

- de la gare marchandises de Cannes La Bocca, convoitée de longue date pour des promotions immobilières ;
- de celle de Nice St. Roch, que des associations, pourtant bien intentionnées en faveur du rail, proposaient d'amputer au profit d'un dépôt de tramways ;
- des trouées naturelles du Paillon et du Var et de leurs débouchés littoraux.

## **B.2. Une expansion souhaitable de notre champ de réflexion**

### **B.2.1. Se projeter hors du champ maralpin**

#### **2.1.1. Les LGV PACA et Languedoc, axes structurants d'une "métropole en chapelet" de Montpellier à Nice et Menton**

L'urbanisation de la façade méditerranéenne française se structure sous la forme d'un "chapelet" d'aires urbaines contiguës qui entretiennent de proche en proche d'intenses relations quotidiennes. D'ouest en Est on peut notamment citer les villes suivantes :

	Population	Emploi total	Potentiel touristique
Sète	66 000	20 000	+
Montpellier	460 000	172 000	++
Nîmes	221 000	81 000	++
Avignon	290 000	112 000	++
Aix-Marseille (1)	1 620 000	571 000	++
Toulon – Hyères	565 000	181 000	+++
Draguignan	45 000	17 000	+
Fréjus - Saint-Raphaël	84 000	28 000	+++
Nice – Cannes	933 000	333 000	+++
Menton – Monaco	100 000	56 000	+++
Total	4 384 000	1 571 000	

(1) Y compris les aires urbaines de Salon de Provence, Istres, Miramas et Fos sur Mer

Chaque aire urbaine entretient d'intenses flux de relations avec ses voisines (y compris, pour la Côte d'Azur, avec la riviera italienne). On compte près de 30 000 déplacements par jour entre Toulon et l'aire urbaine d'Aix-Marseille, et près de 20 000 déplacements par jour entre Montpellier et Nîmes ou entre Fréjus / Saint Raphaël et la Côte d'Azur ou enfin entre la Côte d'Azur et la Riviera italienne [DRE PACA (2001)].

Les flux à plus grande distance sont également significatifs : 7 000 personnes par jour hors été se déplacent en voiture entre la Côte d'Azur et Toulon, 9 000 entre la Côte d'Azur et Aix-Marseille, 9 000 entre Avignon et Aix-Marseille [DRE PACA (2001)].

Ces échanges à plus grande distance se font essentiellement par la route, qui offre globalement des meilleurs temps de parcours par rapport au train, pénalisé par les caractéristiques médiocres de la ligne classique littorale (2h30 de train entre Marseille et Nice et 2h entre Montpellier et Marseille).

La LGV PACA et la LGV Languedoc offrent l'occasion de « changer la donne » en termes de rééquilibrage rail / route pour les flux entre les grands pôles urbains de l'arc méditerranéen français. A terme, Montpellier pourrait être à moins de 3 heures de train de Nice et Nice à moins d'1h30 de Marseille. La compétitivité du rail sera accrue par l'accroissement prévisible de la saturation des infrastructures routières à l'approche des grandes agglomérations.

L'impact de la LGV en terme de report modal sera accru par la qualité de l'insertion urbaine et multimodale de ses gares. Une desserte du territoire par des gares TGV "de centre-ville" ou de "cœur d'agglomération" (sur le modèle de Lille Europe, Lyon Part Dieu, voire Avignon TGV<sup>4</sup>) permettront d'optimiser les dessertes des territoires et la qualité des correspondances entre le TGV, les réseaux TER (dont la région prévoit de renforcer considérablement l'offre à l'horizon 2020) et les réseaux urbains de métro, tramways et autobus.

<sup>4</sup> Cette gare se situe sur la commune d'Avignon, à moins de 2 km du centre historique. Un projet d'urbanisme vise à établir la jonction entre ce dernier et la gare. Par ailleurs, une liaison ferroviaire va être créée entre la gare historique d'Avignon Centre et la gare TGV.

Dans l'hypothèse d'une bonne irrigation des principaux pôles urbains et d'une qualité élevée de desserte (amplitude horaire et fréquence élevée, navettes cadencées), ces flux "intercité" régionaux et interrégionaux pourraient représenter une part importante du trafic de la nouvelle infrastructure, au moins équivalente (en termes de nombre de passagers) à celle des TGV à plus long parcours.

Plus largement, la LGV PACA pourrait être le support de l'émergence d'un réseau de villes de dimension européenne et internationale, de Montpellier à Nice (via Nîmes, Avignon, Aix, Marseille et Toulon), à condition d'être accompagnée par une politique coordonnée de développement économique et de renforcement des fonctions urbaines supérieures. Cette politique devrait notamment miser sur le développement des complémentarités et des synergies entre les différentes villes du réseau afin de créer une dynamique positive d'ensemble à l'échelle du « concert des agglomérations méditerranéennes » [BONNIER/SGAR-PACA (2001)].

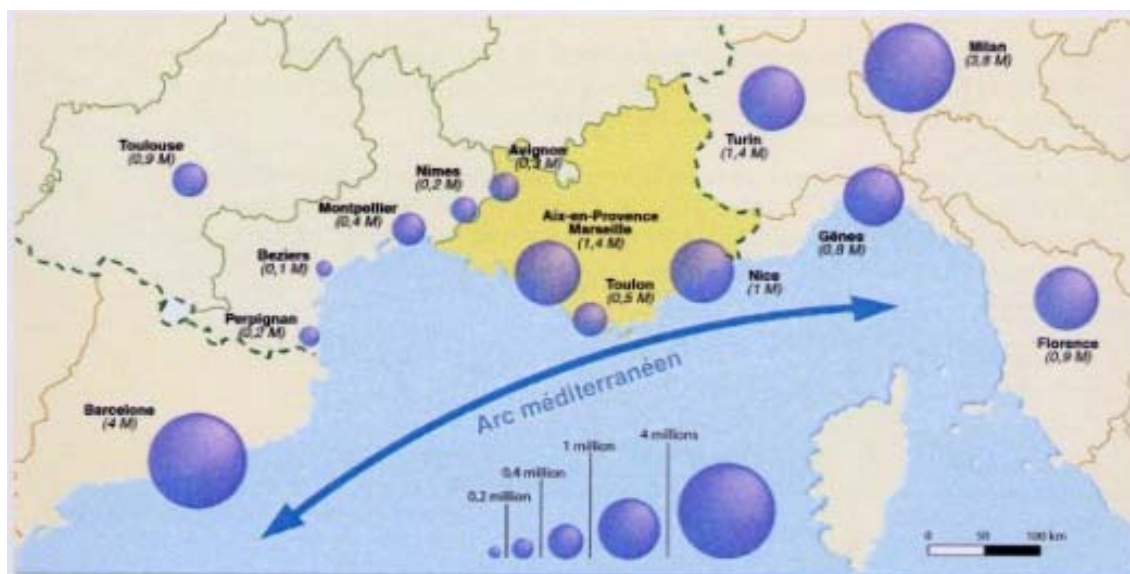
A ce titre, le scénario de desserte "sur un axe", qui relie Marseille, Toulon et Nice avec des gares de cœur d'agglomération est le plus performant en matière d'aménagement du territoire et de maîtrise des flux automobile pour les déplacements "intercités".

### 2.1.2. La LGV PACA comme outil d'ouverture euro-méditerranéenne et de maîtrise du trafic aérien

En se connectant ...

- à la LGV Méditerranée (ouverture vers le nord de la France, le Benelux, l'Angleterre et l'Allemagne via la ligne Rhin Rhône),
- à la LGV Languedoc et, par cet intermédiaire, au réseau de TGV (« AVE ») espagnol,
- à la ligne "reconstruite" Vintimille-Gênes (en grande partie parcourable à 200 km/h par les trains de voyageurs) et, par cet intermédiaire, dès Gênes, au réseau "LGV-Alta capacità" italien,

la LGV PACA est une pièce maîtresse du réseau TGV européen et du positionnement européen de l'ensemble des villes de l'arc méditerranéen français (Côte d'Azur, Toulon, Aix-Marseille, Avignon, Montpellier)



[RFF/DS (2004) ; Fig. 6]

En améliorant considérablement les performances du fer pour les liaisons inférieures à 1 000 km, cette intégration dans le réseau européen de LGV permettra de rationaliser l'usage des aéroports de Nice Côte d'Azur, Toulon-Hyères et Marseille Marignane (dont la capacité peut encore être notablement augmentée avec la seconde piste envisagée) [cf. A.3.3.1.], en dégageant des "créneaux" sur les courts courriers au profit des liaisons à plus longue distance.

### 2.1.3. La nécessité d'une approche globale à long terme de la problématique du fret sur l'arc méditerranéen

L'évolution comparée des trafics de transit routiers, au Perthus et à Vintimille<sup>5</sup> d'une part et au Gothard d'autre part [cf. Planche ci-après], atteste à quel point une politique volontariste en faveur du rail ("Route roulante de

<sup>5</sup> dont on montre par ailleurs l'étroite corrélation [Molinari (2003)]