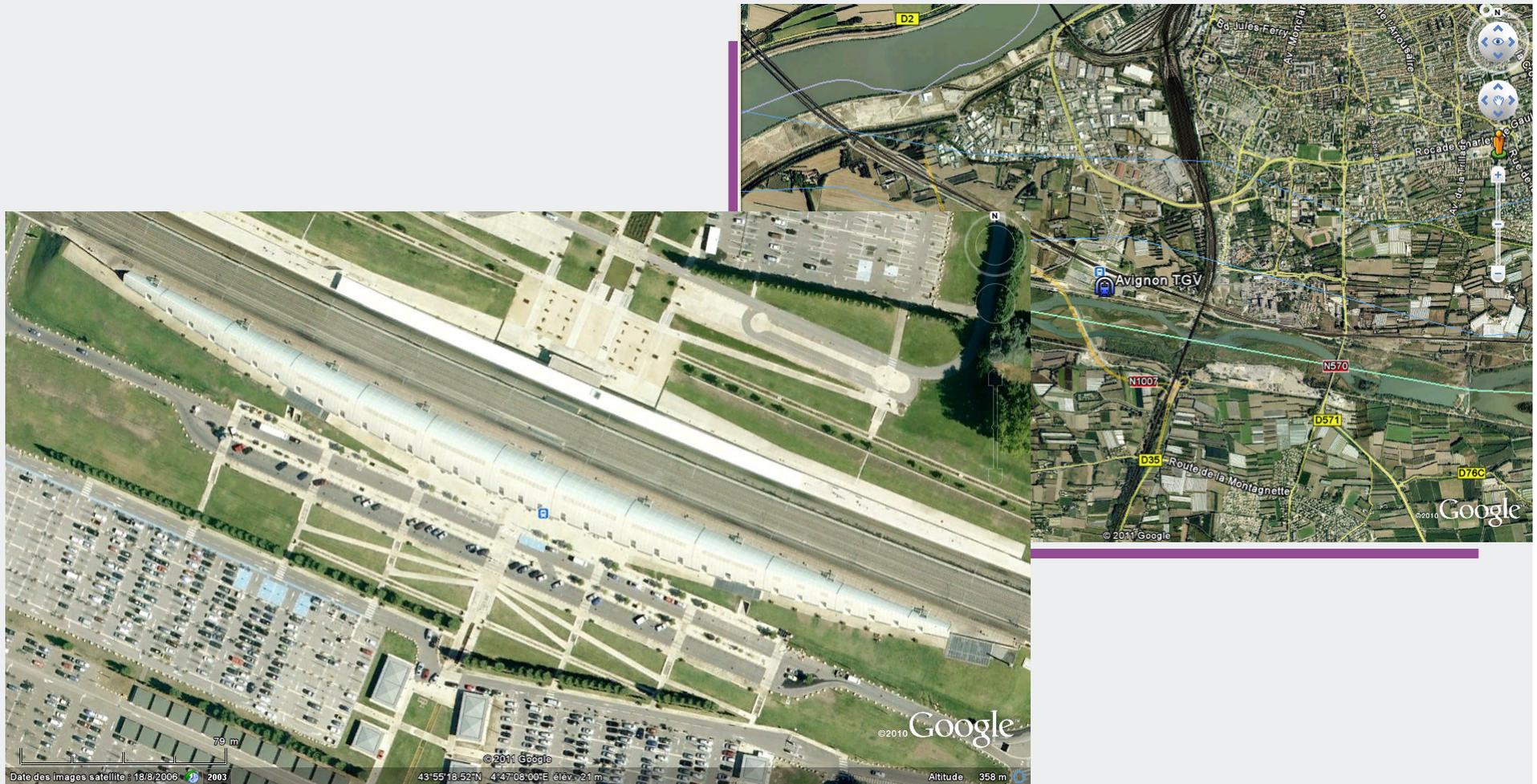
Valence TGV

■ Evolution urbaine

- 1994 : création du parc ROVALTAIN par un projet de marketing
- 87 entreprises (technologiques et scientifiques)
- 2005 : 164 emplois
- 2010 : 1058 emplois

■ L'enjeu pour demain c'est la qualité des services de proximité pour les salariés : crèches, restaurants, grande distribution ...

Avignon TGV - 2001



Avignon TGV

- Gare de la LGV Méditerranée
- Communes Avignon
- Située à 5 km de Valence centre ville
- Dessertes par bus uniquement
- 67 TGV / jour
- 4 voies dont 2 à quai
- 2,7 millions de voyageurs
- Saturation des parkings
- Connexion au réseau TER en cours (virgule d'Avignon)

Effet incontrôlable de l'aménagement des zones de gares dépourvues de rabattement TC lourd vers le CV

Chapitre 2

Aix-en-Provence TGV

Focus

Aix-en-Provence TGV

- **Forte stratégie économique**
- **Accessibilité moyenne**
 - Part modale véhicule particulier 70 %
 - Cartreize du Conseil Général des Bouches du Rhône
- **2,5 millions de voyageurs**
- **Saturation des parkings**
- **Connexion au réseau TER en réflexion (Schéma directeur étoile d'Aix)**

Aix-en-Provence TGV

■ Très grosse réussite

- 3^{ème} Gare TAGV de PACA après Marseille St Charles et Avignon TGV

| TER | GL Reg | GL LD | Total | |
|----------------------|-------------------|----------------|------------------|-------------------|
| Marseille St Charles | 4 971 227 | 586 749 | 4 982 235 | 10 540 211 |
| Aix en Provence | 600 523 | 22 044 | 60 114 | 682 681 |
| Aix en Provence TGV | 0 | 134 922 | 2 270 238 | 2 405 160 |
| Aubagne | 639 979 | 4 638 | 39 336 | 683 953 |
| Arles | 372 097 | 49 238 | 197 581 | 618 916 |
| Miramas | 457 797 | 24 030 | 88 724 | 570 551 |
| Reste 13 | 3 480 065 | 84 023 | 41 892 | 3 605 980 |
| 13 | 10 521 688 | 905 644 | 7 827 493 | 19 254 825 |

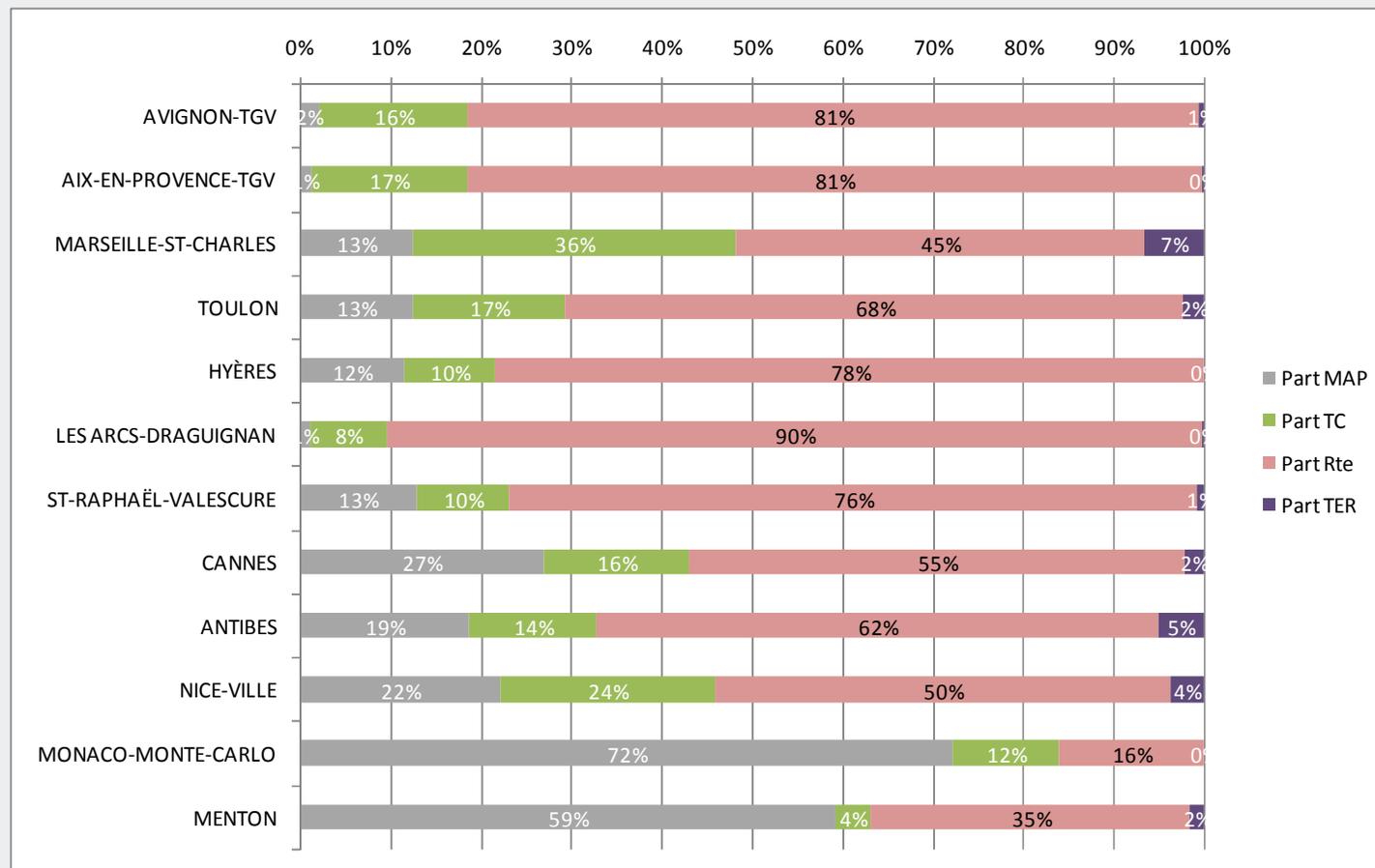
■ Source : enquêtes GPSE + enquêtes cordon 06 + enquêtes cordon 13

■ Deux axes de progrès

- Pas de liaisons avec le TER
- Aménagements réduits autour de la gare

Aix-en-Provence TGV

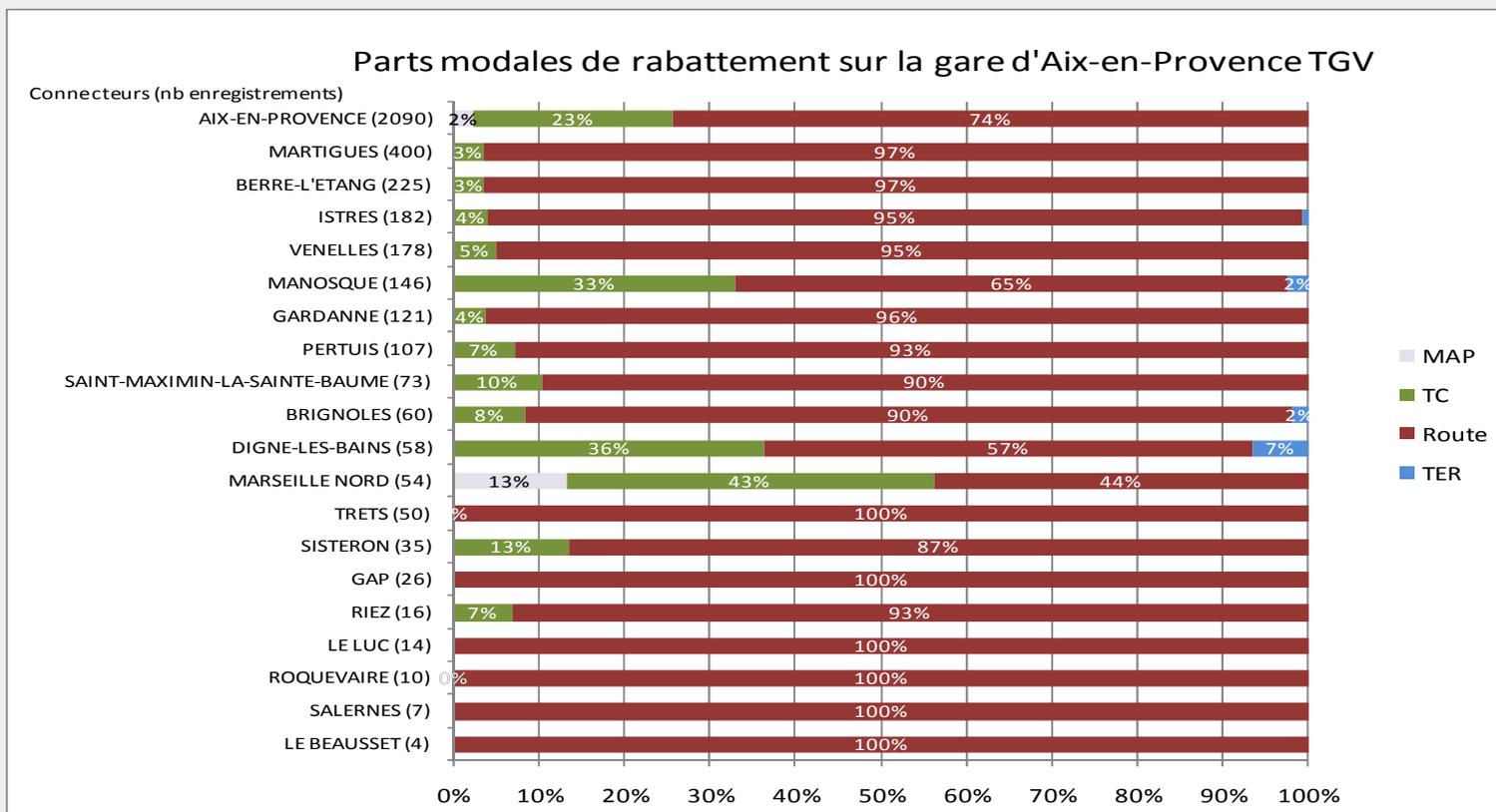
■ Les pratiques de rabattement pour les déplacements de longue distance



■ Source : enquêtes GPSE + enquêtes cordon 06 + enquêtes cordon 13

Aix-en-Provence TGV

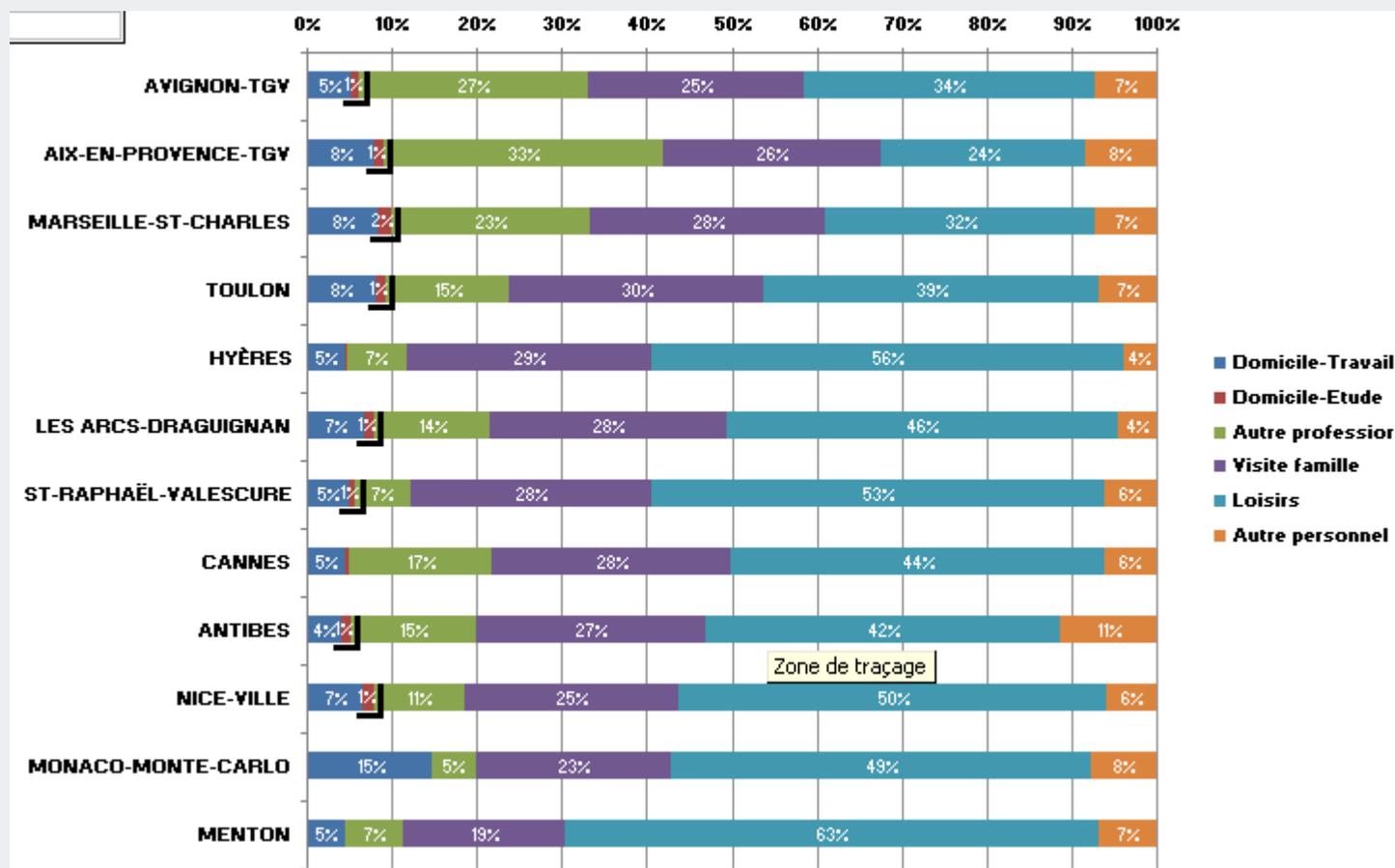
Les pratiques de rabattement pour les déplacements de longue distance vers Aix TGV selon la zone O/D



■ Source : enquêtes GPSE + enquêtes cordon 06 + enquêtes cordon 13 – Données en cours de consolidation susceptibles d'évoluer

Aix-en-Provence TGV

Les motifs de déplacement



■ Source : enquêtes GPSE + enquêtes cordon 06 + enquêtes cordon 13 – Données en cours de consolidation susceptibles d'évoluer

Chapitre 3

Transposition en Provence-Alpes- Côte d'Azur

LGV PACA

— Transposition au projet LGV PACA

- **Importance d'une articulation TGV/TER en gare nouvelle**
- **Importance d'une desserte en TCSP / TCU performante**
- **Importance d'un positionnement de la gare nouvelle à proximité du tissu urbain existant afin de l'inscrire dans un véritable projet urbain**
- **Importance de placer le pré- et post-acheminement TC/modes doux au cœur du dispositif de choix d'implantation de la gare nouvelle**