

Etudes complémentaires suite au débat public

Synthèse

nice gènes toulon lyon marseille barcelona paris aix-en-provence turin londres bordeaux bruxelles



lille nice madrid montpellier cannes strasbourg amsterdam frejus toulon straph



Analyse fonctionnelle

Juin 2008



SOMMAIRE

| | |
|---|----------|
| RESULTATS DE L'ANALYSE | 4 |
| 1 DESENCLAVEMENT DES ALPES MARITIMES ET DE L'EST DU VAR | 6 |
| 2 UN PROJET AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE REGIONAL | 6 |
| 2.1 La LGV doit favoriser une vision globale des déplacements au sein de la région..... | 6 |
| 2.2 La LGV doit améliorer l'accessibilité du territoire | 6 |
| 2.3 La LGV doit assurer la meilleure connexion possible entre les réseaux : Intermodalité et Interopérabilité | 7 |
| 2.4 La LGV doit donner de bons résultats commerciaux et doit être adaptable par rapport à l'évolution des services ferroviaires et des schémas de desserte..... | 7 |
| 3 DEVELOPPER LE TER EN PARTICULIER DANS LES AIRES METROPOLITAINES..... | 7 |
| 4 RENFORCER LES CENTRALITES EXISTANTES POUR LIMITER L'ETALEMENT URBAIN, STRUCTURER LE DEVENIR DES TERRITOIRES EN COURS D'URBANISATION..... | 8 |
| 4.1 Assurer la meilleure desserte des grands centres villes de la région où se situent les plus grandes concentrations démographiques et de clientèles, et dans certain cas, appuyer les secteurs et pôles de projet que les collectivités veulent développer | 8 |
| 4.2 La LGV doit renforcer les centralités pour freiner l'étalement urbain, développer les centralités du littoral et les complémentarités urbaines ... | 9 |
| 4.3 La LGV doit structurer le développement de l'Est du Var | 9 |
| 5 LA LGV DOIT ETRE UN MAILLON DE L'ARC MEDITERRANEEN JUSQU'A L'ITALIE..... | 9 |
| 5.1 La LGV doit être conçue comme un projet international France – Italie, maillon de l'arc Méditerranéen, dont la première étape s'arrête à Nice..... | 9 |
| 5.2 Marseille doit être située sur l'Arc Méditerranéen | 10 |

| | |
|---|-----------|
| 6 SYNTHÈSE DES APPROCHES LOCALES : VERS UNE HIERARCHISATION DES OBJECTIFS..... | 10 |
| 6.1 Pour l'agglomération Marseille-Aix | 10 |
| 6.2 Pour l'Aire Toulonnaise..... | 11 |
| 6.3 Pour L'Est Varois | 11 |
| 6.4 Pour la Côte d'Azur..... | 11 |
| 6.5 Pour Monaco | 12 |

Résultats de l'Analyse

DIX OBJECTIFS ESSENTIELS POUR LA LIGNE

Ce document fait la synthèse des résultats de la démarche d'analyse fonctionnelle menée au cours de la phase 1 des études complémentaires sur le projet de LGV PACA.

Elle décrit une vision partagée des objectifs auxquels la LGV devra répondre, et donc des fonctions qu'elle devra remplir.

Dès décembre 2003, le CIADT inscrivait le projet de LGV PACA, de la LGV Méditerranée jusqu'à Nice, comme maillon d'un « TGV Catalogne-Italie (Perpignan-Figueras, contournement de Nîmes et Montpellier, TGV vers PACA et Nice) », et l'inscrivait sur la carte des infrastructures à long terme. Il rappelait que la réalisation de la LGV Paca vers Nice et l'Italie avait fait l'objet d'une décision de principe du CIADT du 15.12.1998 et que « la LGV Paca, chaînon manquant de l'arc méditerranéen améliorera l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur... » Il décidait de l'organisation d'un débat public en 2005. Dès 2003 les grands principes étaient donc fixés : desserte de la Côte d'Azur et du Var et arc méditerranéen.

Le débat public a fait évoluer le projet en ajoutant des objectifs locaux à ces objectifs de dimension internationale ou nationale: Les acteurs locaux se sont globalement montrés favorables à une ligne ferrée nouvelle à grande vitesse, en assortissant leur assentiment des commentaires suivants :

- La LGV doit s'inscrire dans le cadre d'un programme de transports régionaux. A cet égard, au-delà des liaisons rapides vers le réseau TGV européen, le projet doit favoriser le développement des transports ferroviaires intra-régionaux et de liaisons rapides entre les métropoles régionales.
- La LGV ne doit pas conduire à l'aménagement de gares excentrées.

L'analyse fonctionnelle s'est fondée sur ces objectifs. Plusieurs avancées dans la définition des besoins et dans la réponse que les scénarios leur apportent ont été faites :

- La confirmation d'une volonté du territoire de concentrer les populations nouvelles attendues en PACA) dans les zones déjà urbanisées, et donc d'éviter que la nouvelle ligne soit facteur d'épaississement du territoire ou d'étalement urbain... ;
- L'importance à accorder au développement des TER, et à la limite la priorité à lui octroyer si des conflits d'usage des infrastructures venaient à apparaître ;
- L'inscription dans l'arc méditerranéen doit conduire à concevoir le projet dès maintenant comme un projet allant à terme jusqu'en l'Italie.
- L'idée de construire deux offres ferroviaires liées aux deux espaces métropolitains : la Côte d'Azur à laquelle se rattache Est Var et Marseille-Aix auquel se rattache Toulon.
- Le scénario des solutions alternatives apparaît quasi systématiquement comme la solution la moins favorable pour répondre aux besoins.

D'autres avancées plus circonscrites ont été faites. Par exemple :

- Le territoire doit se constituer une offre de service métropolitaine de dimension européenne, pour rester compétitif ; il pourrait le faire à l'échelle des deux grands espaces métropolitains. La LGV a dans cette optique un rôle essentiel de mise en réseau des grands équipements.
- La mise en réseau des aéroports entre eux ne paraît pas un enjeu majeur.
- Les liaisons avec l'Est (Italie) et l'Ouest (façade atlantique et Eurorégion) sont un enjeu aussi important que celle avec le Nord.
- Monaco attribue une priorité absolue à l'efficacité des dessertes TER vers les gares de la Côte d'Azur et de Ligurie.

Les objectifs de l'analyse fonctionnelle relèvent de la conception des déplacements aux échelles d'une part locales et d'autre part interrégionales et européennes.

- A l'échelle locale, les problématiques sont liées à la configuration géographique :
 - l'étroitesse de la bande côtière au pied des contreforts alpins et les reliefs qui la cloisonnent concentrent les populations dans des espaces limités et contraignent les infrastructures de transport ; les besoins au sein de PACA sont essentiellement Est Ouest.
 - les deux ensembles métropolitains à l'Est et à l'Ouest de la région ont plus de problèmes de dessertes internes à résoudre que de demandes de relations entre eux.
- A l'échelle européenne et interrégionale, les enjeux sont :
 - la desserte de deux des principales agglomérations françaises par la Grande Vitesse Ferroviaire (Toulon et Nice), leur inscription sur le réseau européen, l'amélioration de leur relation avec les portes d'entrée internationales comme Roissy, et naturellement les relations avec Paris.
 - la prévision d'une augmentation très importante des besoins de déplacement à 20 ans, sans amélioration significative de l'offre routière.

Des problématiques d'aménagement s'ajoutent à ces problématiques transport : elles sont liées aux effets des LGV sur les relations, l'image, l'appartenance à l'Arc méditerranéen, la vision du positionnement de la région et des grandes agglomérations, les facteurs d'attractivité et de développement (ouverture sur la Méditerranée par exemple), la localisation des populations et des activités, et notamment le rôle des gares comme point d'attractivité de populations nouvelles..

En particulier, si on conjugue les dimensions transport et aménagement, dans le cas de la LGV PACA, les problématiques suivantes sont apparues :

- Deux ensembles métropolitains (Aix-Marseille-Aubagne-Toulon et Monaco-Nice-Sophia-Cannes) émergent clairement des analyses des trafics actuels .
Les Maures et l'Esterel constituent une « coupure » entre ces deux ensembles. Les déplacements en leur sein sont très supérieurs à ceux entre eux.
Toulon s'arrime à Marseille tandis que l'Est du Var se tourne vers la métropole azuréeenne.
- La ligne jouera un rôle de fixation des populations. La volonté politique de renforcer les agglomérations historiques et notamment leurs cœurs nécessite des gares les plus proches et les mieux reliées possibles à ces centres historiques.
- Le bénéfice d'amélioration de l'environnement à attendre de la LGV, pour cette région à la fois très riche en espaces naturels fragiles et très urbanisée, dépend beaucoup de la qualité du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de déplacements, de la localisation précise des gares, des schémas de service associés à a configuration de l'infrastructure et des impacts prévisibles du projet.

Sur cette base, le groupe de travail AF a défini une dizaine d'objectifs auxquels la LGV devra répondre. Ils sont explicités ci-dessous et en cas de besoin précisés par un argumentaire hiérarchisé d'objectifs plus locaux.

A ces thèmes s'ajoutent les conditions suivantes de réalisation de la ligne :

- Une compatibilité avec les grandes options de protection de l'environnement,
- Une maîtrise des coûts dans le cadre de la finançabilité,
- Une acceptabilité politique et sociale, donc un projet partagé.

1 Désenclavement des Alpes Maritimes et de l'Est du Var

C'est un objectif premier de la LGV PACA depuis les années 90, qui a été réaffirmé par le CIADT fondateur du projet actuel (2003).

Il s'agit d'améliorer sensiblement le service ferroviaire vers la métropole azurée et, dans une moindre mesure, le Var (temps de parcours en premier lieu mais aussi fréquences), le contraste d'accessibilité étant à l'heure actuelle important entre l'Ouest de la Région, qui bénéficie des performances de la LGV Méditerranée, et de sa partie Est, desservi uniquement par la ligne historique.

Ce désenclavement doit se comprendre non seulement vis-à-vis de Paris, mais aussi vis-à-vis des autres grandes villes françaises, au premier rang desquelles Lyon, et également de l'Italie.

Pour les Alpes Maritimes, la concurrencialité avec le transport aérien sur les liaisons radiales (vers / depuis Paris) est très importante. En effet, le report de trafic attendu de l'air sur le fer aura un effet positif vis-à-vis de l'optimisation de l'utilisation de l'aéroport de Nice (utilisation de la capacité correspondante pour un redéploiement vers l'international). A ce titre, le temps de parcours Nice-Paris est un paramètre crucial.

2 Un projet au service du développement du territoire régional

2.1 La LGV doit favoriser une vision globale des déplacements au sein de la région

Il s'agit de concevoir la LGV comme un instrument d'organisation du territoire de PACA tout autant qu'un système de relation avec les grands pôles français et européens à l'extérieur de la région.

Les grands enjeux sont :

- par le développement des liaisons grande vitesse entre métropoles régionales (par les TGV caboteurs et les ICGV) :
 - o de renforcer la coopération économique et universitaire entre métropoles régionales
 - o de créer le cas échéant des offres d'un type nouveau (on pense notamment au tourisme) permettant de développer
 - o de donner un avantage concurrentiel au train sur les déplacements intercity
- par le développement du TER d'améliorer l'accessibilité fine du territoire.

2.2 La LGV doit améliorer l'accessibilité du territoire

Il s'agit essentiellement de permettre un développement plus durable du territoire en facilitant le recours au ferroviaire en alternative aux autres modes de transport.

Le levier doit être double : amélioration de l'accessibilité longue distance grâce aux gains de temps de parcours permis par la grande vitesse, et amélioration de l'accessibilité locale suite au développement favorisé du TER.

2.3 La LGV doit assurer la meilleure connexion possible entre les réseaux : Intermodalité et Interopérabilité

- Les gares doivent impérativement permettre non seulement la correspondance entre TGV, TER, ICGV et trains GL Inter cités (si certains circulent encore en 2020), mais aussi avec les réseaux de transport urbains et routiers interurbains.
- Le débat gare centre - gare périphérique doit être repensé eu égard aux enjeux de multimodalité, et notamment d'accessibilité en voiture comme en TC comme le montrent les gares de la LGV Méditerranée. C'est le cas notamment pour les gares de Cannes et de Toulon.

2.4 La LGV doit donner de bons résultats commerciaux et doit être adaptable par rapport à l'évolution des services ferroviaires et des schémas de desserte

Les résultats commerciaux à attendre sont liés à la cohérence et l'efficacité des schémas de service qui pourront être élaborés.

Certaines grandes lignes de ces schémas sont déjà acquises :

- La constitution de deux marchés de clientèle distincts pour les liaisons radiales (vers Paris) : Marseille-Toulon d'une part, Côte d'Azur-Est Var d'autre part. L'« adossement » de Toulon à la desserte de l'une des deux autres agglomérations est en effet nécessaire pour une question de taille critique du marché, et les caractéristiques de l'infrastructure et des temps de parcours conduisent dans tous les cas à l'associer à Marseille.
- La mutualisation des clientèles de plusieurs gares pour les TGV Intersecteurs, qui par nature sont des trains qui cabotent.

Certains membres du groupe de travail d'analyse fonctionnelle vont jusqu'à conclure qu'il faut donner priorité à la performance en nombre de voyageurs plutôt qu'à la vitesse.

3 Développer le TER en particulier dans les aires métropolitaines

Les déplacements au sein des ensembles métropolitains sont en volume de loin les plus importants parmi l'ensemble des déplacements intra-régionaux. La congestion des infrastructures routières et les nuisances associées justifient un développement important du TER.

En aucun cas le projet de LGV ne doit donc entraver ce développement du TER à moyen ni à long terme. Au contraire, il doit être l'occasion, par les effets de la libération de capacité sur la ligne classique, de permettre une amélioration du service TER. En ce sens, il serait souhaitable d'avoir le moins possible de sillons TGV ou ICGV sur la ligne classique.

Mais cette orientation peut aller à l'encontre de la volonté partagée de faire arriver la ligne au cœur des centres historiques, où les densités urbaines représentent des facteurs de complexité accrue et de surcoût (exemples de Toulon et de Cannes en particulier).

Il pourrait donc y avoir un arbitrage à trouver entre développement du TER et desserte des centres historiques.

Si nécessaire, la priorité sera donnée au développement des services TER péri-urbains (intra aires métropolitaines) par rapport aux services ICGV, car les réponses aux problématiques de transport

intra ensembles métropolitains présentent plus d'urgence et plus d'acuité que les réponses aux besoins de déplacement entre ces ensembles.

Le groupe ne se prononce en revanche pas sur la hiérarchisation entre TER péri-urbains et TGV.

4 Renforcer les centralités existantes pour limiter l'étalement urbain, structurer le devenir des territoires en cours d'urbanisation

4.1 Assurer la meilleure desserte des grands centres villes de la région où se situent les plus grandes concentrations démographiques et de clientèles, et dans certain cas, appuyer les secteurs et pôles de projet que les collectivités veulent développer

Cet objectif en sous-tend deux autres :

- Le premier est de créer des points d'arrêt au plus près du plus grand nombre possible de clients et donc des plus grandes concentrations démographiques. Cela se traduirait par :
 - Dans les scénarios MDS :
 - la création à Marseille d'une gare nouvelle souterraine à St-Charles ou à La Blancarde,
 - la création à Toulon d'une gare nouvelle à Toulon Est ou l'extension de celle de Toulon Centre et le maintien de dessertes TGV à Toulon Centre dans tous les cas de figure,
 - Dans tous les scénarios :
 - la création à Cannes d'une gare nouvelle souterraine en centre-ville et le maintien de dessertes TGV à la gare existante dans tous les cas de figure.
 - A Nice : le renforcement de la gare de Nice Thiers, desservie par toutes les missions passant par Nice.
- Le second est d'implanter des gares là où des développements démographiques et d'activités sont prévus et préparés :
 - Gare de Toulon Est : la gare serait l'occasion de réorganiser totalement ce secteur qui appartient déjà aujourd'hui au système urbain de l'agglomération toulonnaise. Elle se situerait bien dans la partie centrale de l'agglomération, et pourrait jouer le contre point des multiples projets de développement de la partie Ouest de l'agglomération, autour de la rade (la Seyne). La qualité du lien TER entre Toulon Centre et Toulon Est serait déterminante dans l'efficacité de la synergie entre les deux pôles.
 - Gare de Toulon Nord : les représentants des collectivités concernées n'y sont pas favorables car ils craignent l'accélération d'un développement actuellement plus spontané que maîtrisé et soulignent que cela irait à l'encontre du SCOT toulonnais (qui a pour objectif un recentrage plutôt qu'un éparpillement). Ils tiennent cependant au maintien de la variante correspondante.
 - Gare d'Est Var : elle serait implantée dans une conurbation qui va de Draguignan à Fréjus-St Raphaël, et qui devrait accueillir plusieurs dizaines voire centaines de milliers d'habitants dans les prochaines décennies. Les partenaires insistent sur la nécessité d'anticiper et d'organiser le développement qui pourrait être induit par une telle implantation.
 - Gare de Nice St Augustin : au cœur de la Plaine du Var, devenue Opération d'Intérêt National récemment.

4.2 La LGV doit renforcer les centralités pour freiner l'étalement urbain, développer les centralités du littoral et les complémentarités urbaines

La LGV PACA doit contribuer à la concentration des populations et des activités attendues en PACA (environ 900 000 habitants supplémentaires en PACA entre 2005 et 2030 selon l'INSEE) sur la bande littorale et spécialement dans les agglomérations déjà constituées par densification. Et au contraire elle ne doit pas encourager l'expansion des agglomérations (étalement urbain) ou la naissance de nouveaux centres urbains dans le Moyen Pays.

La LGV devra faciliter le développement autour des pôles existants, renforcer le cœur des aires métropolitaines, notamment par renouvellement urbain.

4.3 La LGV doit structurer le développement de l'Est du Var

La structuration de l'Est du Var dépend de son accessibilité globale (depuis Marseille, Nice, Paris...) et, donc de :

- l'emplacement de la gare Est Var et la connexion entre LGV et ligne classique (Le Muy, Les Arcs...) qui est un impératif, pour assurer des correspondances TER TGV.
- L'offre ferroviaire pour l'Est du Var qui est très liée à celle de la Côte d'Azur et de Nice.

Des TGV doivent continuer de desservir le cœur historique des villes Fréjus-St Raphaël. Ce besoin pourrait être contradictoire avec celui de libérer des sillons pour le TER et de gagner du temps de parcours à destination de Nice.

5 La LGV doit être un maillon de l'Arc méditerranéen jusqu'à l'Italie

5.1 La LGV doit être conçue comme un projet international France – Italie, maillon de l'arc Méditerranéen, dont la première étape s'arrête à Nice

Les liaisons entre la région PACA et les autres régions de la façade méditerranéenne Espagne - France - Italie offrent un potentiel de clientèle qui sera amené à croître fortement dans les prochaines décennies (y compris avec Midi Pyrénées). Le projet ARCOMED piloté conjointement par les différentes régions le montre. Ce potentiel est déjà une réalité pour les liaisons entre PACA et l'Italie et plus spécialement entre la Côte d'Azur, Monaco et la Ligurie.

La continuité de l'Arc Méditerranéen, l'interconnexion des réseaux Grande Vitesse entre la France et l'Italie est plus qu'un enjeu de volumes de déplacements : c'est surtout une question de structuration de l'espace européen, de promotion de la coopération entre les régions fortement urbanisées de la côte méditerranéenne et de l'Italie du Nord, de Barcelone à Milan.

5.2 Marseille doit être située sur l'Arc Méditerranéen

La LGV PACA est un maillon de cette liaison de l'Arc méditerranéen, qui devient un arc de développement. Marseille doit être située sur ce maillon, compte tenu de son ambition et de son positionnement stratégique qui visent à lui donner un rang de capitale de la Méditerranée.

Les scénarios de la famille des Métropoles du Sud permettent un positionnement en ligne de Marseille sur l'Arc méditerranéen, au contraire des scénarios de la famille « Côte d'Azur ».

Marseille risquerait-elle d'être délaissée par les missions de l'Arc méditerranéen dans les scénarios Côte d'Azur ? Les partenaires des Bouches-du-Rhône l'affirment et en concluent qu'une gare en ligne à Marseille est nécessaire.

Pour autant, Lyon est un exemple de gare non située sur le couloir de la LGV passante (contournement Est) mais non oubliée pour autant dans les liaisons Nord-Sud.

Les études de trafic apporteront des éléments sur ce thème à travers les schémas de service envisagés dans la configuration d'une LGV complète jusqu'à l'Italie.

Par ailleurs, un autre point a été mis au débat sans cependant avoir pu être validé par le GT AF : une vision polycentrique à l'échelle de l'aire métropolitaine Aix Marseille pourrait légitimer plusieurs gares quasi équivalentes, mais d'accessibilité et de fonctions différentes.

Dans ce cas, on devrait concevoir, dans le scénario « Côte d'Azur - Sud Arbois », la gare d'Aix TGV-Arbois comme une gare non d'Aix mais de l'espace métropolitain Marseille - Aix. Par exemple si une liaison forte la relie au cœur d'Aix et au cœur de Marseille. Cette conception remettrait Marseille en ligne sur la LGV de l'Arc Méditerranéen dans le cas de ce scénario Côte d'Azur Sud Arbois.

6 Synthèse des approches locales : vers une hiérarchisation des objectifs

6.1 Pour l'agglomération Marseille-Aix

1. Conforter l'ouverture euro-méditerranéenne de la métropole de Marseille-Aix grâce une ouverture vers l'Est (liaisons vers l'Italie) qui permettra de compléter l'ouverture vers l'Ouest offerte par le développement des liaisons TGV vers l'Espagne).
2. Renforcer l'intégration de la métropole de Marseille - Aix dans le système urbain régional et interrégional grâce à l'amélioration des relations entre d'une part, les trois pôles majeurs qui la composent (Marseille, Aix et l'Etang de Berre) et d'autre part, les métropoles de PACA (Toulon, Est Var, Côte d'Azur) et des régions voisines (Gênes, Milan, Lyon, Montpellier, Barcelone).
3. Valoriser des grands investissements réalisés par l'Etat et les collectivités dans le cadre d'EUROMEDITERRANEE pour faire de Marseille un pôle tertiaire « directionnel » de dimension européenne
4. Structurer la métropole grâce à la desserte de ses trois pôles majeurs (Marseille, Aix et l'Etang de Berre) par deux points d'accès complémentaires au réseau TGV :
 - Marseille Centre, comme point d'accès principal, pour la desserte de proximité du pôle Marseillais mais aussi des pôles d'Aubagne et de La Ciotat, ainsi que pour l'accès en TER depuis l'ensemble de la métropole ainsi que du Val de Durance,
 - Aix TGV, comme point d'accès complémentaire, pour l'accès à l'échelle métropolitaine et la desserte de proximité des pôles d'Aix et de l'Est Berre.

5. Réaménager le nœud ferroviaire marseillais (suppression du rebroussement de Saint Charles) pour permettre le développement du TER et des liaisons rapides vers les métropoles voisines, et permettre une exploitation robuste.

6.2 Pour l'Aire Toulonnaise

1. Conforter la stratégie d'affirmation métropolitaine, basée sur le renforcement des espaces de la Rade de Toulon et, plus largement, du cœur urbain de la métropole, valoriser l'effet de levier du pôle de compétitivité Mer, basé à Toulon.
2. Renforcer le positionnement de l'aire toulonnaise comme une métropole importante au sein du réseau des villes du grand sud-est français et de l'arc méditerranéen
3. Conserver une desserte TGV significative en gare de Toulon centre et, le cas échéant, localiser une seconde gare TGV au plus près du cœur d'agglomération en organisant entre les deux pôles une liaison en transports collectifs dense.
4. Faciliter le développement d'un système de desserte TER à l'échelle de l'aire toulonnaise, sur les trois branches de son étoile ferroviaire, afin d'offrir une alternative à la saturation des axes autoroutiers.

6.3 Pour L'Est Varois

1. Desservir un bassin multipolaire (Draguignan, Fréjus et Saint-Raphaël et le Golfe de Saint-Tropez) par une gare localisée au centre de ce dernier et accessible tous modes (TER, autocars et autobus)
2. Renforcer l'intégration de l'Est Varois au sein de l'armature urbaine régionale et positionner ce territoire sur l'arc méditerranéen
3. Anticiper l'implantation de la gare TGV grâce à la définition d'un projet de développement urbain et économique à l'échelle du bassin de vie.
4. Améliorer et, si possible, accélérer les liaisons vers Toulon en TER voire en IC-GV
5. Renforcer l'offre TER entre l'Est Varois et la Côte d'Azur.

6.4 Pour la Côte d'Azur

1. Diminuer fortement le temps de parcours entre Paris et Nice (objectif souhaité d'un temps de trajet Paris - Nice Saint Augustin en 3h30 / 3h40) afin de conforter l'accessibilité de la Côte d'Azur et d'induire le maximum de report du trafic aérien vers le TGV pour pouvoir redéployer les capacités aéroportuaires sur les liaisons internationales.
2. Intégrer plus fortement la métropole azurée dans le réseau des métropoles de l'arc méditerranéen et du grand sud-est français, d'une part en accélérant les relations vers l'Ouest de la région PACA et la métropole lyonnaise, d'autre part, en accélérant les relations vers Gènes et Milan.

3. Renforcer le rôle de carrefour entre la France et l'Italie que joue déjà la métropole azurienne, grâce au prolongement de la LGV jusqu'à la frontière pour se connecter aux aménagements prévus côté italien.
4. Permettre le développement d'une offre TER à haut niveau de cadencement interne à la métropole,.
5. Structurer la métropole grâce à la desserte de ses pôles majeurs (Nice, la Vallée du Var, le bassin cannois, Monaco et Sophia-Antipolis) en aménageant trois gares majeures d'arrêt des TGV.

6.5 Pour Monaco

1. Permettre le développement du TER jusqu'à Nice, et au second plan jusqu'à Vintimille et sur le reste de la Côte d'Azur : améliorer l'accessibilité locale à Monaco.
2. Améliorer l'accessibilité longue distance vers l'Ouest comme vers l'Est par la création d'une gare facilement accessible : concevoir une ligne internationale dont la première phase s'arrêtant à Nice.