

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)].

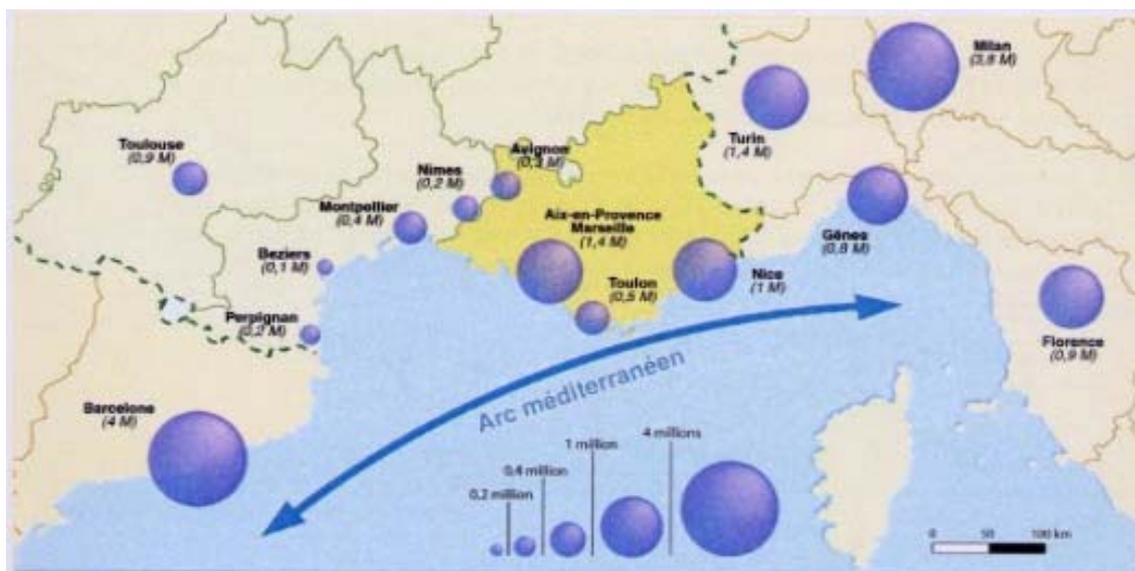
A ce titre, le scénario de desserte "sur un axe", qui relie Marseille, Toulon et Nice avec des gares de cœur d'agglomération est le plus performant en matière d'aménagement du territoire et de maîtrise des flux automobile pour les déplacements "intercités".

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 Vintimille⁵ 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

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