

Etudes complémentaires suite au débat public

Rapports

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



lille nice madrid montpellier cannes strasbourg amsterdam frejus toulon st-raphaël



LGV PACA et dynamiques territoriales : contexte et enjeux socio-économiques en PACA

Juin 2008





LGV PACA et dynamiques territoriales : contexte et enjeux socio-économiques en Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Juin 2008

LOUIS BERGER France

Ingénierie – Economie – Aménagement
lbparis@louisberger.com
(33 1) 01 45 78 39 39





TABLE DES MATIERES

I.	INTRODUCTION	5
I.1.	OBJECTIFS DU RAPPORT	5
I.2.	PRESENTATION DU PERIMETRE D'ETUDE	7
I.3.	ARTICULATION DU RAPPORT	7
II.	DIAGNOSTIC TERRITORIAL	8
II.1.	POPULATION ET ORGANISATION TERRITORIALE DANS LA ZONE D'ETUDE	8
II.1.1.	<i>Diagnostic régional</i>	8
II.1.2.	<i>Organisation territoriale</i>	9
II.2.	DIAGNOSTIC ECONOMIQUE REGIONAL	12
II.2.1.	<i>Introduction</i>	12
II.2.2.	<i>Agriculture</i>	15
II.2.3.	<i>Industrie</i>	16
II.2.4.	<i>Recherche et économie de la connaissance</i>	18
II.2.5.	<i>Services aux entreprises</i>	20
II.2.6.	<i>Tourisme</i>	21
II.2.7.	<i>Synthèse : principaux atouts et faiblesses de la région</i>	23
II.3.	PRESENTATION ET DIAGNOSTICS ECONOMIQUES INFRA-REGIONAUX	25
II.3.1.	<i>Principauté de Monaco</i>	27
II.3.2.	<i>Département des Alpes Maritimes</i>	32
a.	Zone d'emploi de Menton	32
b.	Zone d'emploi de Cannes - Grasse - Antibes	34
c.	Zone d'emploi de Nice Côte d'Azur	37
II.3.3.	<i>Département du Var</i>	39
a.	Zone d'emploi de Toulon :	39
b.	Zone d'emploi de Fréjus - Saint-Raphaël	44
c.	Zone d'emploi de Draguignan	46
II.3.4.	<i>Département des Bouches-du-Rhône</i>	48
a.	Zone d'emploi de Marseille Aubagne	48
b.	Zone d'emploi d'Aix-en-Provence	53
c.	Zone d'emploi de l'Etang-de-Berre	55
d.	Zone d'emploi de Fos-sur-Mer	56
e.	Zone d'emploi de Salon	58
II.3.5.	<i>Département du Vaucluse</i>	60
a.	Zone d'emploi d'Avignon	60
II.4.	SYNTHESE : PRINCIPAUX BESOINS EN TERMES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE AU SEIN DES PRINCIPALES ZONES D'EMPLOIS DE LA REGION ET DE LA PRINCIPAUTE DE MONACO	63
II.4.1.	<i>La région PACA</i>	63
II.4.2.	<i>La Principauté de Monaco</i>	64
II.4.3.	<i>Département des Alpes Maritimes</i>	64
a.	Zone d'emploi de Menton	65
b.	Zone d'emploi de Cannes - Grasse - Antibes	65
c.	Zone d'emploi de Nice Côte d'Azur	65
II.4.4.	<i>Département du Var</i>	66
a.	Zone d'emploi de Toulon	66
b.	Zone d'emploi de Fréjus - Saint-Raphaël	67
II.4.5.	<i>Département des Bouches-du-Rhône</i>	67
a.	Zone d'emploi de Marseille Aubagne	67
b.	Zone d'emploi d'Aix-en-Provence	68
c.	Zone d'emploi de l'Etang-de-Berre	68
d.	Zone d'emploi de Fos-sur-Mer	69
e.	Zone d'emploi de Salon	69
II.4.6.	<i>Zone d'emploi d'Avignon</i>	69



III.	STRATEGIES TERRITORIALES ET PRINCIPAUX PROJETS.....	70
III.1.	DYNAMIQUES ET STRATEGIES ECONOMIQUES REGIONALES.....	70
III.1.1.	<i>Dynamique démographique régionale</i>	70
III.1.2.	<i>Dynamique économique régionale</i>	72
III.1.3.	<i>La stratégie régionale de développement économique</i>	73
a.	L'appui aux réseaux économiques : pôles de compétitivité et Prides.....	74
b.	Le développement de l'économie de la connaissance et le soutien à l'innovation.....	76
III.2.	STRATEGIES ECONOMIQUES INFRAREGIONALES ET PRINCIPAUX PROJETS URBAINS.....	78
III.2.1.	<i>La Principauté de Monaco</i>	79
III.2.2.	<i>Zone d'emploi de Nice</i>	80
III.2.3.	<i>Zone d'emploi de Fréjus Saint Raphaël</i>	82
III.2.4.	<i>Le Golfe de Saint-Tropez</i>	83
III.2.5.	<i>Zone d'emploi de Toulon</i>	84
III.2.6.	<i>Zone d'emploi de Marseille</i>	85
III.2.7.	<i>Zone d'emploi d'Aix-en-Provence</i>	86
III.2.8.	<i>Zone d'emploi d'Avignon</i>	87
III.3.	DYNAMIQUES INSTITUTIONNELLES AU SEIN DE L'ARC MEDITERANEEN.....	88
III.3.1.	<i>Définitions de l'Arc méditerranéen</i>	88
III.3.2.	<i>Structure de l'Arc méditerranéen français</i>	88
III.3.3.	<i>Métropoles étrangères de l'Arc méditerranéen</i>	90
IV.	LE SYSTEME DES TRANSPORTS : ETAT DES LIEUX ET HORIZON 2020.....	93
IV.1.	SYSTEME DE TRANSPORT ACTUEL ET STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT.....	93
IV.1.1.	<i>Congestion routière en PACA</i>	93
a.	Le secteur de la Côte d'Azur.....	94
b.	Le secteur Marseille / Aix-en-Provence.....	94
c.	Le secteur d'Avignon.....	94
d.	Le secteur de Toulon.....	95
e.	Autres secteurs.....	95
IV.1.2.	<i>La saturation des principales lignes de transport ferroviaire régional de voyageurs</i>	95
IV.1.3.	<i>La saturation à venir des principaux aéroports régionaux</i>	96
IV.1.4.	<i>La stratégie de développement des transports de la région</i>	96
IV.2.	OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT ACTUELLES.....	97
IV.2.1.	<i>L'offre de transport</i>	97
a.	Mode ferroviaire.....	99
b.	Mode routier.....	101
c.	Mode aérien.....	103
IV.2.2.	<i>Les trafics</i>	104
a.	Mode ferroviaire.....	104
b.	Mode routier.....	104
c.	Mode aérien.....	107
IV.3.	OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT A L'HORIZON 2020.....	108
IV.3.1.	<i>L'offre de transport</i>	108
a.	Mode ferroviaire : infrastructures.....	108
b.	Mode ferroviaire : services.....	113
c.	Mode routier : infrastructures.....	115
IV.3.2.	<i>Les trafics</i>	117
a.	Mode ferroviaire.....	117
b.	Mode routier.....	118
c.	Mode aérien.....	118
V.	EVOLUTION DE LA DESSERTE ET DES TRAFICS FERROVIAIRES AVEC LE PROJET LGV PACA.....	119
V.1.	LES DESSERTES EN SITUATION DE PROJET.....	119
V.1.1.	<i>Les trafics en situation de projet</i>	121
VI.	CONCLUSION : COMPARAISON DES PRINCIPALES SOLUTIONS ENVISAGEES.....	122

VII. BIBLIOGRAPHIE	123
VII.1. RAPPORTS.....	123
VII.2. CAHIERS D'ACTEURS (DEBAT PUBLIC)	124
VII.3. ARTICLES.....	124
VII.4. SITES INTERNET	124
VII.5. ACTEURS RENCONTRES	124

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Taux d'augmentation de la population dans les six départements de la Région PACA (1999-2005).....	8
Tableau 2 : Les plus grandes unités urbaines de la région au recensement de la population de 1999	10
Tableau 3 : Nombre d'emplois et répartition régionale en PACA au 31 décembre 2005.....	13
Tableau 4 : Structure de l'emploi agricole au 31 décembre 2005.....	15
Tableau 5 : Structure de l'emploi industriel en région PACA au 31 décembre 2005.....	18
Tableau 6 : Capacité d'accueil touristique en PACA en 2005.....	22
Tableau 7 : Prévisions de population de PACA entre 2005 et 2030 en millions d'habitants	70
Tableau 8 : Prévisions de population nationale entre 2005 et 2030 en millions d'habitants	70
Tableau 9 : comparaison des PIB régionaux et nationaux entre 2004 et 2006	72
Tableau 10 : Hypothèses sur la croissance en volume du PIB en France (en% par an).....	73
Tableau 11 : Les métropoles et territoires urbains de l'Arc méditerranéen français.....	89
Tableau 12 : Les métropoles françaises de l'Arc méditerranéen et des régions limitrophes.....	90
Tableau 13 : Les métropoles espagnoles et italiennes de l'Arc méditerranéen.....	91
Tableau 14 : Population et emplois des régions et principales villes de l'Italie du Nord	92
Tableau 15 : Desserte TGV Paris – PACA en 2007	100
Tableau 16 : Principales caractéristiques des trois principaux aéroports de PACA	104
Tableau 17 : Les principaux trafics en 2005.....	104
Tableau 18 : Trafic aérien pour les trois principaux aéroports de PACA, en millions de voyageurs (2007).....	107
Tableau 19 : infrastructures ferroviaires en situation de référence en Italie	111
Tableau 20 : Evolution de la desserte TGV Paris-PACA entre 2005 et 2020.....	114
Tableau 21 : Evolution de la desserte TGV province-province Nord / Est / Ouest avec PACA	114
Tableau 22 : Evolution de la desserte TGV province – province Sud - Ouest et Sud avec PACA	114
Tableau 23 : Infrastructures routières en situation de référence en Italie	116
Tableau 24 : Les trafics Grandes Lignes à l'horizon 2020 sans LGV PACA par type de relation.....	117
Tableau 25 : Estimation des trafics de passagers des principaux aéroports de PACA en référence (2020)	119
Tableau 26: Nombre de circulations TGV par jour en AR.....	120
Tableau 27 : L'offre ICGV PACA.....	121
Tableau 28 : Les impacts du projet LGV PACA en termes d'évolution du trafic grandes lignes	121
Tableau 29 : Evolution du trafic régional (en millions de voyageurs).....	122

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Articulation de la démarche d'évaluation socio économique	6
Figure 2 : L'aire d'étude.....	7
Figure 3 : Articulation du rapport.....	8
Figure 4 : Les espaces vécus dans la région PACA en 2002.....	11
Figure 5 : Cœurs métropolitain en PACA et en Languedoc-Roussillon et espaces de diffusion de la périurbanisation	12
Figure 6 : Répartition des emplois en PACA au 31 décembre 2005	13
Figure 7 : Typologie des espaces en PACA	15
Figure 8 : Répartition des effectifs de la recherche sur les principaux sites en PACA.....	20
Figure 9 : Répartition de la capacité touristique dans la région en 2005	23
Figure 10 : Les SCOT en PACA	26
Figure 11 : Périmètre de la Principauté de Monaco.....	27



Figure 12 : Répartition du chiffre d'affaires total du secteur privé par type d'activité en 2005	28
Figure 13 : Provenance géographique des salariés actifs en Principauté pour 2006	30
Figure 14 : Evolution du nombre de salariés entre 2002 et 2006 en fonction de leur lieu de résidence.....	30
Figure 15 : Périmètre de la zone d'emploi de Menton	33
Figure 16 : Périmètre de la zone d'emploi de Cannes - Grasse - Antibes.....	35
Figure 17 : Périmètre de la zone d'emploi de Nice Côte d'Azur	37
Figure 18 : Périmètre de la zone d'emploi de Toulon	40
Figure 19 : Les principaux pôles attractifs sur le territoire de Toulon-Provence-Méditerranée	42
Figure 20 : Périmètre de la zone d'emploi de Fréjus Saint-Raphaël	44
Figure 21 : Périmètre de la zone d'emploi de Draguignan	46
Figure 22 : Périmètre de la zone d'emploi de Marseille Aubagne.....	49
Figure 23 : Localisation des principaux pôles d'activité dans l'agglomération de Marseille Provence Métropole	50
Figure 24 : Les principaux employeurs dans l'aire urbaine de Marseille	51
Figure 25 : Périmètre de la zone d'emploi d'Aix-en-Provence.....	53
Figure 26 : Périmètre de la zone d'emploi de l'Étang de Berre	55
Figure 27 : Périmètre de la zone d'emploi de Fos-sur-Mer	57
Figure 28 : Périmètre de la zone d'emploi de Salon	59
Figure 29 : Périmètre de la zone d'emploi d'Avignon	61
Figure 30 : Taux d'évolution de la population entre 2000 et 2020.....	71
Figure 31 : Les populations dans la région PACA en 2020	72
Figure 32 : intercommunalités actuelles et en projet en PACA	78
Figure 33 : Inscription des communautés d'agglomération dans les zones d'emplois en PACA.....	79
Figure 34 : Saturation routière en heures de pointe, en 2004.....	94
Figure 35 : Les déplacements TER en 2004	95
Figure 36 : Flux annuels TER en 2002 sur la région PACA	96
Figure 37 : l'offre de transport en PACA	98
Figure 38 : Réseau ferré en PACA.....	99
Figure 39 : Principales dessertes TER en 2005.....	100
Figure 40 : Desserte conventionnée avec la SNCF en 2005	101
Figure 41 : Le réseau routier en PACA	102
Figure 42 : Lignes routières express régionales de PACA en 2007.....	103
Figure 43 : Total Voyages Jour Moyen HS de personnes (2004)	105
Figure 44 : Trafic routier 2006 sur les principaux axes de PACA	106
Figure 45 : Programme stratégique pour les infrastructures ferroviaires (PEIT) pour le Portugal (2015) et l'Espagne (2020). Réseau Fret	112
Figure 46 : Les investissements ferroviaires retenus pour l'étude de la situation de référence	113
Figure 47 : Evolution de l'offre journalière des TER entre 2005 et 2020	115
Figure 48 : Réseau structurant des routes 2020 prévues par le PEIT	117
Figure 49 : Trafic routier sur le réseau de référence à horizon 2020	118

I. INTRODUCTION

I.1. OBJECTIFS DU RAPPORT

Ce rapport s'inscrit dans le cadre de la deuxième phase des études complémentaires au débat public. Sa finalité est l'évaluation des scénarios étudiés en procédant par les étapes suivantes :

- ▶ la réalisation des diagnostics des situations socio-économiques actuelle et future (à l'horizon 2020) des territoires concernés par le projet de ligne à grande vitesse PACA ;
- ▶ la définition des besoins de ces territoires à l'horizon du projet (2020) ;
- ▶ l'analyse des besoins futurs de ces territoires à partir desquels pourra être élaborée par la suite une analyse multicritère des scénarios étudiés qui viendra compléter les bilans socio-économiques ;
- ▶ l'évaluation des scénarios.

Pour ce faire, l'équipe de Louis Berger France s'est appuyée sur :

- ▶ les documents du débat public (études préparatoires, cahiers d'acteurs, synthèse de débats, etc.),
- ▶ les documents statistiques de l'INSEE, des directions régionales de l'environnement, des collectivités locales, agences d'urbanisme et des chambres de commerce,
- ▶ les documents de planification élaborés par les collectivités territoriales (SRADT¹, SCOT², PDU³),
- ▶ des rencontres avec des acteurs politiques et économiques locaux en PACA, Languedoc-Roussillon, à la Principauté de Monaco et en Ligurie. Trente-six (36) institutions et d'organismes publics/parapublics ont ainsi été consultés ;
- ▶ un ensemble de travaux de recherche et d'études portant sur les dynamiques socio-économiques en Provence-Alpes-Côte D'Azur⁴,
- ▶ les projets d'investissement et d'offre de service de transports dans l'aire d'étude à horizon 2020 qui définissent une situation de référence (situation future sans le projet LGV PACA),
- ▶ des analyses de trafic en situation actuelle et des projections à horizon 2020 (qui s'assimilent aux demandes de transport actuelles et futures),
- ▶ l'analyse fonctionnelle des scénarios de projet.

Ce travail constitue un préalable à l'évaluation globale du projet LGV PACA. La figure 1 ci-dessous représente la démarche permettant d'élaborer cette dernière, constituée d'une part des bilans socio-économiques des scénarios de projet et d'autre part de l'évaluation économique et sociale qui intègre la capacité de ces scénarios à répondre aux besoins identifiés des territoires concernés par le projet.

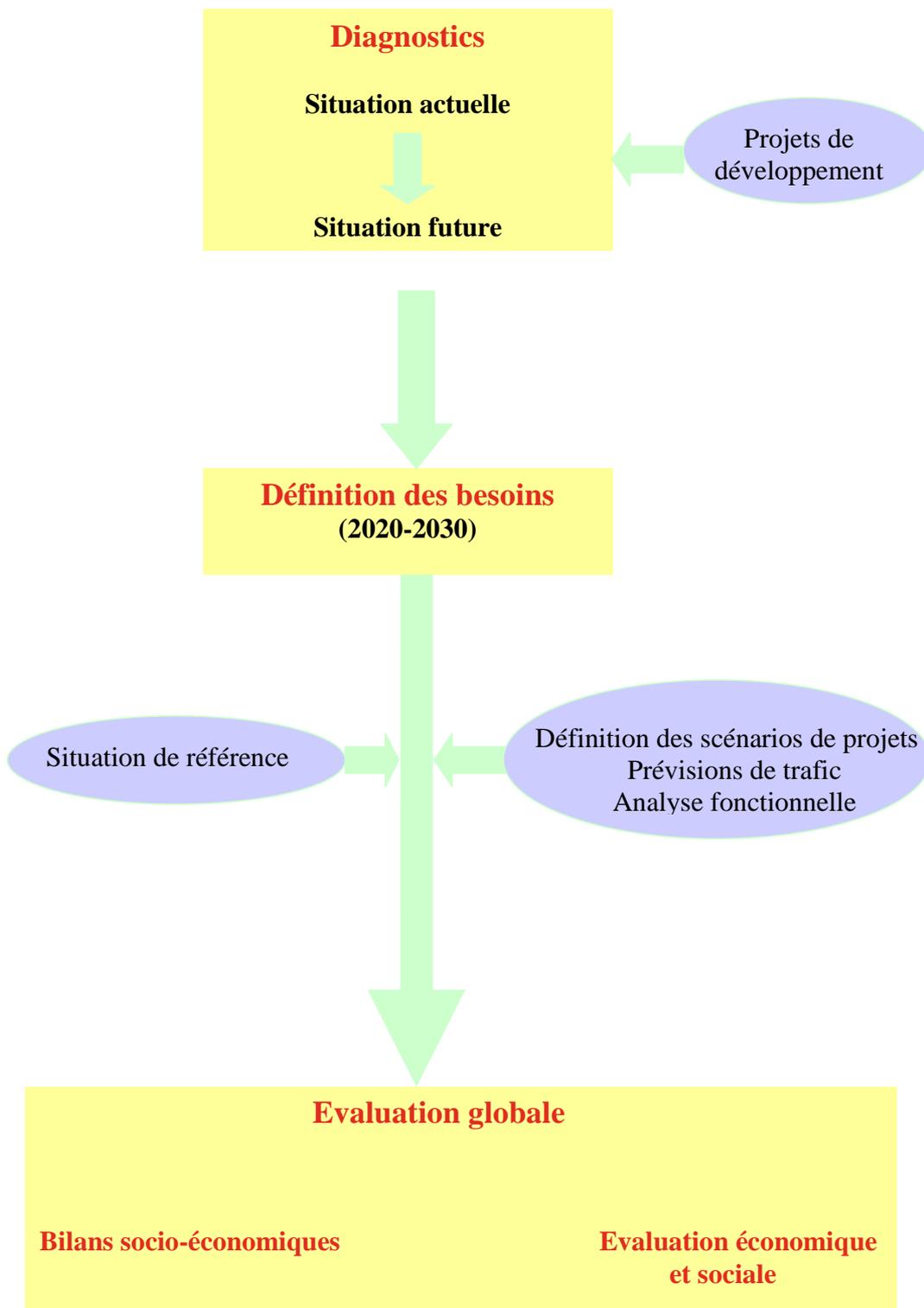
¹ Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire.

² Schéma de cohérence territoriale.

³ Plan de déplacement urbain.

⁴ Par souci de simplification, nous utiliserons l'acronyme PACA dans la suite de ce rapport pour désigner la région Provence-Alpes-Côte D'azur.

Figure 1 : Articulation de la démarche d'évaluation socio économique



I.2. PRESENTATION DU PERIMETRE D'ETUDE

Le périmètre d'étude se compose de la région PACA et de La Principauté de Monaco. Pour mieux en appréhender les dynamiques économiques et territoriales ainsi que les enjeux en termes d'infrastructures et de services de transport, l'analyse intégrera certaines données concernant :

- ▶ les départements du Gard et de l'Hérault compte tenu des échanges non négligeables entre les agglomérations de Nîmes et Montpellier et la région PACA ;
- ▶ la Ligurie avec laquelle l'aire urbaine de Nice et La Principauté de Monaco entretiennent des relations très fortes, pouvant justifier le projet d'un prolongement à terme de la LGV PACA vers cette région italienne.

L'ensemble compose ce que nous appellerons l'aire d'étude, représentée dans la figure ci-dessous.

Figure 2 : L'aire d'étude



Cartographie : Louis Berger France

I.3. ARTICULATION DU RAPPORT

Ce rapport comprend quatre parties. Dans un premier temps, nous proposerons un diagnostic territorial en situation actuelle. Deux échelles ont été choisies pour ce faire :

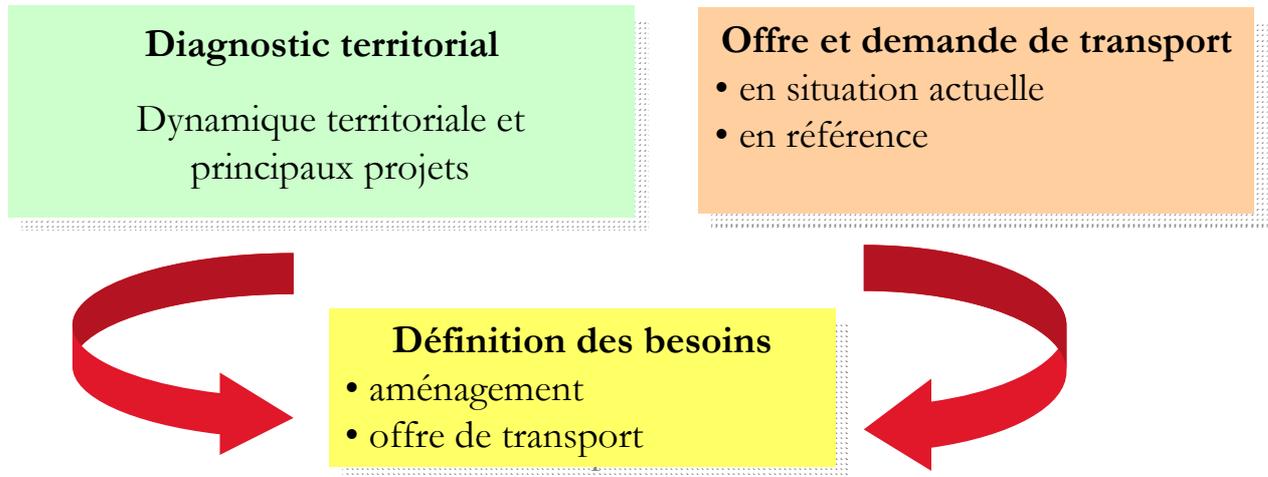
- ▶ une échelle régionale (diagnostic pour la région PACA),
- ▶ une échelle infrarégionale permettant de mieux prendre en compte la diversité des situations dans les communautés d'agglomération situées dans les espaces urbains, principalement concernés par les liaisons ferroviaires à grande vitesse.

Le diagnostic de la situation future, qui sera élaboré dans une deuxième partie, s'appuiera sur ce même découpage, auquel seront ajoutés des niveaux intermédiaires (aires urbaines, SCOT, départements) lorsque cela s'avérera plus pertinent pour tenir compte des dynamiques institutionnelles et des projets de développement économique. Ce diagnostic aboutira à une analyse des besoins des territoires sous l'angle des dynamiques impulsées par les acteurs institutionnels et économiques.

Une troisième partie consacrée à l'adéquation entre l'offre et la demande de transport en situation actuelle et en référence amènera à l'identification des besoins des territoires en termes d'infrastructures et de services de transport.

Enfin, la quatrième partie consistera en l'évaluation des scénarios étudiés.

Figure 3 : Articulation du rapport



II. DIAGNOSTIC TERRITORIAL

II.1. POPULATION ET ORGANISATION TERRITORIALE DANS LA ZONE D'ETUDE

II.1.1. Diagnostic régional

Avec 4,8 millions d'habitants estimés au 1^{er} janvier 2006, la région PACA est la troisième de France métropolitaine dont elle représente près de 8%. La région a gagné près de 280 000 habitants depuis 1999, soit environ 40 000 par an contre moins de 30 000 au cours de la décennie 90. 10% de ses habitants n'habitaient pas dans la région cinq ans auparavant.

Tous ses départements, en particulier les départements alpins, connaissent une croissance rapide de la population, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Taux d'augmentation de la population dans les six départements de la Région PACA (1999-2005)

Départements	Estimation de la population au 1er janvier 2005	Evolution de la population 1999-2005	Taux annuel moyen d'évolution 1999-2005 (%)		
			Total	Dû au solde naturel	Dû au solde apparent des entrées et des sorties
Alpes de Haute-Provence	153 000	14 000	1,6	0,0	1,6
Hautes-Alpes	132 000	10 000	1,4	0,2	1,2
Alpes-Maritimes	1 064 000	53 000	0,9	0,0	0,9
Bouches-du-Rhône	1 906 000	72 000	0,6	0,4	0,2
Var	967 000	69 000	1,3	0,1	1,2
Vaucluse	529 000	30 000	1,0	0,3	0,7

Source : Insee - Recensement de la population 1999 et estimations de population au 1er janvier 2005

La plupart des communes-centre des principales agglomérations gagnent de la population, alors que la majorité en perdait au cours des années 90. Le rythme d'accroissement de la population de la région (0,9% par an) est moins élevé que celui de ses voisines méridionales du Languedoc-Roussillon (1,4%), Midi-Pyrénées (1,1%) et Corse (1%), et sensiblement égal à celui de l'Aquitaine, de la Bretagne, des Pays de la Loire et de Rhône-Alpes. Il est nettement supérieur au rythme d'accroissement de la France métropolitaine (0,6% par an en moyenne).



Mais c'est dans les communes périurbaines éloignées, notamment dans le moyen pays, que la progression démographique est la plus rapide en valeur relative.

Si en PACA, l'excédent des naissances sur les décès (excédent naturel) contribue de façon non négligeable à la croissance démographique, celle-ci est cependant surtout alimentée par les migrations en provenance des régions situées au Nord et à l'Est, en particulier de la région parisienne. En effet, si on ne prend en compte que les échanges migratoires avec les autres régions de France métropolitaine⁵, l'Ile-de-France contribue pour près de 60% à l'excédent migratoire régional de PACA. Hors Ile-de-France, le Nord-Pas-de-Calais apporte la plus forte contribution à cet excédent migratoire (entre 2 500 et 3 000 personnes par an) car il y a beaucoup plus de migrations de cette région vers PACA que de mouvements inverses.

II.1.2. Organisation territoriale⁶

La population de PACA est concentrée sur le littoral et le long de l'axe rhodanien, la région est fortement urbanisée (92% de la population habite dans une commune de plus de 2 000 habitants, pour 82% au niveau national) et compte 3 des 10 plus grandes agglomérations françaises : Marseille, Toulon et Nice.

La région PACA est une région urbaine multipolaire : sur les 32 agglomérations de plus de 10 000 habitants, 7 en ont plus de 50 000. Les communes rurales proches des villes se repeuplent et de vastes métropoles de taille européenne se construisent autour de Marseille, de Nice, de Toulon et d'Avignon. Sept habitants sur dix résident dans l'une des 7 agglomérations de plus de 50 000 habitants.

L'amplification des déplacements quotidiens, les dissociations entre lieux d'habitat et lieux de travail, les localisations des zones d'activité sont à l'origine d'un important mouvement de métropolisation. L'agglomération de Marseille-Aix a peu de relations avec celle de Nice. Le réseau autoroutier l'a rapprochée de celle de Toulon. Celle de Cannes-Grasse-Antibes, la plus attractive de toute la France entre 1975 et 1982, a disparu, intégrée maintenant à celle de Nice.

Ce phénomène d'étalement urbain est particulièrement développé. Si 12% de l'aire d'étude est constituée de zones urbaines agglomérées ou denses, près de 25% de l'aire d'étude est occupée par des zones d'habitat individuel diffus, aussi bien le long du littoral que dans le moyen et l'arrière pays. L'étendue et le développement de ces zones constitue un défi autant pour le projet de LGV PACA que pour la préservation des terres agricoles ou des paysages remarquables.

Aujourd'hui, 92% des habitants de la région vivent dans des unités urbaines⁷ qui forment un vaste espace continu dans la vallée du Rhône et le littoral méditerranéen. Les quatre grandes agglomérations de Marseille-Aix-en-Provence, Nice, Toulon et Avignon regroupent les deux tiers de la population régionale.

⁵ L'INSEE ne dispose pas d'informations sur les migrations de la région vers l'étranger et les DOM-TOM. Il n'est donc pas possible de calculer un solde migratoire prenant en compte l'ensemble des migrations.

⁶ Selon la définition de l'INSEE, une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

⁷ En France, selon la définition qu'en donne l'INSEE, une unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes (dites urbaines) dont plus de la moitié de la population réside dans une zone agglomérée de plus de 2 000 habitants dans laquelle aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres.

Tableau 2 : Les plus grandes unités urbaines de la région au recensement de la population de

1999⁸

Villes	Population sans doubles comptes	Part dans la population régionale (en%)
Marseille-Aix-en-Provence	1 349 772	30,0
Nice	888 784	19,7
Toulon	519 640	11,5
Avignon ⁹	253 580	///
Fréjus	83 840	1,9
Menton-La Principauté de Monaco (partie française)	66 410	1,5
Arles ¹⁰	53 057	///
Salon-de-Provence	50 017	1,1
Draguignan	41 533	0,9
Istres	38 993	0,9

Source : Insee - Recensement de la population de 1999

Il y a 23 aires urbaines dans la région qui regroupent 86% de la population. Les Bouches-du-Rhône et la Côte D'Azur accueillent la plupart d'entre-elles dans une continuité quasiment ininterrompue. Les pôles ruraux sont des communes ou des unités urbaines ayant 2 000 emplois ou plus et dont le nombre d'emplois est supérieur à celui des actifs résidents. Il s'agit de petites communes qui bénéficient d'implantations industrielles. Marseille-Aix, Grasse, Cannes, Antibes et Nice bénéficient de plus de 100 000 emplois stratégiques dans les transports, les services aux entreprises, le commerce de gros et les activités artistiques. Marseille, Aix-en-Provence et Nice sont de grands pôles universitaires, Toulon est bien équipé en I.U.T. et en écoles d'ingénieurs, Avignon en équipements culturels, Cannes et Nice sont des villes de congrès et de tourisme. Marseille est incontestablement la capitale régionale.

Les quatre grandes aires urbaines littorales et la vallée du Rhône procurent l'essentiel de la croissance démographique de la région. Une agglomération unique englobe Nice, Cannes et Antibes et crée un continuum urbain au sein du littoral de Fos à Vintimille. Cette bande remonte vers le moyen-pays. La croissance démographique est forte dans les petites aires urbaines : Orange, l'Isle-sur-la-Sorgue, Cavaillon, Salon, Miramas, Istres et Fos/Mer. La périurbanisation est particulièrement prononcée autour de Marseille-Aix-en-Provence. Les grandes villes ne retiennent pas la population. En revanche, l'espace à dominante urbaine est passé de 10 246 km² en 1990 à 14 010 km² en 1999, tandis que l'espace à dominante rurale a connu une évolution inverse, passant de 21 154 km² à 17 390 km² sur la même période. L'espace à dominante rurale connaît une croissance soutenue de sa population : 20% seulement des communes qui relèvent de l'espace à dominante rurale sont en déclin démographique.

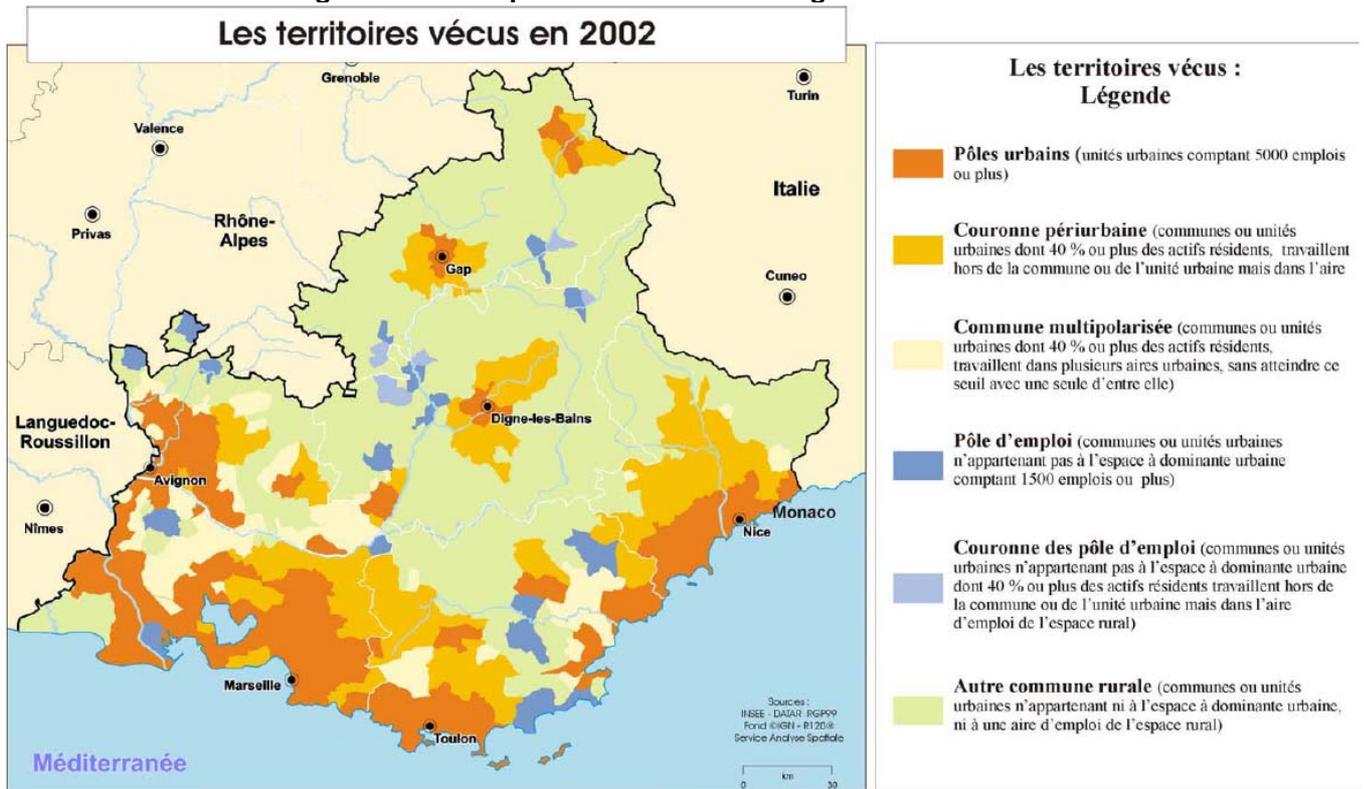
La figure 4 ci-dessous représente les espaces vécus en 2002 et permet de mieux percevoir cet étalement urbain.

⁸ Compte tenu de l'étalement des recensements par l'INSEE, les données de 1999 restent les plus récentes à l'échelle des unités urbaines.

⁹ L'agglomération d'Avignon s'étend sur trois départements : les Bouches-du-Rhône, le Gard et le Vaucluse.

¹⁰ L'agglomération d'Arles s'étend sur deux départements : les Bouches-du-Rhône et le Gard.

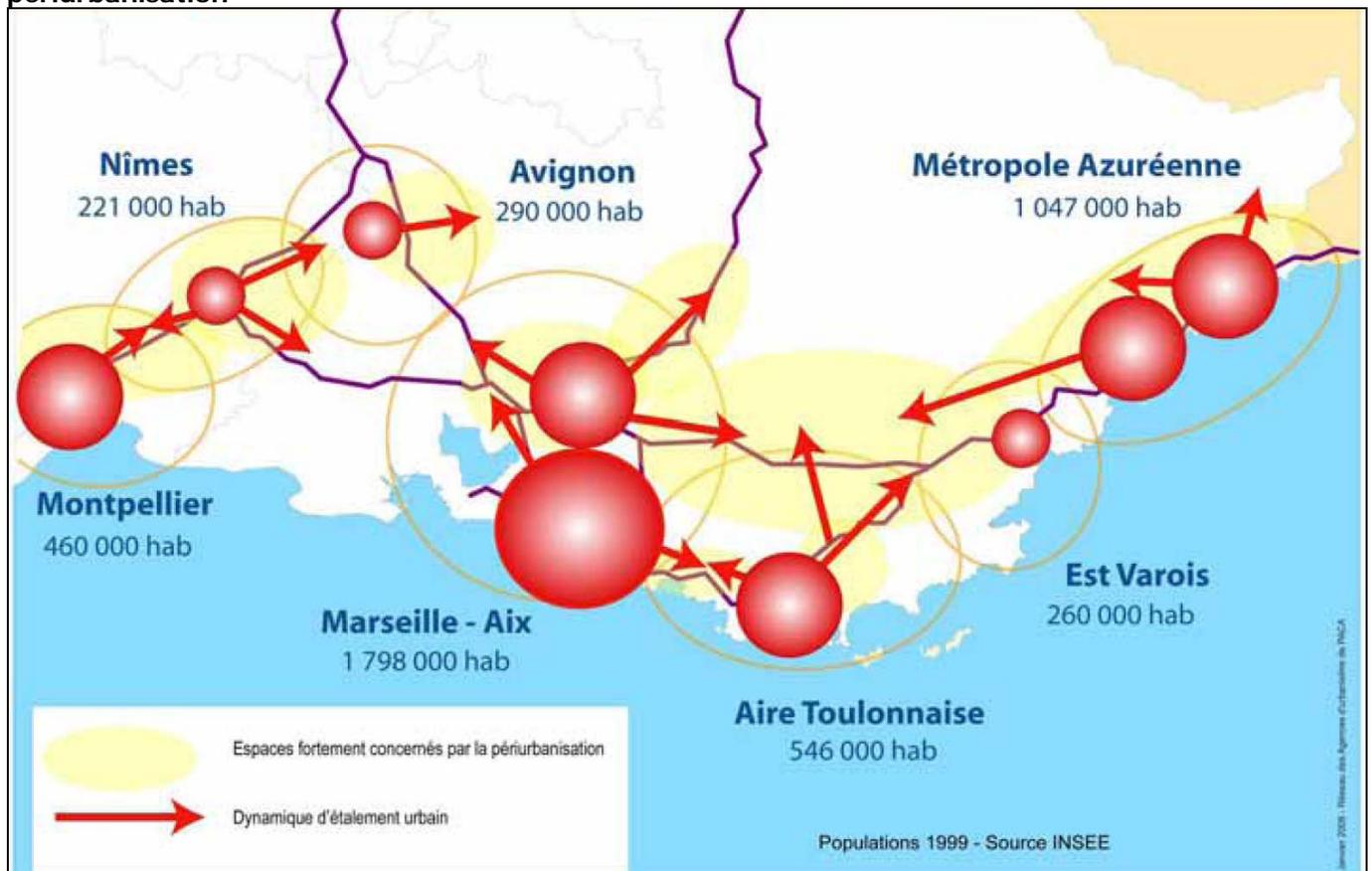
Figure 4 : Les espaces vécus dans la région PACA en 2002



Source : Région Provence Alpes-Côte d'Azur, SRADT

La figure 5 ci-dessous indique l'espace de diffusion de ce processus de périurbanisation à partir des cœurs métropolitains de PACA et du Languedoc-Roussillon.

Figure 5 : Cœurs métropolitain en PACA et en Languedoc-Roussillon et espaces de diffusion de la périurbanisation



Sources : ADAAM, AUDAT, AGAM (2008)

II.2. DIAGNOSTIC ECONOMIQUE REGIONAL

II.2.1. Introduction

La région PACA fait partie des trois régions les plus productives du pays. Son économie relève d'une France du Sud marquée par le poids des activités tertiaires et la faiblesse relative de l'industrie : cette dernière ne représente que 11% de la valeur ajoutée brute régionale alors que les activités tertiaires représentent plus de 80% de la valeur ajoutée régionale.

L'emploi total en PACA a progressé de 12% entre 1999 et 2004, cinq points de plus que la moyenne nationale. Ce gain est essentiellement dû aux activités de services. Plus de 80% des emplois de la région PACA sont tertiaires. La région est en seconde position à ce titre après l'Île de France (85%) et avant la Corse (80%). La progression des emplois est cependant insuffisante pour répondre à la demande de la population active et la région se caractérise par un taux de chômage élevé de près de 12% en 2005, le troisième après ceux du Languedoc-Roussillon (14%) et du Nord Pas-de-Calais (13%) alors que le taux national est de 10%.

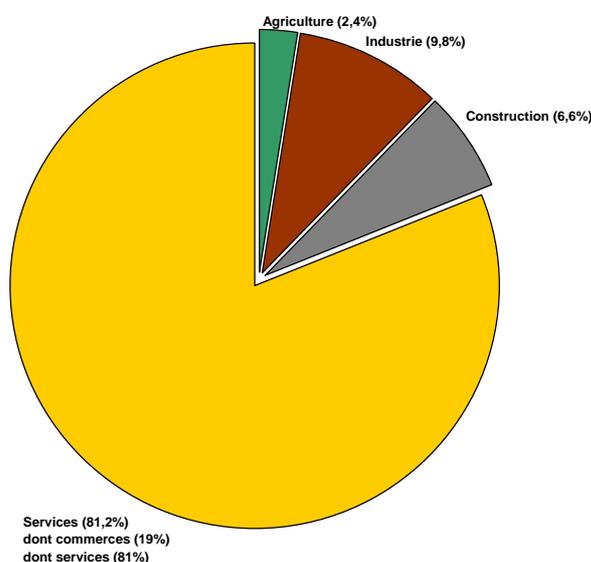
Au 1er janvier 2006, la région PACA comptait environ 1,8 million d'emplois (dont 1,6 million d'emplois salariés), soit 16 700 (dont 13 900 salariés) de plus qu'au 1er janvier 2005. En un an, l'emploi a augmenté de 0,9%, soit un rythme inférieur à celui de 2004 (+ 1,5%) mais supérieur au niveau national (+ 0,6%).

Tableau 3 : Nombre d'emplois et répartition régionale en PACA au 31 décembre 2005¹¹

Secteurs	Nombre total d'emplois	Part régionale
Agriculture	43 087	2,4%
Industrie	177 988	9,8%
Construction	120 303	6,6%
Tertiaire	1 473 703	81,2%
<i>dont commerces</i>	276 863	18,8%
<i>dont services</i>	1 196 840	81,2%
Total	1 815 081	100,0%

Source : INSEE, 2006

Figure 6 : Répartition des emplois en PACA au 31 décembre 2005



Source : INSEE, 2006

Le taux de croissance de l'emploi dans la région est supérieur à celui de la France pour la septième année consécutive. Entre 1999 et 2006, l'emploi total a augmenté de 15,7% en PACA contre 9,2% au niveau national. En moyenne annuelle depuis 10 ans, entre 1990 et 2000, 9 300 emplois sont créés dans la région tous les ans, ce qui la place en tête, à ce titre, de toutes les régions françaises. Ces résultats varient sensiblement d'une année à l'autre. De 1990 à 1996, l'emploi total est stable. A partir de 1997, il augmente sensiblement dans une conjoncture nationale plus favorable.

Le marché du travail connaît des tendances contradictoires. Ainsi, entre 1999 et 2003, la réduction de l'emploi salarié agricole (1 500 salariés de moins) confirme les analyses faites sur la période 1990 à 1999 même si cette réduction est nettement plus forte au niveau national. A l'opposé, avec des gains d'emplois salariés sur la période

¹¹ Les données d'emploi au 31/12/2005 sont provisoires. Des résultats révisés au niveau France métropolitaine seront publiés par l'Insee mi-septembre 2007, à l'occasion de la publication des estimations trimestrielles d'emploi salarié. Les résultats définitifs pour 2005, au niveau départemental ne seront disponibles qu'au premier trimestre 2008.

Par ailleurs, les données sur le chômage sont provisoires pour 2006 du fait du report à l'automne 2007 du calage national annuel sur les résultats de l'enquête emploi. En 2006, ces séries traduisent donc essentiellement les variations du nombre de demandeurs d'emploi en fin de mois de catégorie 1, 2 et 3 hors activité réduite inscrits à l'ANPE.



récente 1999-2003, la construction (+ 11 500 postes), l'industrie (+8 800 postes) inversent les tendances de réduction d'effectifs qu'ils connaissaient depuis plusieurs années. Le tertiaire gagne 162 000 emplois sur la même période, ce qui confirme son rôle moteur dans la création d'emplois en région.

Ce sont donc essentiellement les activités tertiaires qui contribuent à la création d'emplois. La reprise économique des années 1997 s'est traduite par la fin du déclin des emplois industriels et de la construction dont le nombre recommence à augmenter à partir de 1997 pour les premiers et à partir de 1998 pour les seconds. Les 35 heures ont aussi joué leur rôle. Dans la région, 35 000 entreprises les ont mis en œuvre, contribuant à la création de 24 000 postes. Mais ces créations ne suffisent pas au regard de l'ensemble des actifs et le taux de chômage est particulièrement élevé.

En effet, dans un contexte de tertiarisation des économies métropolitaines, les créations d'emploi ont dans un premier temps bénéficié aux actifs issus des migrations interrégionales. Les emplois développés sont souvent accessibles à des actifs ayant un haut niveau de formation et des compétences spécialisées.

Ainsi, les actifs locaux non diplômés sont écartés de la dynamique de création d'emplois. A ces chômeurs s'ajoutent les conjoints des actifs qui viennent s'installer et qui n'ont pas nécessairement de travail. Ce chômage se localise essentiellement dans les villes-centres et à l'intérieur des villes, ces phénomènes d'exclusion restant géographiquement concentrés sur quelques quartiers à l'écart du développement.

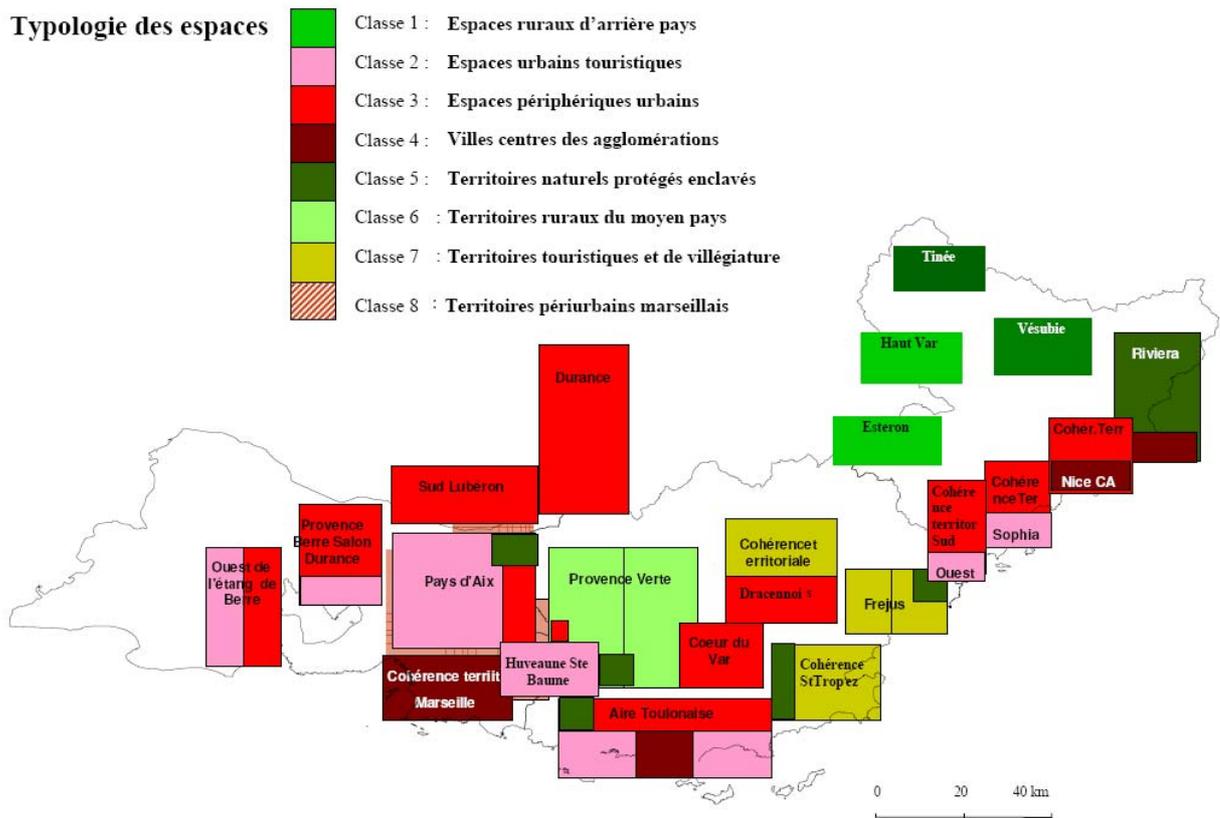
Les communes de l'arrière-pays, en dehors de la dynamique métropolitaine (que ce soit économiquement ou en tant que commune résidentielle) ont à la fois peu d'actifs, peu d'emplois, sont peu porteuses de création d'emplois, et subissent les contrecoups de la précarité.

Les enjeux économiques et sociaux régionaux se déclinent en effet de manière différenciée sur les territoires et les réalités locales. Le Plan régional de développement des formations a montré que les 22 bassins d'emploi de la région avaient entre eux certains points communs, formant ainsi des pôles socio-économiques ayant des traits dominants telles que la présence de certains secteurs d'activité, la taille des entreprises, les caractéristiques sociodémographiques de la population, les taux de scolarisation ou les niveaux de formation de la population, les niveaux de vie, le marché du travail, etc.

Cinq pôles socio-économiques ont ainsi été identifiés par l'observatoire régional des métiers (ORM) :

- ▶ la basse vallée du Rhône à dominante agricole et agro-alimentaire (13% de la population),
- ▶ l'Aire Métropolitaine Marseillaise à dominante portuaire et industrielle (37% de la population),
- ▶ le Moyen pays à dominante d'économie rurale,
- ▶ les Massifs alpins à dominante d'économie touristique de montagne,
- ▶ le Littoral azuréen et varois à dominante portuaire et touristique liée à la mer (38% de la population).

Figure 7 : Typologie des espaces en PACA



Source : SETEC Organisation, Université de Nice Sophia Antipolis (UMR ESPACES), études préparatoires au débat public sur la LGV PACA

II.2.2. Agriculture

L'agriculture de la région est comparable à celle de Languedoc-Roussillon par ses spécialisations dans la viticulture, les productions maraîchères et l'élevage ovin. L'agriculture représentait 50 000 équivalents temps plein en 2003 (43 000 au 31 décembre 2005), soit 2,6% de l'emploi régional (2,4% en 2005). L'activité agricole se professionnalise sur des exploitations de plus en plus grandes. La taille moyenne des exploitations est passée de 11 hectares (ha) en 1979 à 24 en 2000. Le tableau 4 ci-dessous indique la structure de l'emploi agricole en 2005.

Tableau 4 : Structure de l'emploi agricole au 31 décembre 2005

Nombre total d'emplois	Part des emplois salariés	Part des emplois non salariés
43 087	54%	46%

Source : INSEE, estimations

La région est la deuxième région française après le Languedoc-Roussillon pour la part de la superficie agricole utilisée pour les vignes et la première pour les cultures fruitières. L'essentiel (près de 90%) du chiffre d'affaires agricole est en effet issu des productions fruitières, légumières, horticoles et viticoles. **La viticulture est un élément important du dynamisme de l'agriculture provençale.** Si les surfaces en vigne sont stables, les productions sont de plus en plus de qualité comme le montre l'accroissement des productions de 14 AOC, principalement dans le Vaucluse et le Var. Il s'agit également de la première région agricole du pays pour le riz, les fleurs et les fruits et légumes. Intensives, appelant à un grand savoir-faire, utilisant les méthodes de production les plus modernes (première région française pour les cultures sous serre et sous abris), ces productions augmentent pour les fruits et les plantes aromatiques mais diminuent pour les légumes, les œillets et



les roses. La région est de loin la première productrice de plantes à parfum, aromatiques et médicinales en croissance. Les productions de légumes se spécialisent dans les cultures sous serre qui répondent à l'évolution de la demande. L'arboriculture est irriguée dans les plaines et les vallées de la Durance et du Buëch. Elle représente le tiers du verger français et est en plein renouvellement. L'olivier et dans une moindre mesure l'amandier, sont en plein renouveau. Quatre territoires bénéficient d'une Appellation d'Origine Contrôlée pour leur huile d'olive : le pays d'Aix, la vallée des Baux et l'olive de Nice et des Alpes de Haute-Provence. Les fleurs occupent 1 770 hectares sur des territoires littoraux bien délimités : Ollioules, Hyères et Nice en sont les principaux centres de production.

Les productions animales jouent un rôle moteur dans l'entretien et l'aménagement de l'espace rural. En 2004, le troupeau ovin de 879 350 têtes est en diminution après avoir peu varié depuis 20 ans. Le troupeau caprin représente 29 835 têtes et répond à une forte demande de lait destinée à la fabrication de fromages. Celui de Banon vient d'obtenir l'Appellation d'Origine Contrôlée.

Sur une superficie totale de 3,2 millions d'hectares (ha), la surface agricole utilisée en 2004 est de 0,69 million d'ha, le territoire agricole non cultivé essentiellement pastoral de 0,27 million et les surfaces boisées de 1,2 million.

L'agriculture et la forêt occupent donc les trois quarts du territoire régional. Les terres arables constituent 33% de la surface agricole utile et les cultures permanentes 67%. Les céréales occupent la plus grande part des terres arables et les surfaces toujours en herbe représentent 68% des cultures permanentes. Parmi les exploitations fortement spécialisées, 30% le sont dans la viticulture, 21% en cultures fruitières, 9% en élevage ovin et 8% sont en maraichage.

II.2.3. Industrie

Traditionnellement tournée vers le commerce et le négoce, la région PACA ne se caractérise pas par une forte industrialisation. L'activité industrielle régionale représente 184 000 emplois en 2004, soit 11,3% du total des emplois dont la moitié dans les Bouches-du-Rhône. Après 10 ans de réduction d'effectifs (l'emploi industriel a baissé de plus de 11% entre 1991 et 2001), ces derniers se sont stabilisés et désormais progressent. L'industrie génère 11% de la valeur ajoutée brute produite dans la région (5 points de moins que la moyenne nationale) qui place au huitième rang des régions industrielles. Les 11 milliards d'euros de valeur ajoutée produite en 2003 ne représentaient en effet que 5% du total national. Toutefois, la région demeure, en 2004, marquée par le poids relativement faible de son industrie.

Ce sont les secteurs des industries agroalimentaires, de la chimie, de la mécanique, de la parachimie, de la parfumerie, de l'énergie, des produits minéraux et de la fabrication électrique et électronique qui caractérisent le mieux la région avec 60% des emplois salariés dans ce secteur. Les quatre premiers, en perte d'emplois, traduisent les spécialités historiques de la région, les autres, ses nouvelles ambitions.

La région bénéficie en effet de la croissance des industries à fort contenu technologique, notamment celles de la microélectronique et de la communication. Le secteur de la microélectronique s'appuie sur le développement de nouveaux centres dans l'Est (Sophia-Antipolis) et dans l'Ouest (Rousset-Gémenos) de la région. Ces implantations sont relativement récentes et n'ont pas hérité d'une ancienne histoire industrielle. Bien au contraire, sur un espace où la classe ouvrière est peu représentée, la culture industrielle fait défaut.

Caractérisée par un degré d'autonomie limité, l'industrie régionale de la microélectronique bénéficie de la présence de tous les principaux grands groupes mondiaux du secteur tels que ATMEL, ST Microelectronics, GEMALTO (issue de la fusion de GEMPLUS et AXALTO) ou Texas Instruments. 40% des emplois industriels de la filière relèvent d'établissements à capitaux majoritaires étrangers. La microélectronique se structure actuellement en PACA entre grands groupes représentés en région, établissements académiques et PME afin d'optimiser la relance des investissements en matière de recherche que permet le frémissement de la conjoncture dans le secteur. Ces grands établissements essaient et favorisent la création de petites entreprises qui se financent fréquemment par du capital risque.

Néanmoins, ce secteur vient de traverser une crise grave engagée en mars 2000 avec le retournement des marchés boursiers. GEMPLUS (aujourd'hui GEMALTO) a dû procéder à d'importants licenciements après l'entrée dans son capital d'un fond de pension américain et des entreprises ont disparu. Dans une période marquée dans



d'autres régions par des fermetures d'usines (ST Microelectronics à Rennes), l'environnement général de la région reste favorable au secteur et le renforce notamment en matière de formation avec la création du centre de microélectronique de Provence à Gardanne, la mutualisation des équipes et des programmes de recherche en microélectronique.

Les technologies de l'information et de la communication ainsi que le multimédia s'affirment comme un secteur en développement autour de trois pôles spécialisés :

- ▶ autour de Marseille avec le technopôle de Château-Gombert dans le domaine du logiciel et du conseil aux entreprises et de nombreuses petites entreprises qui développent des technologies innovantes et le pôle de la Belle de Mai à Marseille dans le multimédia ;
- ▶ le technopôle de Sophia-Antipolis avec de grandes entreprises et laboratoires (France-Télécom, RD, l'INRIA., I3S),
- ▶ le pôle multimedia (POLE SUD MULTIMEDIA) à Arles.

L'industrie est localisée autour de quatre pôles industriels, sur le littoral et les principales voies de communication et à proximité des principales villes :

- ▶ la région urbaine marseillaise est en PACA le pôle des industries traditionnelles dans l'agroalimentaire et l'énergie (Marseille), de l'aéronautique (Marignane, Istres), de la sidérurgie (Fos) et de la pétrochimie (Etang de Berre). C'est aussi celui de la construction électronique (Rousset, Gémenos, La Ciotat) et des industries des médias (Marseille) ;
- ▶ le pôle de Nice-Sophia-Antipolis est spécialisé dans le domaine des constructions électriques et électroniques (Cannes, Antibes, Valbonne), de la parfumerie (Grasse, Bar-sur-Loup) et de l'énergie (Nice) ainsi que dans les technologies de l'information, la santé, la recherche et les télécommunications (technopôle de Sophia-Antipolis) ;
- ▶ le pôle industriel toulonnais dominé par les activités de la défense, mais qui engage sa diversification vers les activités liées à la mer (offshore), à la métallurgie et à l'agroalimentaire ;
- ▶ le pôle d'Avignon qui présente des activités industrielles dominées par l'agroalimentaire, les produits minéraux et l'industrie du papier et des emballages.

Au-delà de ces concentrations, seules quelques entreprises industrielles importantes se développent le long de la vallée de la Durance en zone de montagne, tel le site de Sanofi-Aventis à Sisteron.

Si la diversité des activités caractérise le territoire, il va de soi que les zones spécialisées et plus concentrées présentent des risques de fermeture d'établissement ou de crise sectorielle, comme cela é été le cas à Saint-Auban où l'unité de production d'ARKEMA a été fermée. Peuvent ainsi être évoquées les zones bordant l'étang de Berre et celle de Fos très dépendantes de la présence d'établissements ou encore la zone de Carpentras (industrie agroalimentaire) très dépendante des marchés et décisions extérieures compte tenu des activités exportatrices.

L'industrie régionale se caractérise par une majorité de petites entreprises et quelques grands établissements.¹² Ce secteur comprend 26 000 établissements dont le siège se situe généralement dans la région. 2% des établissements ont plus de 50 salariés et emploient la moitié des salariés. 89% des établissements ont moins de 10 salariés. Ils se concentrent à proximité des grandes agglomérations et se redéployent fréquemment dans la sous-traitance. Les grands groupes sont faiblement représentés. Les principaux sont Elf-Atochem, Alcatel Espace, Thomson, Eurocopter, Naphtachimie, Shell-Chimie, Dassault Aviation. 17 établissements emploient plus de 500 salariés dans l'énergie, la sidérurgie, la chimie, l'aéronautique, l'agroalimentaire, la micro-électronique. L'indicateur de dépendance décisionnelle, calculé par la part des établissements ayant leur siège social dans la région par rapport à ceux qui l'ont hors région, est de 62,2% contre 74% dans l'ensemble des régions françaises. Ce sont les entreprises qui emploient entre 100 et 500 personnes qui sont les moins fréquentes. Or, elles constituent l'armature industrielle de la plupart des autres régions françaises.

¹² Atlas industriel de Provence- Alpes- Côte d'Azur- INSEE Edition 2002, cité dans le SRADT de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Les 177 000 emplois industriels sont plus qualifiés que dans les autres régions françaises. Les cadres et chefs d'entreprises en représentent 50% pour 39% au niveau national. 65% des ouvriers sont qualifiés contre 59% au niveau national. Cette donnée résulte de la place modeste des industries de main-d'œuvre et de la forte automatisation des grands groupes. Les nouvelles industries emploient une main-d'œuvre très qualifiée.

Tableau 5 : Structure de l'emploi industriel en région PACA au 31 décembre 2005

Nombre total d'emplois	Part des emplois salariés	Part des emplois non salariés
177 988	92%	8%

Source : INSEE, estimations

II.2.4. Recherche et économie de la connaissance

Pour faciliter les transferts entre la recherche et l'innovation, qui restent encore le point faible de la région¹³, tout un ensemble de structures spécialisées construisent un réseau d'échanges et de savoirs et notamment :

- ▶ 6 technopôles : l'Agroparc d'Avignon (agro-alimentaire), l'Europôle de l'Arbois (environnement), les Technopôles Marseille-Provence à Château-Gombert et Saint-Jérôme (Sciences pour l'ingénieur), le parc scientifique et technologique de Marseille-Luminy (Sciences de la vie), Toulon-Var-Technologies (environnement marin), le Technopole de Sophia-Antipolis (technologies de l'information, sciences du vivant et de l'environnement) ;
- ▶ 3 incubateurs académiques : Impulse (Aix-Marseille), PACA-Est (Nice) et Multimédia Belle de mai dans le multimédia éducatif et culturel ;
- ▶ une dizaine de structures d'accompagnement, d'incubateurs et de pépinières d'entreprises de hautes technologies comme Marseille- Innovation (Marseille), Créativa (Avignon), CEEI Provence (Aix-en-Provence), incubateurs Grand Luminy (Marseille).
- ▶ 3 centres régionaux d'innovation et de transfert de technologies :
 - agro-alimentaire à Avignon,
 - chimie-plasturgie- matériaux et optique-photonique (Pop-Sud) à Marseille.
- ▶ 8 centres technologiques.
- ▶

En définitive, les technologies clés présentes en région PACA, qui bénéficient tout à la fois d'entreprises de pointe et d'un important potentiel de recherche et de transfert sont l'agroalimentaire, la chimie-parachimie-plasturgie, l'environnement, la génomique, la mécanique, la microélectronique, l'optique-photonique, les sciences et technologies de l'information et de la communication, les sciences et technologies marines.

Les pôles de compétences qui se structurent dans la région par des synergies entre l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation sont les suivants :

- ▶ sciences de la vie et activités sportives (Marseille-Sud),
- ▶ ingénierie et techniques tertiaires (Marseille Euroméditerranée),
- ▶ sciences pour l'ingénieur (Marseille-Nord),
- ▶ sciences humaines (Aix et Nice),
- ▶ microélectronique et télécommunications (Gardanne, Rousset, Aix, Sophia-Antipolis),
- ▶ agrosociences (Avignon),
- ▶ sciences et technologie (Toulon- La Garde),
- ▶ santé et astronomie (Nice),

¹³ Troisième région de France par sa population et sa production économique, la région PACA est classée au 6ème rang des régions françaises en matière d'innovation par l'European Innovation Scoreboard (2003), derrière l'Ile-de-France, Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes, l'Alsace et la Franche-Comté.



- ▶ sciences et technologies de l'information et de la communication (Sophia- Antipolis),
- ▶ sciences de la mer (Villefranche-sur-Mer).

La dynamique de la recherche dans la région va se renforcer sur le site de Cadarache avec l'appareil expérimental pour définir une technologie de fusion thermonucléaire à partir de l'hydrogène (ITER).

La région compte, en 2003, près de 12 000 postes dans la recherche publique dont plus de 7 300 chercheurs et boursiers. A ce titre, Provence-Alpes-Côte d'Azur est la troisième région française après l'Île-de-France et Rhône-Alpes en termes de potentiel scientifique et technique.

La recherche publique est répartie en quatre pôles :

- ▶ Aix- Marseille (4 650 chercheurs),
- ▶ Nice-Sophia-Antipolis (2 070),
- ▶ Saint-Paul-les-Durance (1 550),
- ▶ Avignon (660).

Seize instituts fédératifs de recherche regroupent des unités de différentes institutions et dix écoles d'ingénieurs sont implantées sur les pôles de Marseille, d'Aix, de Toulon et de Sophia-Antipolis. Tous les grands organismes de recherche sont présents dans la région. Le CNRS emploie 39% des chercheurs et ingénieurs de recherche, le CEA 38%, l'INRA 8% et l'INSERM 6%. La répartition des activités de recherche dans ces organismes publics est la suivante :

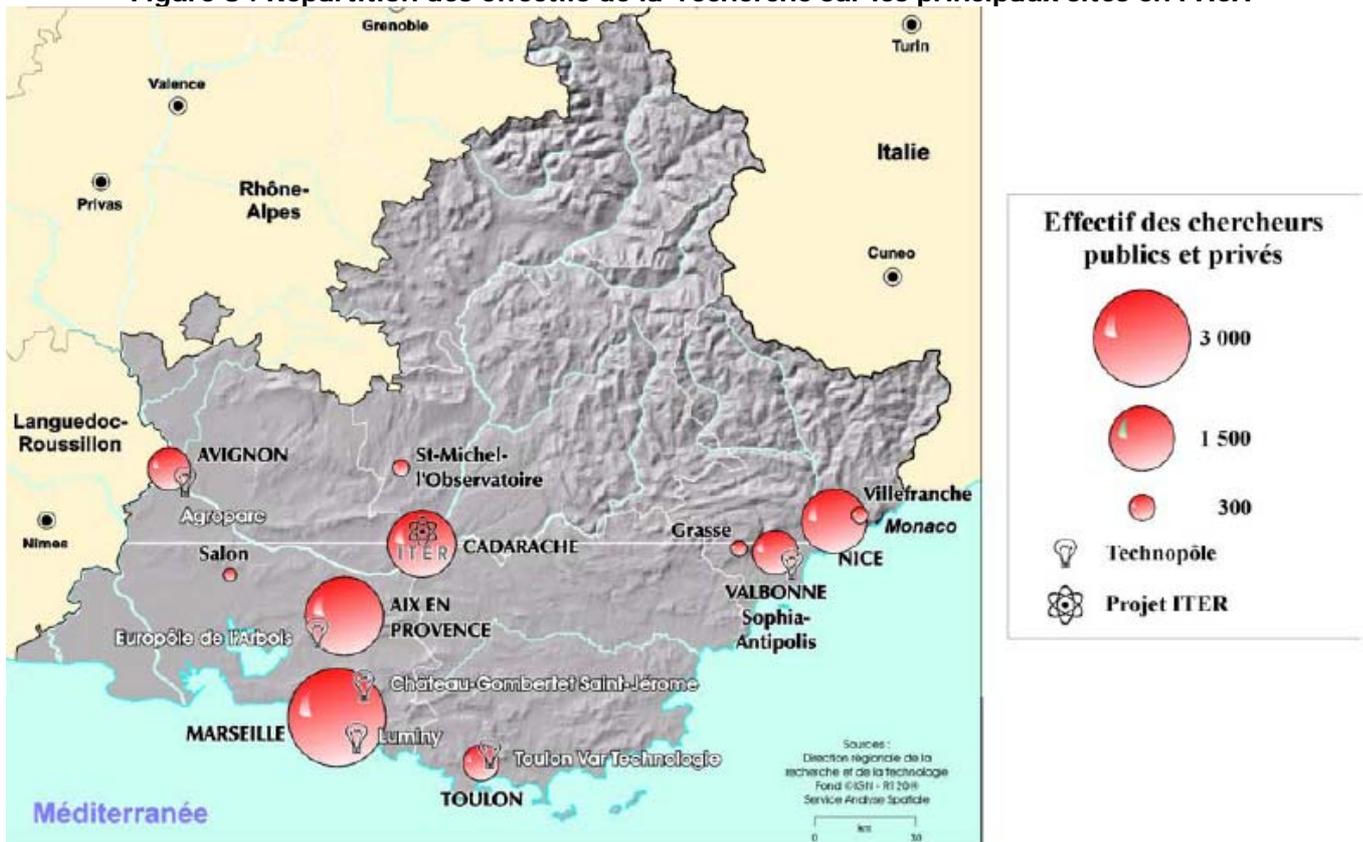
- ▶ le CNRS, avec 1 000 chercheurs, travaille notamment dans les sciences de la vie, les sciences de la terre et de l'univers, les sciences de l'homme, la physique, les mathématiques et la chimie ;
- ▶ le CEA de Cadarache est un centre de recherche nucléaire qui développe des technologies pointues dans l'électronique, l'énergie et la chimie ;
- ▶ l'INSERM conduit des travaux dans les domaines de la cancérologie, l'immunologie, la nutrition, la neurologie, la toxicologie et l'épidémiologie ;
- ▶ l'INRA est spécialisé à Avignon et Antibes dans les productions légumières fruitières et florales ;
- ▶ l'INRIA situé à Sophia-Antipolis représente l'un des principaux pôles de recherche français dans le domaine de l'informatique et de l'automatique ;
- ▶ l'IFREMER situé à La Seyne-sur-Mer concentre le premier potentiel français de cet organisme dans le domaine de la robotique sous-marine.

La recherche privée est conduite par près de 6 450 chercheurs essentiellement dans les principales branches industrielles de la région :

- ▶ l'aéronautique (Eucopter, Alcatel Space, Dassault-Aviation),
- ▶ la chimie (BP, Virbac, Arkopharma),
- ▶ la micro-électronique (ST Microélectronique, ATMEL, GEMALTO, Texas Instruments)
- ▶ l'armement (Thalès).

La figure 8 ci-dessous représente la localisation des chercheurs sur les différents sites de la région.

Figure 8 : Répartition des effectifs de la recherche sur les principaux sites en PACA



Source : Région PACA, SRADT, 2006

II.2.5. Services aux entreprises

Pour comprendre l'évolution économique de la région, il convient aujourd'hui de prendre en compte l'ensemble des activités péri-productives (y compris, celles relevant des transports ou la ressource en eau) qui contribuent à la production, comme en témoigne le fort mouvement d'externalisation pratiqué par l'industrie qui, au niveau régional comme au niveau national, confie une partie de ses tâches à des réseaux de sous-traitants de plus en plus nombreux. C'est ainsi que se développent des services à l'industrie. Il peut s'agir de services opérationnels dans le nettoyage, l'intérim ou la logistique ; ou de services de conseils et d'assistance dans l'ingénierie, l'informatique, la recherche, la gestion ou les TIC. Les services aux entreprises, qui représentent 46 000 établissements et près de 205 700 emplois, ont ainsi été le principal moteur de la création d'emplois sur les 5 dernières années.

C'est un secteur qui a créé 40 000 emplois entre 1999 et 2003 notamment pour les services opérationnels qui rassemblent 10 500 établissements et qui sont ceux qui demandent le moins de qualification. Les trois activités qui se développent le plus sont l'assainissement par l'intermédiaire de filiales de grands groupes (compagnie générale des eaux, Onyx Méditerranée, Start Barla), la sécurité et le nettoyage (ONET, France Nettoyage, etc.) et la publicité (Société de distribution et de promotion, BW Marketing).

La croissance des services opérationnels est le résultat du processus d'externalisation engagé par les entreprises, notamment industrielles, qui souhaitent se recentrer sur leur métier de base. C'est le cas pour le nettoyage, la sécurité mais aussi la comptabilité, le marketing et la location de matériel. Ces entreprises, qui ont un marché plus large que celui de la région, ne travaillent pas exclusivement avec les grands établissements de l'industrie. Les services aux entreprises offrent des salaires assez élevés.

Les services aux entreprises les plus qualifiés sont ceux du conseil et de l'assistance. Ce sont aussi les moins répandus dans la région. Ils peuvent être qualifiés de métropolitains car le milieu urbain est pour eux une économie externe importante. Par rapport aux 50 grandes aires urbaines les plus peuplées de France, les quatre de PACA sont surclassées par Lyon, Toulouse, Montpellier, Grenoble et Strasbourg et ne bénéficient que d'un



développement limité de ce type d'emploi qui participe à l'attractivité des entreprises et à la dynamique des territoires.

Marseille, Aix-en-Provence et Nice sont surclassés par Lyon et Toulouse, se rapprochent des autres grandes villes telles que Lille, Bordeaux et Nantes. Au plan des fonctions supérieures, Marseille et Aix-en-Provence sont spécialisées dans les transports, Nice dans l'informatique et les services aux entreprises, Avignon dans le commerce. Ces quatre villes le sont dans l'art.

II.2.6. Tourisme

La région PACA est la seconde région touristique de France, après l'Ile-de-France. Les villes de PACA accueillent de plus en plus de touristes, attirés par les festivals (Cannes, Avignon) et événements divers.

L'ouverture, à l'automne 2006, d'un terminal «low-cost» à l'aéroport de Marseille et les TGV Paris-Marseille et Lyon-Marseille ont entraîné une forte augmentation des courts séjours autour des week-ends. Cette tendance est présentée comme européenne. Si Paris reste en France la ville la plus prisée pour ce type de séjours, Marseille, notamment, et toutes les villes de la région ayant un patrimoine culturel comme Avignon et Aix-en-Provence en tirent profit.

Avec plus de 2,7 millions de lits touristiques en 2003 (600 000 lits marchands et 2,1 millions de lits en résidences secondaires) la région bénéficie d'un équipement exceptionnel qui représente 15% du parc d'hébergement national.

La part de la région est particulièrement élevée dans l'hôtellerie de luxe. Ces équipements sont toutefois très concentrés. En effet, l'hébergement marchand est principalement concentré sur le littoral tandis qu'en zone rurale et de montagne, la faiblesse du parc hôtelier est un frein au développement du tourisme.

Le bassin occidental de la Méditerranée est devenu le second marché mondial du tourisme maritime. Le nombre d'escales dans les ports régionaux a augmenté de 80% entre 1992 et 1999. Entre 2005 et 2006 l'activité voyageurs du Port autonome de Marseille a augmenté de 11% sur les lignes régulières (Corse, Algérie, Tunisie) et de 3,4% pour la croisière. Au total, les gares maritimes du port de Marseille ont accueilli deux millions de passagers en 2006, ce qui constitue un record. Nice, Toulon et Villefranche ont également des croissances annuelles supérieures à 10%.

Les ports de Nice et de Marseille sont complémentaires avec des arrière-pays mondialement réputés, des infrastructures différenciées et des clientèles ciblées en fonction de leurs origines géographiques et sociales ; Marseille est axée sur une clientèle française et européenne alors que Nice capte la clientèle Nord-américaine en développant des produits haut de gamme. Les petits ports de Saint-Tropez, Cannes, Villefranche sont bien adaptés à l'accueil d'unités "haut de gamme" et ont un intérêt commun à développer leurs prestations et ventes de produits de luxe, notamment pour l'avitaillement des navires.

En termes de tourisme d'affaires et de congrès, la région PACA est également une destination de premier plan : une dizaine de palais des congrès permettent l'accueil en séance plénière de 150 à 2 500 personnes et disposent de surfaces d'exposition allant de 100 à 24 000 m².



Parallèlement, le tourisme social et associatif est en plein essor. Sous la pression de la concurrence internationale le tourisme est en train d'évoluer avec des exigences de plus en plus fortes en termes d'accueil, de services et de produits. Cette activité rencontre des difficultés en termes de recrutement de personnel qualifié, de logement des saisonniers et de formation des saisonniers liée à la double saisonnalité notamment en montagne.

Par ailleurs, les pratiques touristiques évoluent vers un étalement tout au long de l'année.

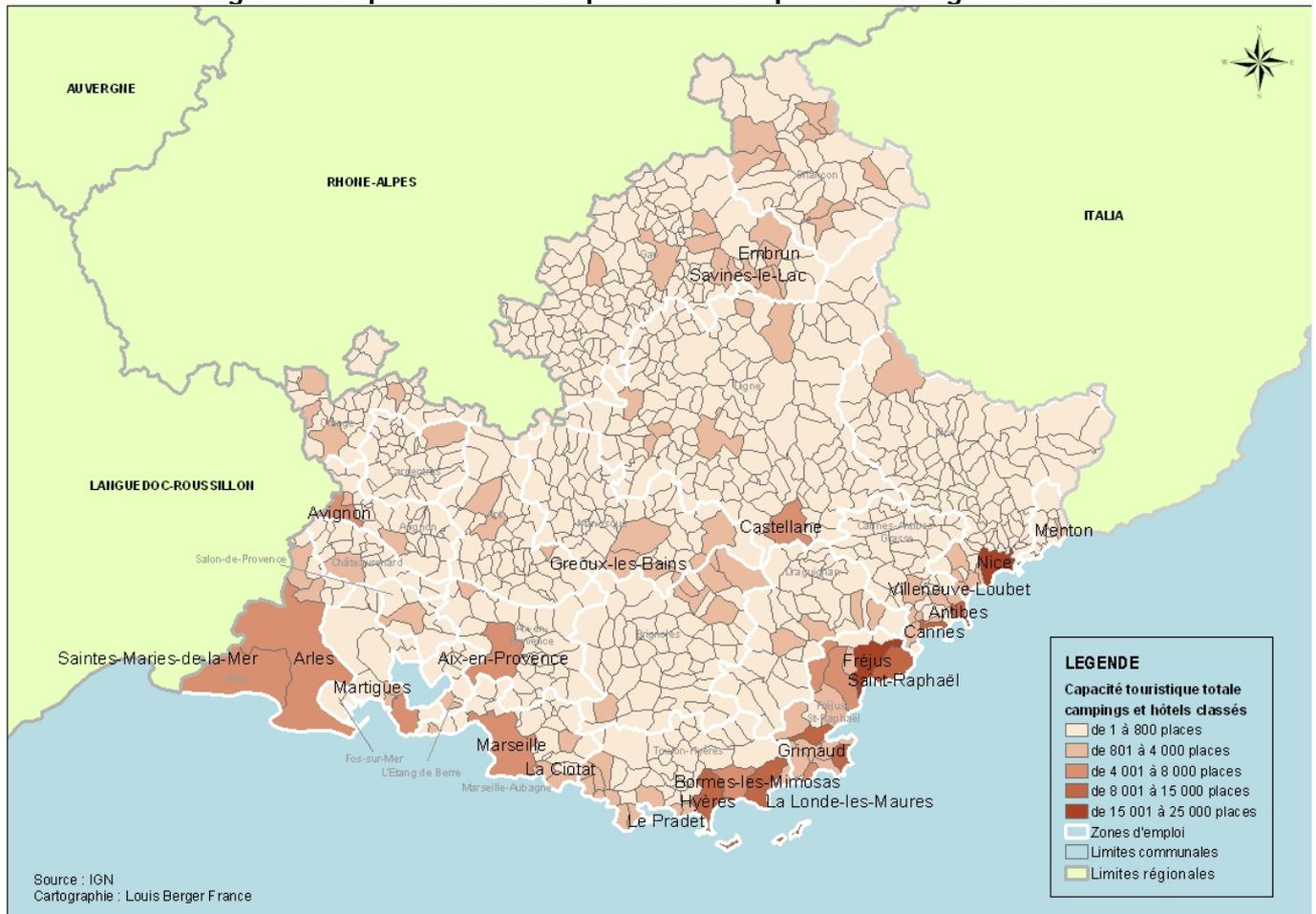
Les équipements touristiques et notamment d'hébergement sont fortement concentrés sur le littoral et dans les stations de montagne (comme le montre la figure 9) ci-dessous alors que le moyen pays qui fait partie maintenant des nouvelles destinations touristiques n'est pas encore doté à la hauteur des besoins actuels et attendus. Le tableau 6 ci-dessous indique la capacité d'accueil touristique dans la région en 2005.

Tableau 6 : Capacité d'accueil touristique en PACA en 2005

	Nombre	Part du parc national en %
Hôtels homologués	2 177	12
<i>dont 3 étoiles</i>	545	14,7
<i>dont 4 étoiles</i>	180	24,1
Chambres	69 120	11,4
<i>dont 3 étoiles</i>	21 143	12,7
<i>dont 4 étoiles</i>	12 007	21
Camping	736	9
<i>dont 3 étoiles</i>	235	10,2
<i>dont 4 étoiles luxe</i>	84	11,7
Emplacements	98 295	10,5
<i>dont 3 étoiles</i>	37 632	11,4
<i>dont 4 étoiles</i>	21 972	12,3
Résidences secondaires	465 000	17,6
Résidences de tourisme	318	//
Villages de vacances	141	//
Auberges de jeunesse	22	//
Gîtes	3 776	//
Chambres d'hôtes	2 924	//

Source : INSEE

Figure 9 : Répartition de la capacité touristique dans la région en 2005



Source : INSEE, cartographie LOUIS BERGER France

Au-delà des équipements d'hébergement, la région offre tout un ensemble d'équipements touristiques qui contribuent à son attractivité : 135 ports de plaisance, 90 plans d'eau, 2000 édifices classés, 400 musées dont 111 classés et contrôlés, 66 golfs, 33 parcs de loisir, 6 ports de croisière permettent de multiples activités.

En termes de création de richesse et d'emploi, le tourisme représente dans la région 10% du PIB et draine 50 000 emplois par an. Les dépenses réalisées par les touristes sont évaluées à 43 euros par jour et par touriste en 2004. 70% de la consommation est générée dans les trois départements littoraux. Près d'un emploi sur cinq est lié au tourisme en PACA, 117 000 emplois directs et 231 000 emplois liés au tourisme. Toutefois, les conditions de travail sont difficiles dans cette branche. Les salaires sont inférieurs de 4% à ceux des autres secteurs. Pour le tiers des salariés, les contrats de travail sont inférieurs à quatre mois. Moins de la moitié exercent un emploi à l'année. La part des salariés saisonniers varie entre 70% dans les remontées mécaniques et 24% dans l'hôtellerie.

II.2.7. Synthèse : principaux atouts et faiblesses de la région

Les atouts que la région PACA possède dans le domaine économique sont nombreux, notamment :

- ▶ des secteurs industriels de pointe (sidérurgie, agro-alimentaire, pétrochimie, défense, aéronautique, micro-électronique...),
- ▶ quatre pôles économiques majeurs et fortement créateurs de richesses
 - Marseille-Aix-Fos,
 - Sophia-Antipolis,



- l'est des Alpes-Maritimes,
- l'aire toulonnaise,
- l'aire avignonnaise.

Plusieurs grands projets d'envergure nationale et internationale participent à l'attractivité économique de la région : projet ITER, Euroméditerranée, autoroute A51... A cela s'ajoutent les atouts fondamentaux que constituent le port de Marseille-Fos, premier port français et méditerranéen, 4ème port européen, les aéroports internationaux de Nice et Marseille ainsi que des zones logistiques de niveau transnational.

La région est l'une des principales destinations françaises pour les investissements étrangers.

Paca compte 6 universités et une dizaine d'écoles d'ingénieurs accueillant 158 000 étudiants. Le potentiel de recherche et d'innovation est important : positionnée au 3ème rang des régions françaises, PACA représente 7% du potentiel national en termes de moyens (21 000 chercheurs). L'ensemble de grands organismes de recherche nationaux y est représenté. Neuf pôles de compétitivité (cf. paragraphe III.1.3.a page 74) ont été labellisés dans les technologies de pointe. Le pôle de compétitivité mondial « solutions communicantes sécurisées » positionne la région au premier rang européen dans les projets intégrant l'ensemble de la chaîne de valeur TIC du « silicium aux usages ».

Pourtant l'économie régionale doit faire face à des faiblesses structurelles :

- ▶ le taux d'activité est encore faible,
- ▶ le taux de chômage est historiquement élevé,
- ▶ le niveau de formation des actifs est insuffisant.

La part de l'industrie est relativement faible et les secteurs industriels en difficulté sont encore nombreux. En outre, la région manque d'entreprises médianes et concentre surtout des TPE et de grands établissements. Ce manque d'entreprises médianes est un handicap lourd, que ce soit pour innover ou pour exporter. La question de l'avenir des PME et TPE régionales constitue la thématique centrale du SRDE. Le diagnostic indique également un risque de marginalisation de pans entiers de l'économie faute d'innovation, des coopérations inter entreprises difficiles, des TIC peu intégrées dans l'entreprise.

L'agriculture est soumise à de fortes concurrences qui menacent sa progression voire son maintien au niveau actuel.

Par ailleurs, le tourisme, malgré les très bons résultats présentés ci-dessus, reste soumis à une concurrence importante.

Les divisions académiques et facultaires empêchant jusqu'à présent l'émergence de pôles d'excellence suffisamment importants et reconnus au plan international. Les laboratoires sont souvent de taille limitée. L'impact du potentiel scientifique en termes d'excellence et de valorisation se situe donc en deçà des capacités de la région : insuffisance de coopération entre les établissements universitaires pour constituer des pôles forts visibles et attractifs, défaut de structuration.

Le point faible majeur de la région est l'intensité de recherche et développement (R&D) privée, qui n'est que de 1,1%. Pour atteindre l'objectif de Lisbonne¹⁴ il serait nécessaire de la porter à 2%. Cette faible intensité illustre aussi le transfert insuffisant entre la R&D publique réalisée dans la région et le tissu économique.

¹⁴ A l'issue du Conseil européen de mars 2000, l'Union s'est fixé un objectif stratégique à l'horizon d'une dizaine d'années : devenir l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde, capable d'une croissance économique durable accompagnée d'une amélioration quantitative et qualitative de l'emploi et d'une plus grande cohésion sociale. Dans cette optique, un ensemble d'objectifs, notamment d'investissement ont été définis.



Le territoire régional est par ailleurs très contrasté dans son aménagement numérique. De fortes disparités de coût sont constatées dans les accès au réseau et l'impact est négatif sur la compétitivité des entreprises et l'attractivité des territoires. L'appropriation des TIC par les PME/PMI s'avère également insuffisante et les infrastructures de communication connaissent des goulots d'étranglement qui pèsent sur la compétitivité du territoire. La part des investissements dédiée au TIC dans les PME est en forte baisse, tout comme le nombre de sites internet.

Enfin, et malgré l'action volontariste menée au travers des programmes espaces régionaux Internet citoyens, les TIC ne participent pas encore suffisamment au renforcement de la cohésion sociale dans la région.

II.3. PRESENTATION ET DIAGNOSTICS ECONOMIQUES INFRA-REGIONAUX

L'articulation des compétences territoriales et des réalités sociodémographiques rend délicat le choix, pour proposer un diagnostic territorial infrarégional, entre un découpage par :

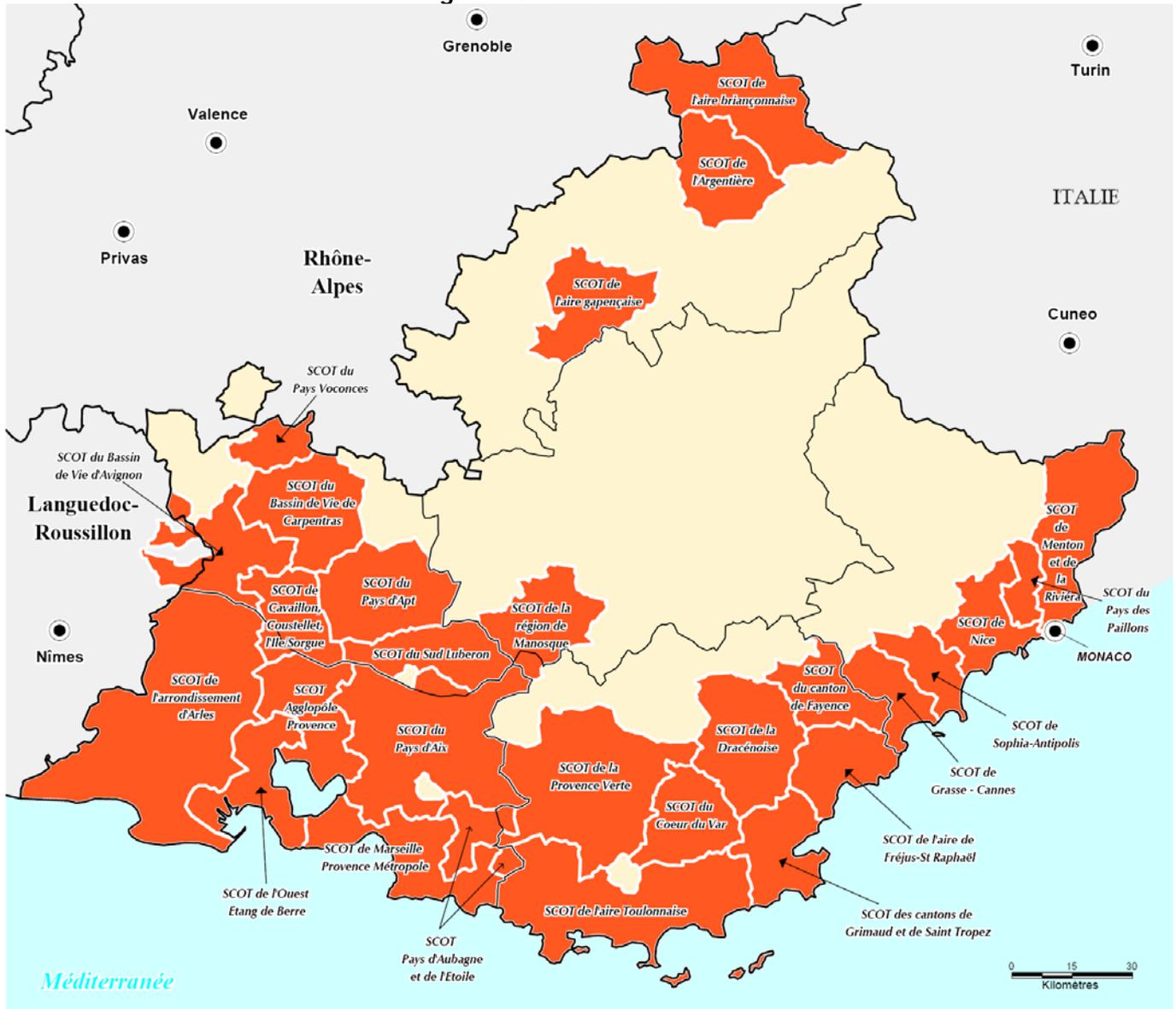
- ▶ unités ou aires urbaines¹⁵, qui permettent de raisonner en termes d'espaces urbains vécus ;
- ▶ schémas de cohérence territoriale (SCOT) qui visent les mêmes organisations et la mise en valeur du patrimoine naturel et du bâti, en mettant l'accent sur les éléments qui vont donner une cohérence au groupement ainsi constitué, notamment à partir de l'utilisation des équipements et facilités de déplacement. L'élaboration d'un SCOT nécessite la mise en cohérence des politiques d'aménagement des EPCI concernés et contribuent aux dynamiques de coopération économiques et institutionnelles. Dans le même temps, ils accompagnent souvent des processus d'échange, des relations domicile-travail par exemple et sont un indicateur de ces relations. La figure 10 indique les SCOT en PACA.
- ▶ par zones d'emploi¹⁶, définies à partir des déplacements domicile-travail.

¹⁵ Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

¹⁶ Selon la définition de l'INSEE, une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent. Effectué conjointement par l'Insee et les services statistiques du Ministère du Travail, le découpage en zones d'emploi constitue une partition du territoire adaptée aux études locales sur l'emploi et son environnement.

Les déplacements domicile-travail constituent la variable de base pour la détermination de ce zonage. Le découpage respecte nécessairement les limites régionales et le plus souvent les limites cantonales (et donc a fortiori départementales).

Figure 10 : Les SCOT en PACA



L'échelle des SCOT, malgré son intérêt ne pourrait être mobilisée de façon homogène en raison d'une grande différence dans les états d'avancement des différents projets (notamment l'élaboration des diagnostics) dans la région.

Pour l'analyse territoriale, un découpage à l'échelle des zones d'emploi pour les départements 06, 83, 13 et 84 a semblé le plus pertinent. En outre, en PACA, le découpage en zones d'emploi s'avère pertinent par rapport aux territoires urbains. Elles correspondent également aux subdivisions internes des grandes aires urbaines (comme par exemple pour l'aire Aix-Marseille) Cette démarche nous conduira à analyser les dynamiques dans 11 des principales zones d'emploi (selon l'INSEE) de la Région :

- ▶ dans le département des Alpes-Maritimes : zones d'emploi de Cannes–Antibes, de Menton et Nice,
- ▶ dans le département du Var, les zones d'emploi de Toulon et Fréjus-Saint-Raphaël ainsi que le territoire du Golfe de Saint-Tropez,
- ▶ dans le département des Bouches-du-Rhône : zones d'emploi d'Aix-en-Provence, de Marseille-Aubagne, de l'Etang-de-Berre, de Châteaurenard, de Fos-sur-Mer, de Salon-de-Provence,
- ▶ dans le département du Vaucluse, la zone d'emploi d'Avignon.

II.3.1. Principauté de Monaco

Principales caractéristiques

Le territoire monégasque s'étend sur 202 ha, dont près de 40 ont été gagnés sur la mer au cours des 20 dernières années. La figure 11 ci-dessous présente le périmètre de la Principauté. Cette dernière ne forme qu'une seule commune, Monaco, dont les limites se confondent avec celles de l'Etat.

Figure 11 : Périmètre de la Principauté de Monaco



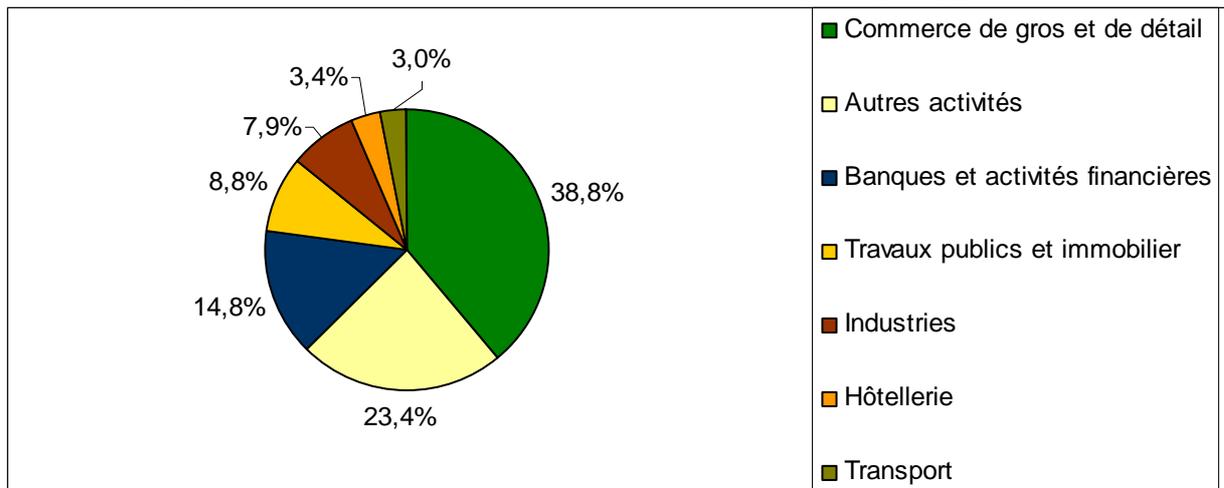
Cartographie : Louis Berger France

Les services de la Principauté ont établi (le dernier recensement a eu lieu en 2000) que :

- ▶ la population de la Principauté s'établit à environ 33 000 habitants en 2007, dont environ 6 100 monégasques ;
- ▶ l'emploi s'établit en 2006 à près de 42 000, pour les seuls emplois privés, non compris l'emploi des professions libérales actives sur le territoire monégasque, qui s'établit, lui, à 10 500 personnes.

Structure économique

Figure 12 : Répartition du chiffre d'affaires total du secteur privé par type d'activité en 2005



Source : Principauté de Monaco, Département des finances et de l'économie

Le PIB de la Principauté de Monaco est de 3,44 milliards d'euros environ en 2005. Selon la norme SEC¹⁷, qui conduirait à ne considérer que la population résidente (environ 34 000 personnes), cela correspond à un PIB par habitant d'un peu plus de 101 000€. Cependant, compte-tenu de l'importance de la population non-résidente dans son économie, le département des Finances et de l'économie de la Principauté a choisi, afin de faciliter les comparaisons internationales d'inclure les quelques 35 000 salariés non résidents dans le calcul de son PIB par tête, dont la valeur est dans ce cas de 48 900 euros environ en 2005.

Le principal secteur d'activité de la principauté est celui du commerce de gros et de détail, qui représentait en 2005, 38,8% du chiffre d'affaire de l'ensemble du secteur privé. La Principauté de Monaco compte 1 400 commerces de gros et 166 commerces de détail : moyennes et grandes surfaces, galeries marchandes, commerces de proximité et boutiques de luxe, etc.

Par ailleurs, les activités d'import-export ont connu ces dernières années un développement considérable. Ce commerce de gros et de détail, hôtellerie et restauration comprises, représente 40% du chiffre d'affaires.

La banque et les activités financières représentent près de 15% du chiffre d'affaire privé global. Le dynamisme des entreprises du secteur, la recherche de nouveaux produits, en font un centre d'affaires international. Les activités sont réparties entre les établissements de crédits (banques et sociétés financières) et les sociétés de gestion de portefeuilles. La place bancaire de Monaco présente une réelle originalité : d'une part, la Principauté est un Etat souverain qui n'appartient pas à l'Union économique européenne, d'autre part, elle est intégrée dans l'espace douanier, monétaire et bancaire français.

L'industrie représente environ 8% du chiffre d'affaires de la Principauté, provenant d'une centaine d'entreprises. Ces entreprises se concentrent essentiellement sur les 250 000 m² de surface des immeubles du quartier de Fontvieille. Elles emploient environ 3 800 personnes soit près de 9% de la population salariée.

Les secteurs phares sont :

- ▶ la chimie,
- ▶ la transformation des matières plastiques,
- ▶ la pharmacie,
- ▶ la cosmétologie,
- ▶ les matériels électriques et électroniques,

¹⁷ Il s'agit du système européen de comptes nationaux et régionaux (SEC 95), entré en vigueur en 1999, cohérent pour l'essentiel avec le Système de comptabilité nationale des Nations Unies (SCN 1993) et qui définit un cadre assurant la cohérence des évaluations au sein de l'Union Européenne.



- ▶ l'imprimerie,
- ▶ le secteur du textile-habillement.

Le transport de marchandises représente 3% du chiffre d'affaires de la Principauté en 2005. Il est devenu une réalité économique et apparaît comme un secteur en pleine expansion : 48 structures en 1990, 144 en 1994 et plus de 170 en 1998, avec près de 1 300 employés. Les plus grands groupes internationaux liés à ce secteur d'activité sont représentés en Principauté.

Si le secteur de l'hôtellerie représente à peine 3,4% du chiffre d'affaire privé global, l'impact du tourisme dans la Principauté est ressenti sur l'ensemble des secteurs, notamment de service. Ainsi, en 2004, les retombées économiques (hors hôtellerie et restauration) de la seule activité croisière avaient atteint la somme de 19 millions d'euros, selon une étude menée par la Direction du Tourisme et des Congrès de la Principauté de Monaco.

Le secteur du tourisme a connu une progression de 14% de nuitées entre 2005 et 2006 (soit 115 000 nuitées supplémentaires par rapport à 2005, pour un total de plus de 900 000 nuitées). En 2006, la Principauté de Monaco a ainsi accueilli près de 310 000 touristes hébergés. Le tourisme de loisirs a enregistré 12% d'arrivées supplémentaires (245 000 arrivées en 2006 et 219 000 en 2005). Le tourisme d'affaires a augmenté de 4% en termes d'arrivées et de 6% de nuitées supplémentaires. Ces résultats sont à mettre en parallèle avec une augmentation du parc hôtelier de 12% (pour la grande hôtellerie) en 2006. La Principauté de Monaco comptait plus de 2 600 chambres toutes catégories confondues en 2005 (soit plus de 3 900 lits répartis dans 18 hôtels). Le secteur des croisières a, lui, enregistré une croissance annuelle de plus de 35% en nombre de passagers soit 47 000 touristes supplémentaires.

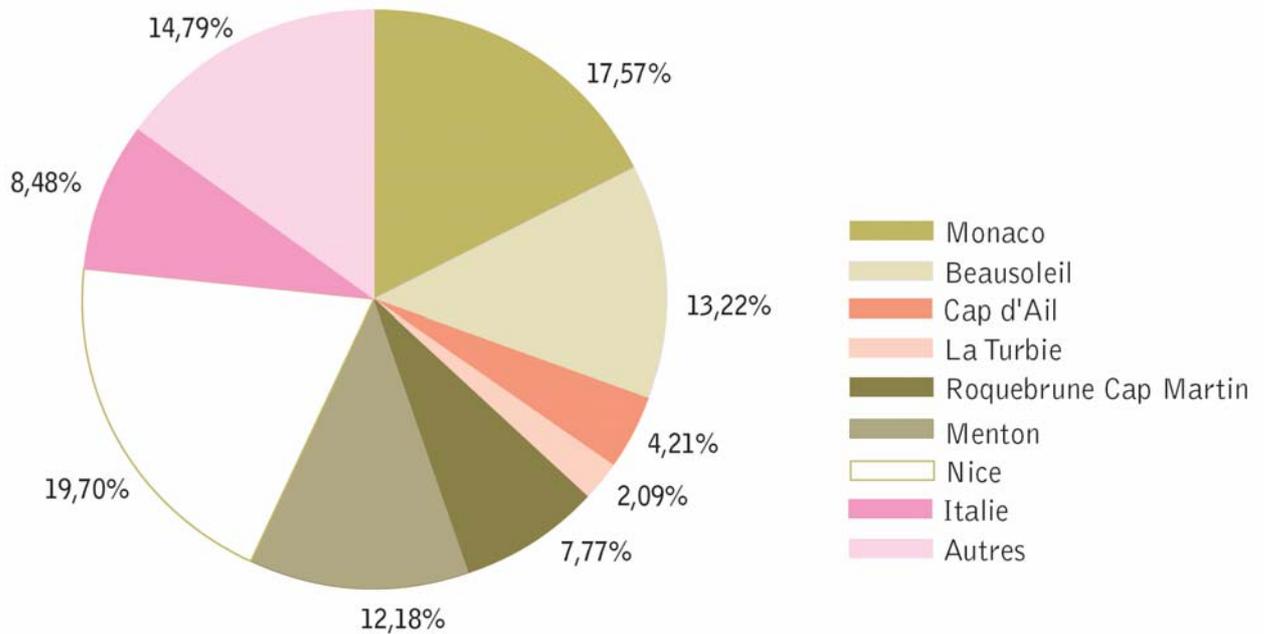
En termes de parts de marché, les Italiens (19%) précèdent les Français (18%) et les Britanniques (15%). Viennent ensuite les clientèles nord-américaine (13%), allemande (5%) et russe (4%). A ce titre, l'impact économique de la Principauté sur l'aéroport de Nice n'est pas négligeable (cf. les sections relatives à la zone d'emploi de Nice et aux déplacements dans la région, ci-après).

Le tourisme s'est longtemps tourné essentiellement vers la clientèle individuelle de haut niveau et continue à s'orienter vers la qualité de séjour et l'environnement culturel et artistique. Cependant, ce secteur a été appelé à redéployer ses moyens vers le tourisme d'affaires et de congrès, de séminaires qui représente désormais une grosse part de marché avec 25% de nuitées. Dans ce domaine, la Principauté de Monaco offre des structures polyvalentes, de tailles variables comme le Centre de Congrès Auditorium de Monte-Carlo (CCAM), le Centre de Rencontres Internationales (CRI), le Grimaldi Forum, etc. De nombreux événements internationaux (Grand Prix de Formule 1, Masters de Monte-Carlo, etc.) s'y déroulent en plus des attractions présentes tout au long de l'année (casino de Monte-Carlo, musée océanographique, Palais princier), ce qui en fait une destination privilégiée pour les touristes. Par exemple, 55 812 spectateurs ont assisté au Grand Prix de Formule 1.

Evolution de la population active

L'une des spécificités du marché du travail monégasque est que plus de 80% de ses salariés ne résident pas à Monaco d'où l'importance des flux de migration journalière que connaît la principauté. En effet, on comptait en 2006 près de 35 000 salariés du privé non résidants sur un total d'environ 41 700. La figure 13 ci-dessous indique la répartition des actifs selon leur lieu de résidence.

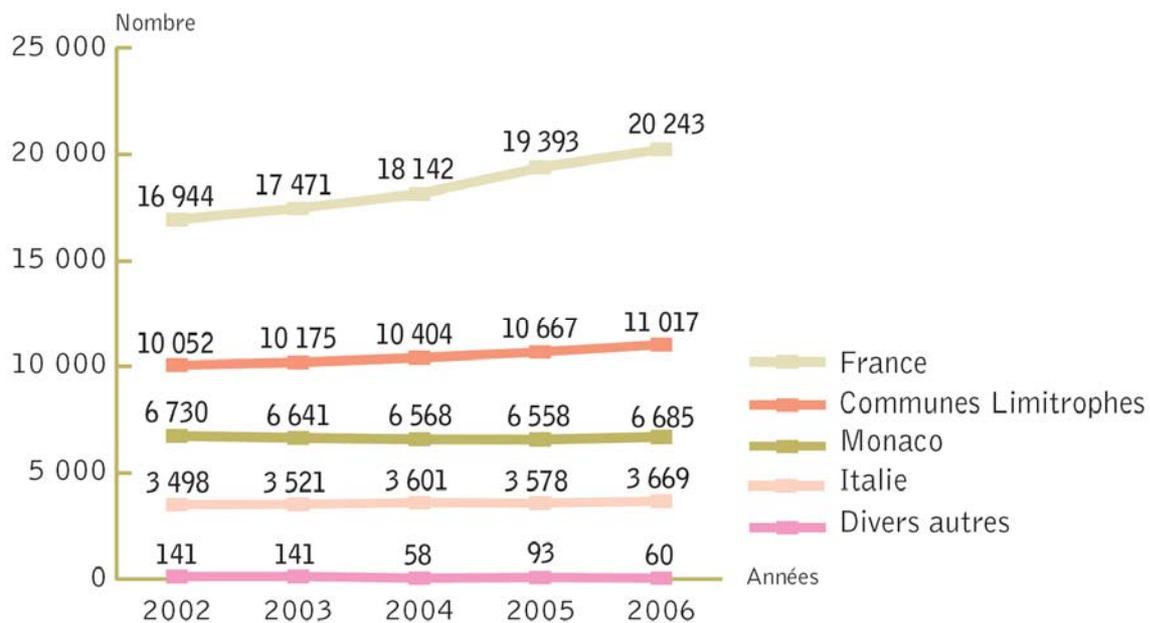
Figure 13 : Provenance géographique des salariés actifs en Principauté pour 2006



Source : Caisse de compensation des services sociaux de la Principauté de Monaco

La rareté des terrains, le coût des logements dans la Principauté, entretiennent ces migrations, notamment entre la cette dernière et la France. Ainsi, le nombre de salariés y résidant a connu entre 2002 et 2006 une progression plus importante que celui des salariés des autres provenances, comme le montre la figure 14 ci-dessous.

Figure 14 : Evolution du nombre de salariés entre 2002 et 2006 en fonction de leur lieu de résidence



Source : Principauté de Monaco



Relations avec les territoires voisins

Si la Principauté constitue un pôle économique international majeur, évoqué ci-dessus, elle se situe également au cœur d'une agglomération urbaine franco-monégasque de 65 000 habitants, composée de Monaco et des communes françaises riveraines, notamment Menton (dont la zone d'emploi est présentée ci-dessous). Monaco constitue notamment à ce titre le principal pôle d'emploi local en dehors de Nice. Ainsi, dans les Alpes-Maritimes, les déplacements domicile-travail à destination de Monaco représentent 15% de l'ensemble. Leur origine est en outre concentrée : 3 navettes sur 4 sont effectuées par des salariés résidant à Nice, Beausoleil, Menton ou Roquebrune-Cap-Martin.¹⁸ En outre, comme le montre une récente étude¹⁹, Monaco dispose d'équipements et de spécialisations fonctionnelles rayonnant sur l'ensemble de la métropole et constitue une plaque tournante entre la métropole azurée et les autres métropoles du Nord-Ouest italien.

Sur le plan institutionnel, la frontière de Monaco avec ses communes voisines est tout à la fois la limite des Etats et celle des collectivités locales. La Principauté, les collectivités, les services déconcentrés de l'Etat doivent par conséquent gérer des problèmes de proximité immédiate, en matière d'aménagement, de circulation, de flux de transport et de stationnement, d'assainissement, de transport en commun.

L'unique collectivité monégasque, la commune de Monaco, n'ayant que des compétences réduites, les collectivités françaises ne peuvent pas nouer des relations transfrontalières directes avec la Principauté, le Code général des collectivités territoriales interdisant aux collectivités de signer des conventions de coopération transfrontalière avec des Etats souverains. Le traitement des questions de proximité repose sur plusieurs accords franco-monégasques antérieurs au processus de décentralisation, processus qui se traduit aujourd'hui par l'intégration des communes riveraines de Monaco dans des structures intercommunales, par l'apparition de nouveaux modes de planification (DTA, SCOT, PLU) et de contractualisation des investissements publics (Contrat de Plan Etat-région). Les questions de proximité sont donc essentiellement traitées actuellement selon deux modalités, par la Commission mixte de coopération franco-monégasque et de manière pragmatique par la Principauté de Monaco en ayant notamment recours à des sociétés de droit privé monégasque à capitaux publics (type SMA).

C'est pourquoi les collectivités françaises de l'Est des Alpes-Maritimes, principalement la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française, qui jouxte les frontières italiennes et monégasques, ont souhaité ouvrir un chantier sur la prise en compte des collectivités territoriales riveraines dans la gestion des relations franco-monégasques de proximité, en rédigeant, à l'intention des autorités françaises et monégasques compétentes un mémoire sur la situation de leurs relations avec la Principauté de Monaco.

Les modalités de coopération entre régions de l'Union européenne sont également exploitées. Ainsi, le projet LIRICA (projet de trains régionaux Ligurie/ Riviera/ Côte d'Azur) qui a pour finalité l'amélioration des relations ferroviaires pour les voyageurs entre les gares de Cannes, Nice, Monaco, Montecarlo, Vintimille, Imperia et Albenga s'inscrit dans le cadre du programme européen Interreg III (volet A)²⁰. Il consiste pour l'essentiel en l'élaboration d'un système d'information territorial transfrontalier, des actions de communication, de développement des relations institutionnelles, la réalisation d'études et la formulation de propositions.

¹⁸ Source : *Déplacements domicile-travail : approche par zone d'emploi*, INSEE (janvier 2008).

¹⁹ Fusco, G. et Scarella, F., *La nature multi-scalaire des dynamiques territoriales transfrontalières : une application aux mobilités dans l'espace franco-italo-monégasque*, contribution au XLIII^e colloque de l'ASRDIF, 2007. Cette étude distingue notamment trois échelles de mobilités transfrontalières : celle « micro » du bassin d'emploi, celle « méso » de l'aire métropolitaine et celle « macro » des relations entre métropoles de part et d'autre de la frontière ; et analyse l'interaction des phénomènes relevant de ces trois échelles.

²⁰ Initiative communautaire du Fonds européen de développement régional (FEDER) en faveur de la coopération entre régions de l'Union européenne, la nouvelle phase d'INTERREG a pour objectif de renforcer la cohésion économique et sociale dans l'Union européenne en promouvant la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale ainsi que le développement équilibré du territoire. Interreg III est composé de trois volets. Le volet A concerne la coopération transfrontalière entre zones contiguës et vise à développer des centres économiques et sociaux transfrontaliers en mettant en œuvre des stratégies communes de développement.

11.3.2. Département des Alpes Maritimes

Fondée par la situation géographique littorale du département, la vocation économique des Alpes-Maritimes repose principalement sur le tourisme. Les services aux particuliers et le commerce occupent une large place et ne cessent de se développer. Mais cette influence prépondérante n'empêche pas l'économie locale de demeurer diversifiée. En particulier, la présence d'une métropole d'envergure nationale et du pôle de haute-technologie de Sophia-Antipolis, conduit à un large volant d'activités.

Le double profil géographique du département (qui recouvre à la fois de vastes espaces de montagne faiblement peuplés et une zone littorale très urbanisée et hautement touristique) induit des logiques de développement local distinctes, de sorte que l'on observe deux grandes dynamiques de projets au sein du département caractérisées par :

- ▶ des territoires de pays dans l'arrière-pays alpin,
- ▶ des territoires d'agglomération dans la bande côtière.

Avec plus d'un million d'habitants, le département concentre près du quart de la population régionale. C'est principalement la zone littorale qui donne au département ce caractère de territoire densément peuplé. Depuis le début des années 1980, sa population suit une dynamique de croissance semblable à celle de la région, bien qu'uniquement portée par l'installation de nouveaux habitants. Souvent âgés, ces arrivants ont concouru à accroître l'âge moyen de la population. Cette dernière compte aujourd'hui peu de jeunes de moins de 30 ans et, a contrario, beaucoup de seniors de 60 ans et plus.

La structure de l'emploi salarié est en grande partie façonnée par la présence d'un pôle touristique de littoral et la prédominance des activités de services aux particuliers et de commerce. explique la forte proportion d'établissements de moins de vingt salariés. Elle se traduit également par la prééminence du système de gestion de la main-d'œuvre dit " externalisé ", qui concerne les employés de ces petits établissements, souvent peu qualifiés, jeunes et saisonniers, exerçant dans le commerce ou l'hôtellerie-restauration. L'économie du département demeure néanmoins diversifiée : les services aux entreprises sont développés, en particulier dans les domaines liés aux technologies nouvelles (pôle de Sophia-Antipolis). L'industrie perd des emplois mais demeure bien représentée (Alcatel Space, Thomson, Legrand...), notamment dans la zone de Cannes-Antibes.

Cette diversité se retrouve dans la structure des emplois, où ceux qui sont à qualification de base, présents dans les services d'accompagnement du tourisme, côtoient des qualifications supérieures, courantes dans les activités de l'informatique et de la recherche. La prépondérance des services dans l'économie locale se reflète dans le profil socioprofessionnel de la population : les employés, professions intermédiaires et cadres sont très représentés. Par ailleurs, les résidents bénéficient de revenus généralement plus élevés, et qui sont sujets à moins d'inégalités. Les situations d'extrême précarité sont en outre peu fréquentes ; en atteste la faible part des allocataires du RMI.

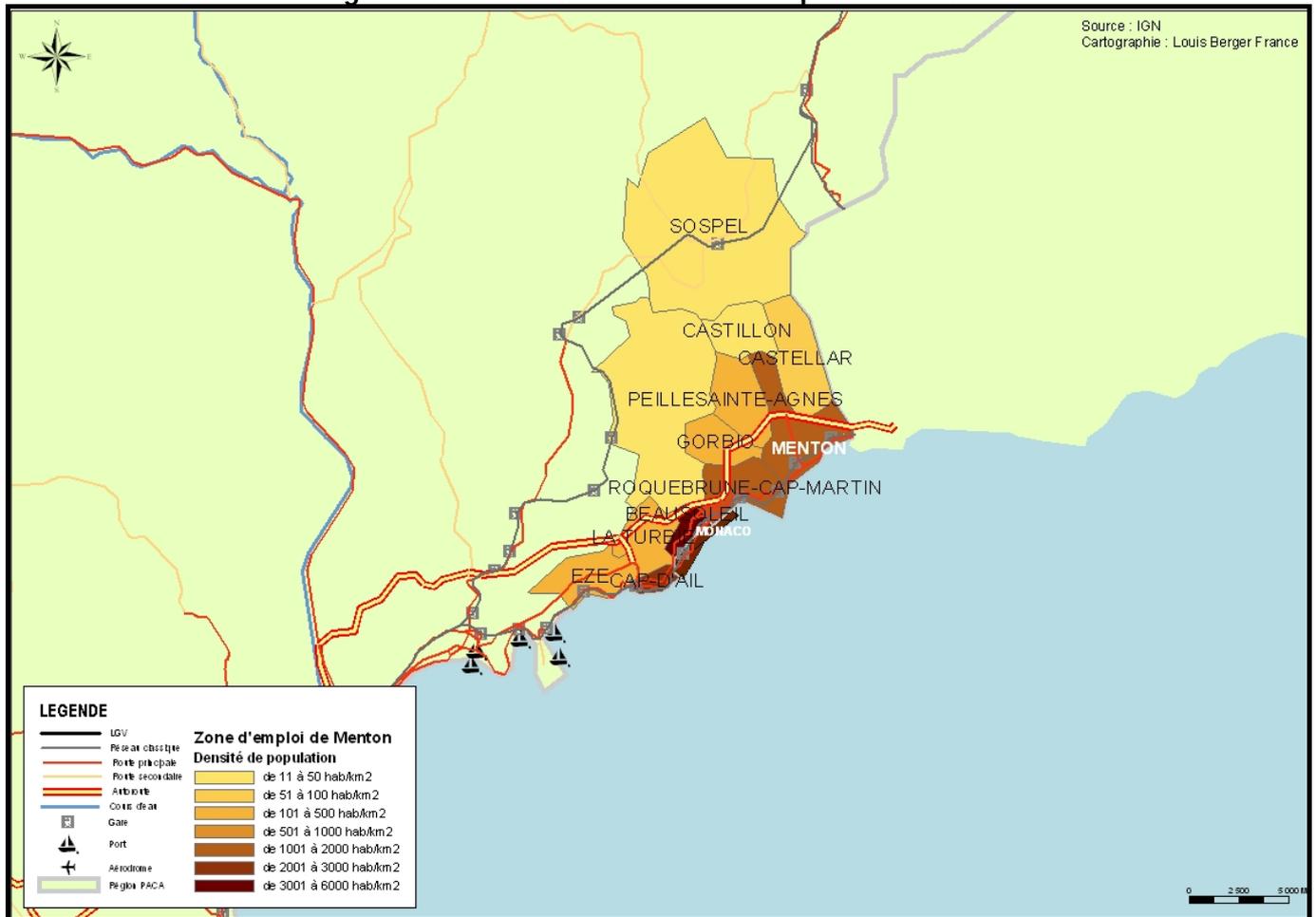
Trois zones d'emploi composent le département :

- ▶ **Menton**, située au Sud-Est de la zone de Nice,
- ▶ **Nice**, qui constitue un espace très étendu qui s'étale du littoral jusqu'à la frontière italienne ;
- ▶ **Cannes-Antibes**, accolée au département du Var.

a. Zone d'emploi de Menton

Située entre l'agglomération niçoise et la Ligurie italienne, la zone d'emploi de Menton est la plus petite zone de la région en superficie. Elle comprend douze communes qui se retrouvent, à l'exception de Castellar, au sein de la communauté d'agglomération de la Riviera française. Sa population était de 75 000 habitants en 1999. Son arrière-pays montagneux contraste avec sa bande littorale. Celle-ci, marquée par un fort étalement urbain, fait de cette zone l'une des plus densément peuplées de la région, comme le montre la figure 15 ci-dessous.

Figure 15 : Périmètre de la zone d'emploi de Menton



Principales caractéristiques

- ▶ Population active en 1999 : 31 400,
- ▶ Estimation de la population active en 2004 (projection Omphale)²¹ : 31 760,
- ▶ Nombre d'emplois total en 2004 : 18 900,
- ▶ Intègre des communes elles-mêmes inscrites dans 2 territoires de projet :
 - la Communauté d'agglomération de la Riviera française,
 - la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur.

Structure économique

Le tissu économique de ce territoire littoral est caractérisé par des petites entreprises (un tiers ayant moins de 5 salariés), dont le nombre diminue depuis 2001, la prédominance des activités liées au tourisme et un secteur public important.

²¹ Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendanciennes rééquilibrées).



Caractéristiques de la population active et de l'emploi

La zone de Menton est d'abord un bassin de résidence, structuré par des activités de services aux particuliers, administratives, de santé, de commerce, et de bâtiment, mais aussi une zone touristique, marquée par la saisonnalité et les activités liées à l'hôtellerie-restauration.

Le taux de chômage de la zone a toujours été au-dessous des moyennes régionale et départementale et s'établit, à la fin 2003, à 8,8 %. Au cours des années 1990, la hausse annuelle du nombre de chômeurs a été deux fois plus faible qu'en moyenne régionale et elle est principalement due aux actifs venus s'installer dans la zone. En mars 2003, la structure de la demande d'emploi révèle une sous-représentation de la part des jeunes, et une surreprésentation des plus de 50 ans et des femmes.

Au cours des années 1990, l'emploi total a légèrement régressé, contrairement à l'évolution départementale. Seules les activités de services ont enregistré une hausse de leurs effectifs. Depuis 1999, l'évolution de l'emploi salarié repart fortement à la hausse. La part des emplois relevant du secteur public est importante (3 sur 10), tout comme celle des non-salariés, qui atteint le double de la moyenne régionale.

Relations avec les territoires voisins

Avec près d'un actif sur deux qui quitte quotidiennement la zone pour aller travailler à l'extérieur (Monaco, Nice) et une part élevée d'emplois détenus par des résidents extérieurs, la zone de Menton apparaît comme un ensemble perméable au cœur des échanges sur la bande littorale Nice-Vintimille. En 2004, le nombre de salariés résidant dans la zone d'emploi de Menton et travaillant à Monaco était de 16 800. De ce fait, l'ensemble Menton-Monaco est assimilé à un bassin d'emplois (61 500 emplois en 2004).

Sur les 12 400 salariés résidant à Menton et travaillant en France, 79% (9 800) demeuraient à Menton et 15% (1 900) se rendaient à Nice.

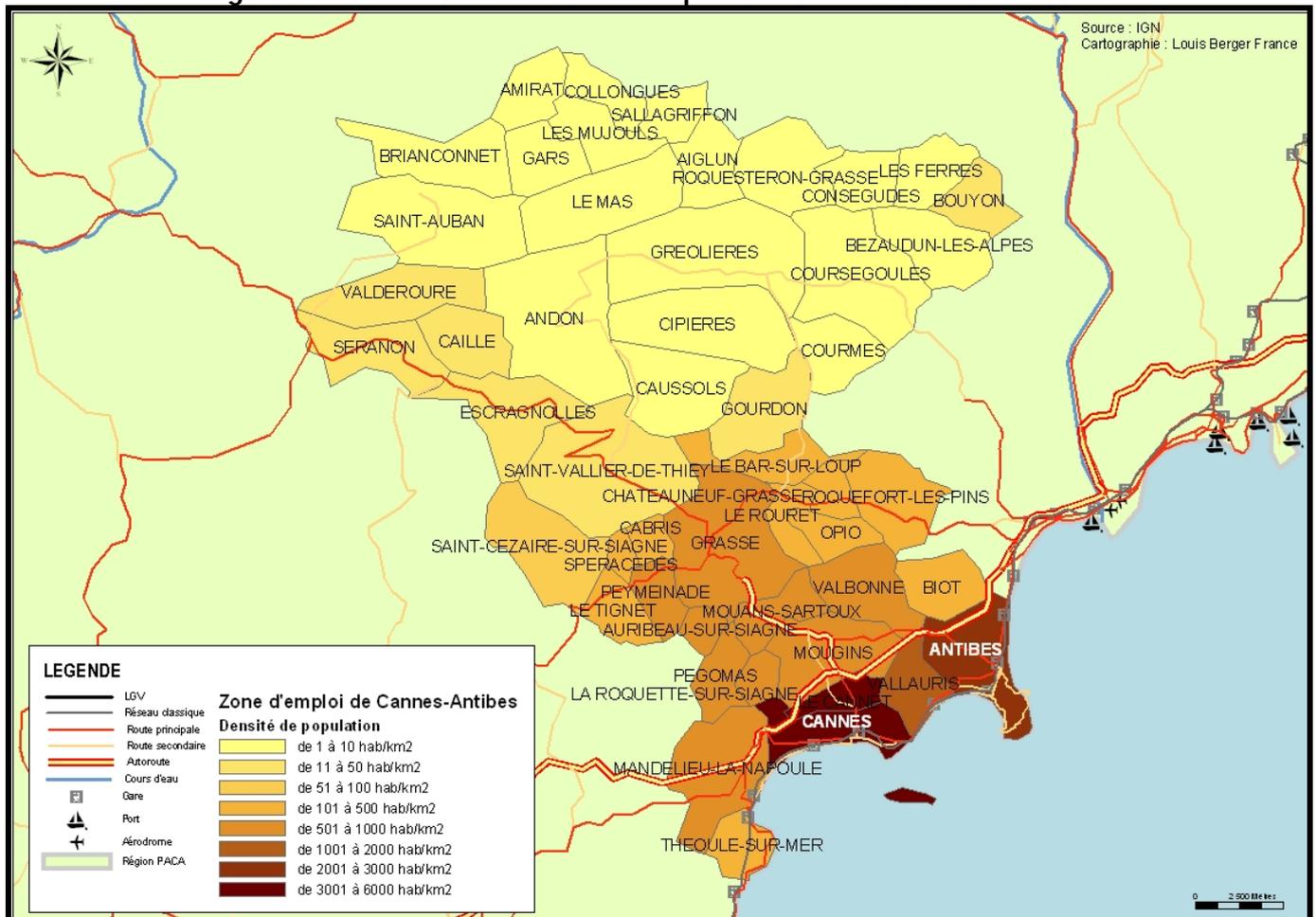
b. Zone d'emploi de Cannes - Grasse - Antibes

La zone d'emploi de Cannes-Antibes occupe la moitié Ouest du littoral des Alpes-Maritimes. Adossée à l'est du massif de l'Esterel, encadrée par le département du Var et l'agglomération niçoise, elle s'étend, au Nord de Grasse, sur les montagnes des Préalpes. Ce profil géographique conditionne la démographie de la zone, qui, comme le montre la figure 16, se scinde en deux parties :

- ▶ une partie Nord faiblement peuplée,
- ▶ une plaine littorale où sont concentrées les grandes communes.

La zone d'emploi de Cannes-Antibes, qui comptait 365 000 habitants en 1999, est fortement urbanisée. Au cours des années 1990, le dynamisme démographique local s'est ralenti. Il s'est appuyé sur les flux migratoires, le solde naturel étant nul sur cette période. La structure par âge de la population s'en ressent : la part des jeunes est faible. Le profil de ce territoire est celui d'un pôle d'emploi : neuf actifs qui habitent la zone y travaillent.

Figure 16 : Périmètre de la zone d'emploi de Cannes - Grasse - Antibes



Principales caractéristiques

- ▶ Quatrième zone d'emploi de la région,
- ▶ 8% de la population de PACA,
- ▶ Population active 1999 : 155 900,
- ▶ Estimation de la population active 2004²² : 158 700,
- ▶ Nombre total d'emplois en 2004 : 155 270,
- ▶ Intègre des communes elles-mêmes inscrites dans 2 territoires de projets :
 - la Communauté d'agglomération Pôle Azur Provence à l'Ouest,
 - la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis à l'Est.
- ▶ Evolution du nombre total d'emplois entre 1999 et 2005 : +14,49% soit un taux de croissance annuel moyen de 2,28%.

Structure économique

Située sur le littoral méditerranéen, la zone de Cannes-Antibes a logiquement une vocation socio-économique fondée sur des activités liées au tourisme, telles que les services aux particuliers et le commerce caractérisés par

²² Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendanciennes rééquilibrées).



des établissements de petite taille. Cette vocation économique est complétée par un tissu assez dense et diversifié d'industries de biens intermédiaires (chimie et composants électriques), de biens d'équipement (construction aéronautique ou navale, équipements électroniques) ou de biens de consommation (pharmacie, parfums). Une telle ossature industrielle, associée à la présence du parc de Sophia-Antipolis, génère un développement notable des services aux entreprises, en particulier dans les domaines de la haute technologie et de la recherche. Les services opérationnels (nettoyage, travail temporaire), professionnels (juridique, conseil et gestion) et les activités informatiques ou d'ingénierie ont un poids important dans la zone. A contrario, le secteur public et les très grands établissements pèsent peu, signe d'une hiérarchie urbaine qui n'est pas marquée par la présence d'une grande métropole.

Cannes, deuxième ville française en matière de congrès, joue également un rôle important à l'échelle de l'aire urbaine en termes de tourisme haut de gamme. Le Palais des festivals et des Congrès accueille ainsi plus de 290 000 visiteurs par an. En 2005, l'activité du tourisme d'affaires au Palais des Festivals et des Congrès²³ a généré 814 millions d'euros de retombées économiques pour Cannes et le bassin cannois ; de son activité découle un impact social de plus de 16 200 emplois (en 2005) dont près de 4 500 emplois directs tout au long de l'année. Les congressistes étrangers arrivent essentiellement par l'aéroport international de Nice Côte d'Azur. Cannes est également accessible par l'aéroport de Cannes Mandelieu, deuxième en France pour l'aviation privée.

Dans le secteur industriel, Cannes, Antibes, Valbonne constituent le pôle régional des constructions électriques et électroniques, Grasse, Bar-sur-Loup celui de la parfumerie. Grasse confirme ses spécialisations dans le domaine des huiles essentielles et de la parfumerie.

Caractéristiques de la population active et de l'emploi

Le profil socioculturel de la zone se singularise par la présence conjuguée des artisans-commerçants et des cadres et professions intellectuelles supérieures. Mais ces deux populations suivent des dynamiques opposées : la première est en diminution alors que la seconde est en vive progression. A contrario, la part des ouvriers est faible, et leur nombre se réduit d'année en année. Les revenus des ménages sont très élevés et sujets à peu d'inégalités. En outre, les allocataires du RMI sont faiblement représentés, autant de critères qui dessinent une population locale dont le niveau de vie moyen est favorable.

Le taux de chômage en décembre 2003 est légèrement inférieur à la moyenne régionale. Si les jeunes de moins de 25 ans sont relativement épargnés, le marché du travail est défavorable aux 50 ans et plus. Durant les années 1990, le nombre de chômeurs a progressé à un rythme élevé. Le dynamisme pourtant très fort de l'emploi n'a pas suffi à compenser l'augmentation massive de la population active. Celle-ci résulte de l'installation de nouveaux habitants, et de la hausse conjointe du nombre des emplois tenus par des résidents extérieurs et des personnes en âge de travailler.

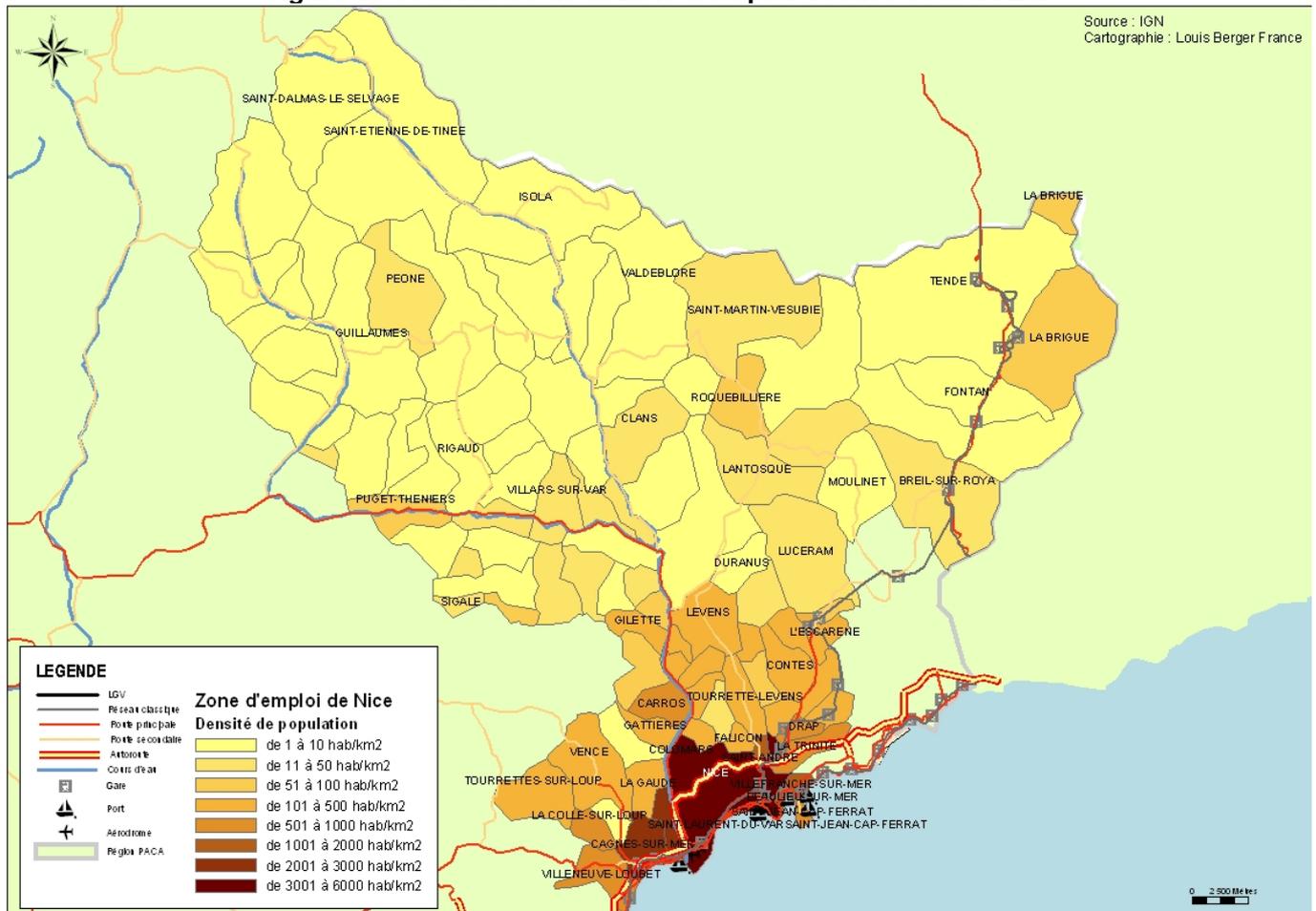
c.

²³ Où se déroulent notamment : le festival du film, qui fait la renommée de la ville (entre 100 000 et 120 000 participants annuel), le MIPIM (salon de l'immobilier, 16 000 participants), le salon mondial des produits détaxés (avec 15 000 participants), le MIPTV (marché international des contenus audiovisuels et numériques, 12 000 participants), le MIPCOM (films, vidéo, programmes et communication, 12 000 participants), le MIDEM (marché international de la musique, 9 000 participants), le festival international du film publicitaire (9 000 participants).

Zone d'emploi de Nice Côte d'Azur

Très vaste, la zone d'emploi de Nice se distingue par l'hétérogénéité géographique de son territoire. Délimitée au Nord-Est par le parc national du Mercantour et la frontière italienne, à l'Ouest par une ligne qui englobe les gorges de Daluis et celles de la Roudoule, elle plonge en pointe sur le littoral fortement urbanisé qui s'étend de Villeneuve-Loubet au Cap-Ferrat. La ville préfecture de Nice, qui concentre près des deux tiers des habitants, fait à elle seule de cette zone l'une des plus peuplées et des plus urbanisées de la région. Le déficit d'unité géographique de cette zone, à la fois de montagne et de littoral, se traduit par un morcellement important des dynamiques de projets, qui ne couvrent cependant pas l'ensemble de la zone.

Figure 17 : Périmètre de la zone d'emploi de Nice Côte d'Azur



Source : IGN

Principales caractéristiques

- ▶ Deuxième zone d'emploi de la région après Marseille-Aubagne,
- ▶ 13% de la population de PACA,
- ▶ Population 1999 : 575 000 habitants,
- ▶ Estimation de la population active en 2004²⁴ : 247 000,
- ▶ Nombre d'emplois en 2004 : 230 400,
- ▶ Intègre des communes inscrites dans six territoires de projet :

²⁴ Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendanciennes rééquilibrées).



- trois pays, situés dans les parties montagneuses et peu peuplées : le Pays de la Vésubie, le Pays des Paillons, le Pays de la vallée d'Azur Mercantour,
- trois communautés d'agglomération, qui couvrent la façade littorale et urbanisée : la Communauté d'agglomération de la Riviera française, la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur et la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

Structure économique

L'activité économique est fortement influencée par la présence d'une métropole régionale, qui induit des fonctions de décision administrative qui concernent autant le secteur public (éducation-santé-action sociale, ou administration dans une moindre mesure) que privé (services aux entreprises, activités financières). L'importance des secteurs qui accompagnent le développement touristique, comme le commerce, les services aux particuliers, les activités immobilières, le transport ou la construction, dessine l'autre trait caractéristique de l'économie locale. Celle-ci est surtout composée d'établissements de taille petite ou moyenne. Le faible développement de l'emploi salarié local fait suite à une dernière décennie marquée par l'effondrement du secteur industriel et du bâtiment

La ville centre, Nice est la 5ème ville de France avec 350 000 habitants. Cette dernière constitue un pôle urbain de premier plan avec de nombreux équipements structurants dont l'aéroport international qui est le premier hors Ile-de-France avec environ 10 millions de passagers, reliant l'aire urbaine à 80 destinations dans 28 pays (Amérique du Nord, Europe, etc.). 210 000 actifs et 45 000 entreprises y sont recensés. Avec environ 190 hôtels et plus de 10 000 chambres, Nice possède le second parc hôtelier de France après Paris. La ville possède également en Acropolis le second centre de congrès et d'exposition français (élu plusieurs fois meilleur centre d'Europe). Malgré un secteur industriel en déclin, Nice demeure un pôle régional dans le secteur de l'énergie. Nice est également connue pour l'expertise qui y est développée dans les secteurs des sciences informatiques, des télécommunications et de la recherche médicale, de l'imagerie et du multimédia.

Le technopôle de Sophia-Antipolis offre quant à lui plus de 10 000 emplois dans les technologies de l'information, la santé, la recherche, les télécommunications.

Caractéristiques de la population active et de l'emploi

Le profil socioprofessionnel historique de la zone est dominé par les employés, les professions intermédiaires et les cadres, et qui tend à se renforcer. Les niveaux de formation sont souvent élevés et les revenus en moyenne relativement hauts, bien que très hétérogènes, comme dans l'ensemble des métropoles régionales.

Tourné vers les activités tertiaires, l'emploi local, très féminisé, est diversifié. Parmi les métiers les plus spécifiques de la zone coexistent des spécialités comme les ouvriers qualifiés du textile et du cuir, les professionnels du droit, les artisans, les agents de gardiennage et de sécurité, et les cadres de la banque et des assurances.

Cette diversité se reflète dans la structure mixte des niveaux de qualification : la part importante des emplois à qualifications de base n'empêche pas la présence d'un volume d'emplois de cadres comparable à la moyenne régionale.

Historiquement, le taux de chômage a toujours été un peu plus faible dans la zone qu'en région. À la fin 2003, il s'établit à 10,3 %. Les jeunes et les femmes bénéficient en particulier d'un marché du travail qui leur est favorable.

Relations avec les territoires voisins

Les mouvements pendulaires avec la périphérie sont importants notamment avec Sophia Antipolis, Carros, Cannes et la Principauté de Monaco qui constituent des bassins d'emploi importants.



II.3.3. Département du Var

Malgré leur hétérogénéité, tous les territoires du département du Var contribuent à son fort développement démographique et économique. L'importante urbanisation de la façade littorale (près des 2/3 de la population y réside) fait du département un espace densément peuplé. La présence, au cœur du département, de l'autoroute A8 qui relie Aix-en-Provence à Nice, contribue à un rééquilibrage dans l'occupation de l'espace départemental, tant sur le plan de l'activité économique que sur celui des populations. Cela dessine un maillage territorial diversifié, illustré par la multiplicité des dynamiques de développement local. Six territoires de projet, trois contrats d'agglomération et trois contrats de pays couvrent quasiment tout le département, à l'exception de quelques communes du Sud-Ouest.

Le Var compte aujourd'hui près de 900 000 habitants. Les zones de moyen pays tirent profit de la proximité des grandes agglomérations régionales, en confortant leur fonction résidentielle, tandis que celles du littoral valorisent leur attractivité touristique. Le tout est complété par une présence encore conséquente du secteur public, en grande partie liée aux industries et services de la Défense. Le niveau de chômage reste élevé et touche plus particulièrement les personnes en fin de carrière.

Grâce à l'installation de nouveaux résidents, cette population s'accroît deux fois plus vite que sur le plan régional. Ce rythme d'évolution semble devoir se poursuivre dans les décennies à venir. Ces nouveaux arrivants sont aujourd'hui davantage qu'à l'échelle régionale en fin de vie professionnelle, ou retraités, et entretiennent une pyramide des âges où la part des personnes de plus de 50 ans est élevée.

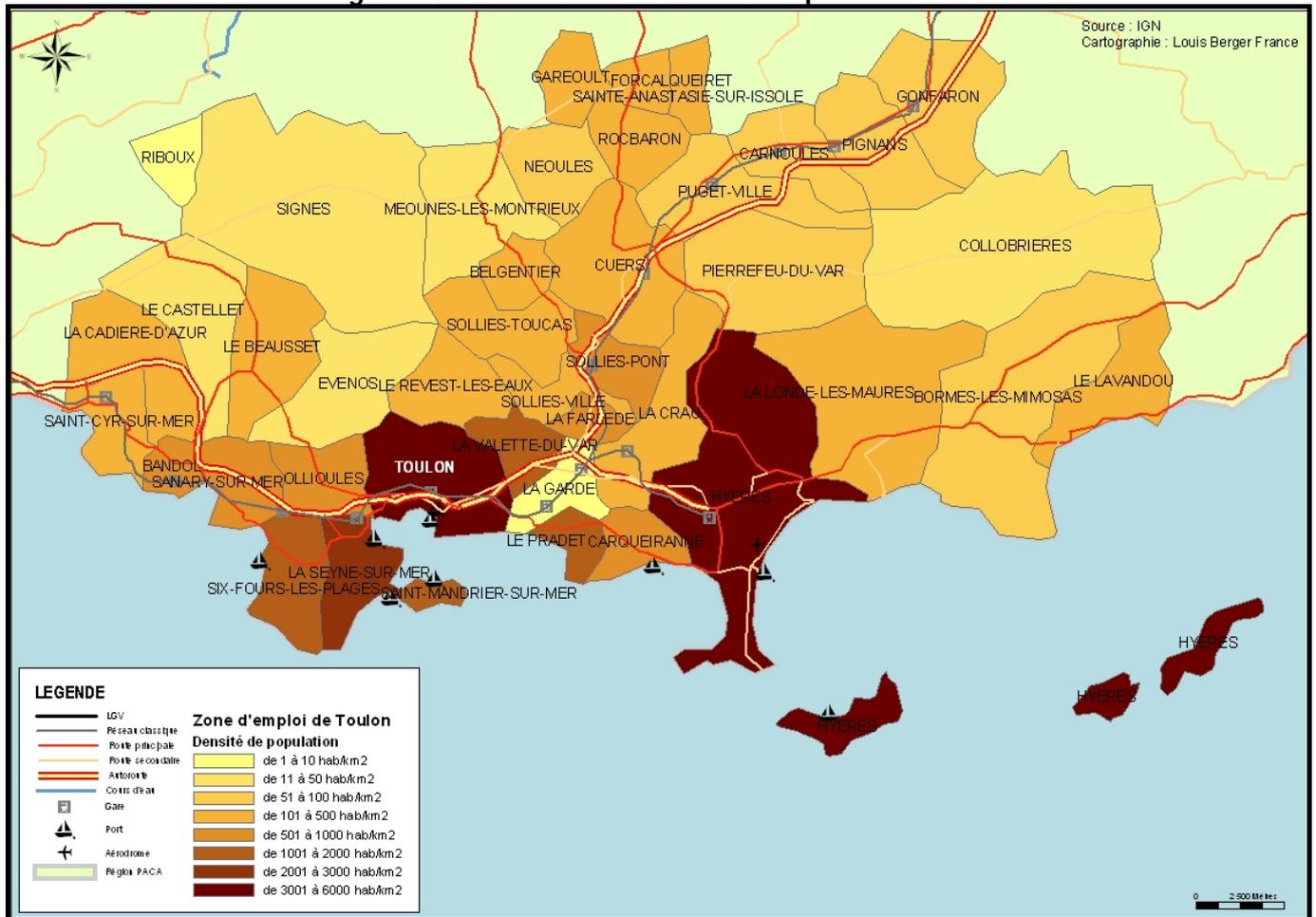
Les activités de commerce, d'éducation-santé-action sociale, des services aux particuliers et de l'artisanat alimentaire bénéficient fortement de cette croissance démographique. L'emploi du département est plus spécifiquement structuré autour des activités agricoles, de la construction, des services aux particuliers et de l'emploi public. Cela reflète la triple vocation économique du Var où cohabitent des fonctions métropolitaines, encore émergentes dans l'agglomération toulonnaise, des espaces ruraux, dominés par l'agriculture et l'artisanat, et des activités liées à la forte attractivité touristique, du littoral notamment. Comme le parc d'établissements employeurs, le nombre d'emplois reposant sur ces spécialisations économiques a connu une évolution soutenue et constante au cours de la dernière décennie.

a. Zone d'emploi de Toulon :

La zone d'emploi de Toulon occupe la moitié Ouest de la façade maritime du Var. Elle s'étend de l'est du massif de la Sainte-Baume à l'Ouest du massif des Maures. Organisée autour de la métropole toulonnaise, elle compte plusieurs unités urbaines d'importance situées sur la bande littorale. La communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée coordonne le devenir de cet ensemble urbain, même si un certain nombre de communes situées au Nord et à l'Est de Toulon ont choisi de s'inscrire dans d'autres dynamiques de projet (pays de la Provence verte, pays des Maures).

Comme dans l'ensemble du Var, c'est l'installation de nouveaux habitants qui tire le développement démographique local. Cette dynamique conduit à un âge moyen de la population plus élevé qu'en région.

Figure 18 : Périmètre de la zone d'emploi de Toulon



Principales caractéristiques

- ▶ Troisième zone d'emploi régionale après Marseille-Aubagne et Nice,
- ▶ 12% de la population de PACA avec 540 000 habitants (RP 1999),
- ▶ Population active en 1999 : 223 200,
- ▶ Population active estimée en 2004²⁵ : 226 400,
- ▶ Nombre total d'emplois en 2004 : 199 560,
- ▶ Intègre des communes elles-mêmes inscrites dans 3 territoires de projet :
 - Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée.
 - Pays de la Provence verte,
 - Pays des Maures.

Structure économique

Par certains aspects, la zone de Toulon présente des traits caractéristiques des économies touristiques du littoral de la région, à l'image de la zone voisine de Fréjus - Saint-Raphaël. Cette vocation, de plus en plus présente, se conjugue à une dynamique urbaine où les fonctions administratives et portuaires viennent élargir la palette des activités locales.

²⁵ Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendanciennes rééquilibrées).



Le pôle industriel toulonnais est dominé par les activités de la défense, actuellement en pleine restructuration à la suite de la réorganisation de la direction des constructions navales. Il engage sa diversification vers les activités liées à la mer (offshore), à la métallurgie et à l'agroalimentaire. Ainsi, Toulon Var Technologies accueille le Pôle Mer de PACA, labellisé le 12 juillet 2005 "Pôle de compétitivité à vocation mondiale".

Il rassemble des acteurs industriels, de la recherche et de l'enseignement dans les domaines de la sécurité et sûreté et du développement durable autour de deux axes forts :

- ▶ la sécurité et la sûreté,
- ▶ le développement durable.

Trois technologies transverses sont développées dans ce cadre :

- ▶ les systèmes d'information et de communication complexes,
- ▶ les technologies marines et sous-marines,
- ▶ la biologie ainsi que les biotechnologies marines et environnement.

Caractéristique de la population active et de l'emploi

L'emploi local est sur une dynamique ascendante et sa structure sectorielle relève de trois vocations. Le pôle des industries de la Défense (biens d'équipement, arsenal), bien qu'en perte d'emplois, reste très présent. Le pôle administratif de Toulon, ville préfecture génère un volume d'emplois publics constant (administration, éducation-santé-action sociale). Enfin, le pôle touristique (services aux particuliers) reste encore en retrait, mais s'accompagne d'un développement soutenu de l'emploi dans les activités associées (commerce, activités immobilières). Cet ensemble s'appuie pour l'essentiel sur des métiers situés au premier niveau de qualification. Employés de la fonction publique, des services aux particuliers ou du commerce, ouvriers de la maintenance, de la mécanique et du bâtiment sont les métiers les plus spécifiques de l'économie locale. Malgré la vocation administrative de la zone, le poids de l'encadrement intermédiaire ou supérieur reste en retrait de la moyenne régionale. Cependant, les professions intermédiaires sont très présentes dans les métiers liés, en partie, aux industries de la Défense (mécanique, informatique, armée).

Les emplois de la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée se répartissent principalement autour des grands pôles²⁶ (cf. la figure 19 ci-dessous) qui regroupent l'essentiel de l'offre commerciale et des équipements :

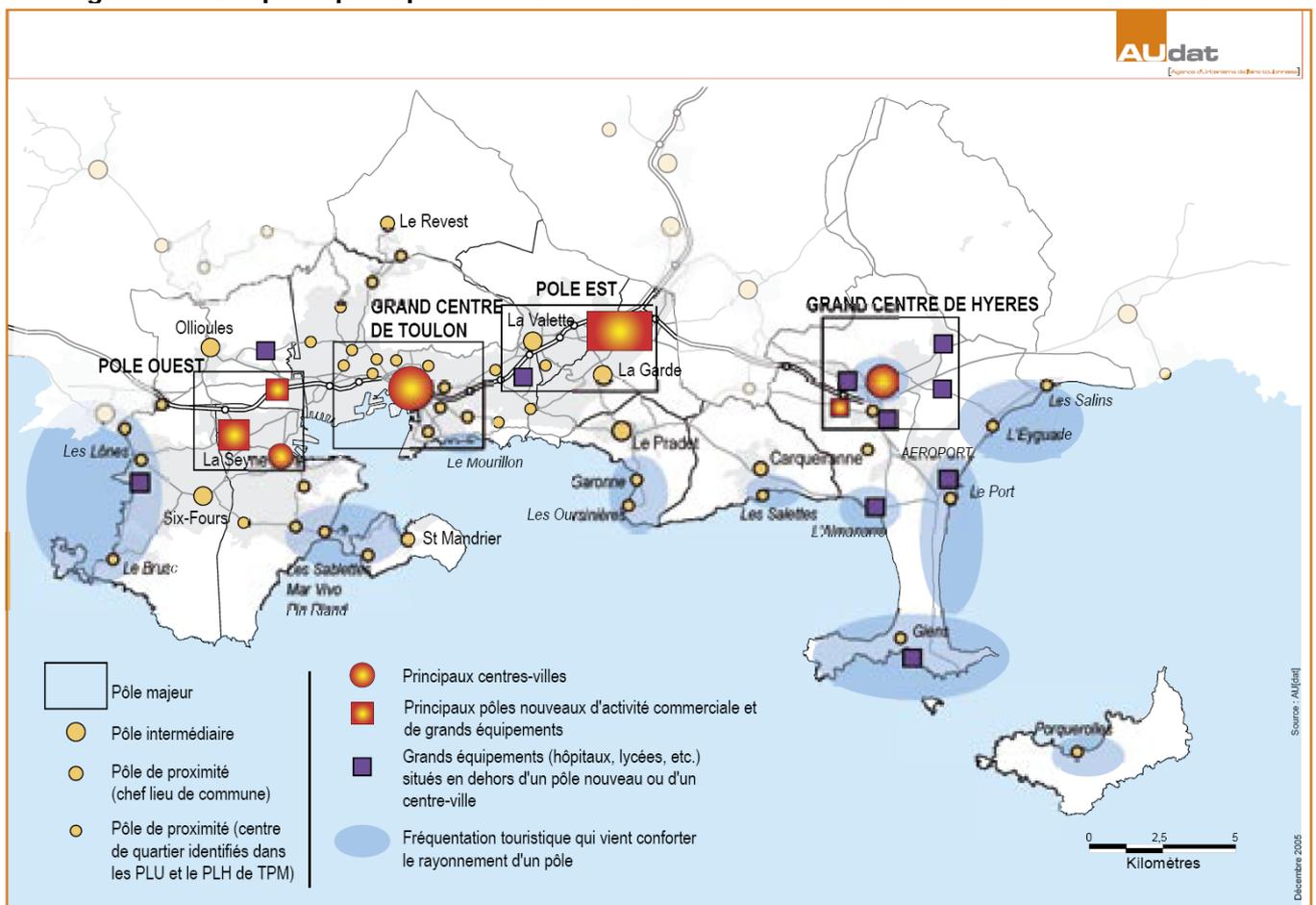
- ▶ **le « grand centre-ville » de Toulon** (46 800 m² de grande surface commerciale et 35 000 emplois hors base navale qui en compte 22 000) constitue historiquement le pôle principal de l'aire toulonnaise. Il intègre le centre historique, les faubourgs commerçants de Pont du Las, St Jean du Var et du Mourillon ainsi que les quartiers administratifs de la Rode et Claret - St Anne. Ce pôle a connu un important déclin de son attractivité en raison de la concurrence commerciale des grandes surfaces périphériques, de la diminution et de la paupérisation de sa population résidente, d'un déficit d'activités ludiques et culturelles et de l'impact négatif d'un trop plein de circulation automobile en transit. Son rayonnement reste cependant prédominant notamment sur le plan de l'emploi et des équipements administratifs. Le grand centre de Toulon est engagé dans une stratégie de redynamisation basée sur :
 - le développement de grands équipements éducatifs et culturels (campus universitaire, Palais Liberté, Opéra, théâtre, etc.) ;
 - des projets d'infrastructure permettant d'améliorer son accessibilité et de limiter le trafic automobile en surface (deuxième tube, tramway) ;
 - Une grande opération de renouvellement urbain portant notamment sur l'habitat, le commerce et les espaces publics (ANRU du centre ancien).
- ▶ **le « pôle est »** (158 000m² de grande surface commerciale et 17 000 emplois en y incluant La Farlède), constitué par l'espace d'activités commerciales et de grands équipements de La Garde - La Valette (" Valgora - Grand Var - Université") qui se prolonge par la zone industrielle de Toulon Est. Il exerce une forte

²⁶ Source : Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise, mars 2006.

attractivité notamment en raison de son ampleur commerciale et d'équipements structurants tels que le campus universitaire ou le multiplexe cinématographique. Malgré les perspectives de développement par intensification qu'offre la présence de sites mutables ou accueillant des activités à faible valeur ajoutée, le pôle est souffre cependant d'une accessibilité difficile que ce soit en voiture ou en transports collectifs. Le tramway et l'élargissement de l'A57 pourraient apporter sur ces points des améliorations significatives.

- ▶ **le « grand centre-ville de Hyères »** (28 800 m² de grande surface commerciale et 15 000 emplois) correspond au noyau urbain central et à l'entrée Ouest de la commune qui accueille depuis le début des années 1990 des équipements structurants. Ce pôle dessert traditionnellement les communes de Carqueiranne, de la Vallée du Gapeau et du secteur Est (Collobrières, Pierrefeu, La Londe, Bormes, Le Lavandou). Mais il est de plus en plus concurrencé par le pôle Est notamment depuis l'ouverture de l'A570 (1994). Ce pôle dispose d'un potentiel de développement qui associe les opportunités de renouvellement urbain dans la « ville constituée », et l'existence d'un potentiel stratégique d'extension à l'entrée Ouest de la commune, de part et d'autre de l'A570. L'image touristique et l'aéroport constituent également des vecteurs d'attractivité.
- ▶ **le « pôle Ouest »** (19 000 emplois, 96 000 m² de grande surface commerciale) associe le centre-ville de La Seyne (dont l'attractivité a très fortement décliné) et les nouveaux espaces commerciaux et de grands équipements qui ont émergé à La Seyne autour du quartier Berthe et de l'échangeurs de Camp Laurent, à Six-Fours dans le secteur des Playes et à Ollioules autour du quartier Quiez et de l'échangeur de La Beaucaire. Le rayonnement du pôle Ouest est inférieur à celui des trois autres pôles majeurs d'autant plus qu'il subit la double concurrence du centre-ville de Toulon et de l'aire marseillaise (centres commerciaux d'Aubagne et de La Valentine, centre-ville de Marseille). Le pôle comporte peu d'équipements à haut niveau de rayonnement et souffre d'un déficit sur le plan des loisirs et de la culture.

Figure 19 : Les principaux pôles attractifs sur le territoire de Toulon-Provence-Méditerranée



Source : Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise



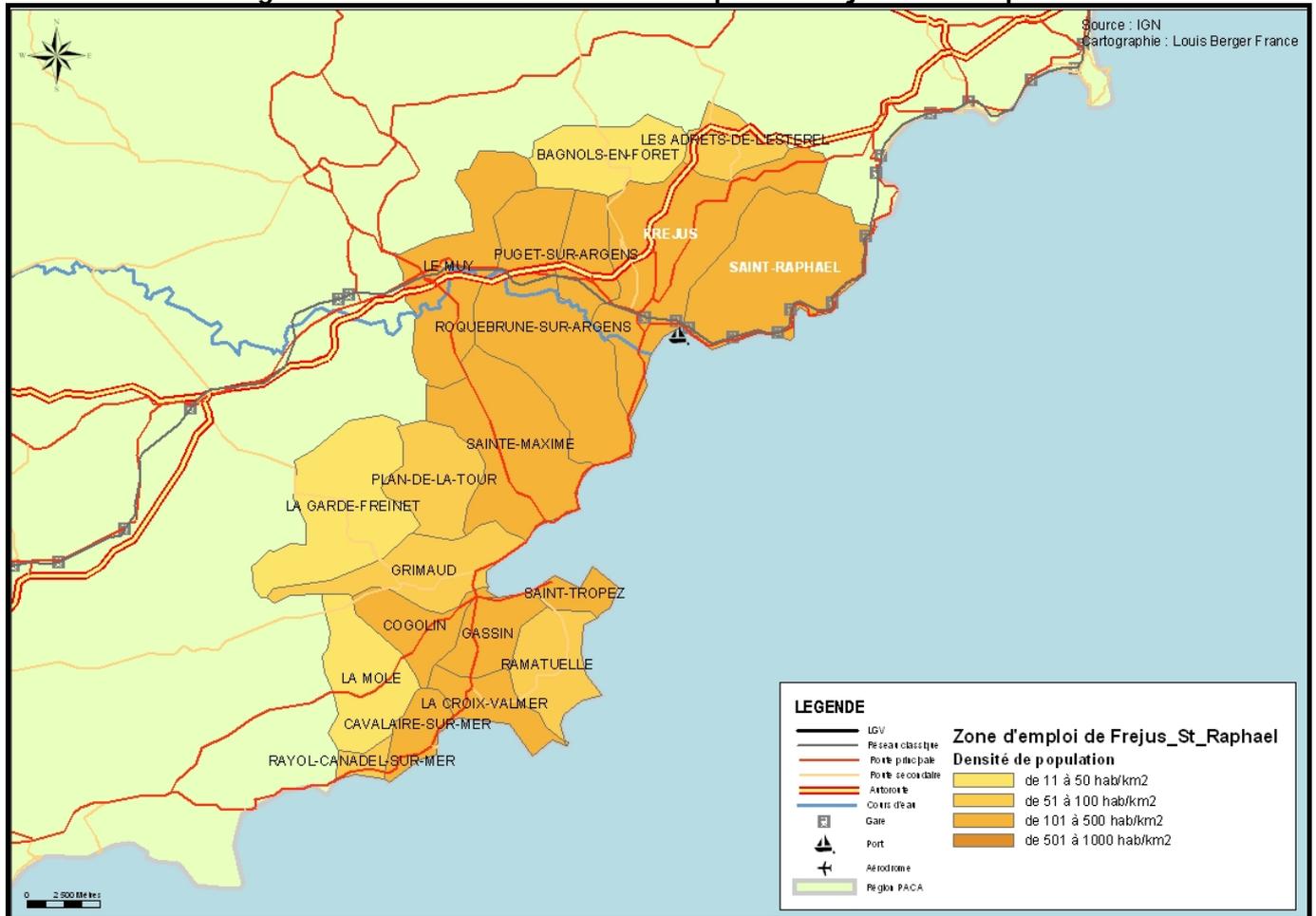
b.

Zone d'emploi de Fréjus – Saint-Raphaël

La zone d'emploi de Fréjus - Saint-Raphaël occupe la moitié Est du littoral du Var. Les barrières naturelles que constituent les massifs des Maures au Sud-Ouest et l'Estérel au Nord atténuent fortement l'influence des grandes métropoles voisines de Toulon et de Nice. Elles dotent cette zone d'une cohérence de bassin malgré son ouverture par la vallée de l'Argens. Malgré cette unité, de multiples espaces territoriaux de développement local se sont créés :

- ▶ à l'Est, la communauté d'agglomération de Fréjus - Saint-Raphaël ;
- ▶ au Nord-Ouest, une petite partie de la zone appartenant au périmètre de la communauté d'agglomération dracénoise ;
- ▶ au Sud, un grand territoire intégré au pays des Maures.

Figure 20 : Périmètre de la zone d'emploi de Fréjus Saint-Raphaël



Principales caractéristiques

- ▶ Population active en 1999 : 64 400,
- ▶ Population active estimée en 2004²⁷ : 65 700,
- ▶ Nombre total d'emplois en 2004 : 60 790,
- ▶ Intègre des communes inscrites notamment dans les territoires de projet suivants :

²⁷ Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendanciennes rééquilibrées).



- la Communauté d'agglomération Fréjus Saint-Raphaël,
- le Pays des Maures,
- la Communauté d'agglomération dracénoise.

Structure économique

Les activités économiques de la zone sont plus particulièrement orientées vers les services aux particuliers, l'immobilier, le commerce ou le bâtiment. L'agriculture tient aussi une place importante. Mais ce sont globalement les activités d'accompagnement du développement démographique et touristique qui ont le poids et le niveau d'évolution les plus marqués.

Caractéristiques de la population active et de l'emploi

Les ouvriers et les employés sont très présents, et ce, dans presque tous les métiers. Si la part des qualifications de base (ouvriers et employés) prédomine et spécifie l'emploi local, les emplois de l'hôtellerie-restauration, de la banque et les assurances, de la santé-action sociale, culturelle et sportive, de la communication-information-spectacle concernent plus de professions intermédiaires qu'en région. Mais, globalement, le système d'emploi, porté par des structures de petite taille (la zone est dynamique en termes de création d'entreprises), concerne plutôt des basses qualifications et génère des revenus relativement modestes.

Le taux de chômage s'élève à 14,4% à la fin décembre 2003, niveau largement supérieur à la moyenne régionale. L'augmentation du nombre des demandeurs d'emploi observée dans les années 1990 est due en partie à l'arrivée de nouvelles générations sur le marché du travail local mais surtout à l'afflux de nouveaux résidents. Les personnes au chômage dans les métiers de la communication-information-spectacle, de la gestion-administration, du commerce, de l'hôtellerie-restauration connaissent des difficultés particulières d'accès à l'emploi. L'emploi est encore bien présent dans le secteur de la construction. Par ailleurs, les implantations industrielles sont peu nombreuses.

Le golfe de Saint-Tropez

Le Golfe de Saint-Tropez, composé des communes de Cavalaire, Cogolin, Gassin, Grimaud, La Croix-Valmer, La Garde-Freinet, La Mole, Le Plan de La Tour, Ramatuelle, le Rayol-Canadel, Sainte-Maxime, Saint-Tropez compte environ 52 000 habitants recensés.

Le nombre d'habitants résidents est estimé à 70 000 et celui des habitants réels 150 000. En pleine saison touristique, on arrive à un total de 450 000-500 000 personnes.

Le poids économique de ce territoire est important : il représente 5% de la population varoise mais 11% du chiffre d'affaire et 10% de l'emploi du Var.

C.

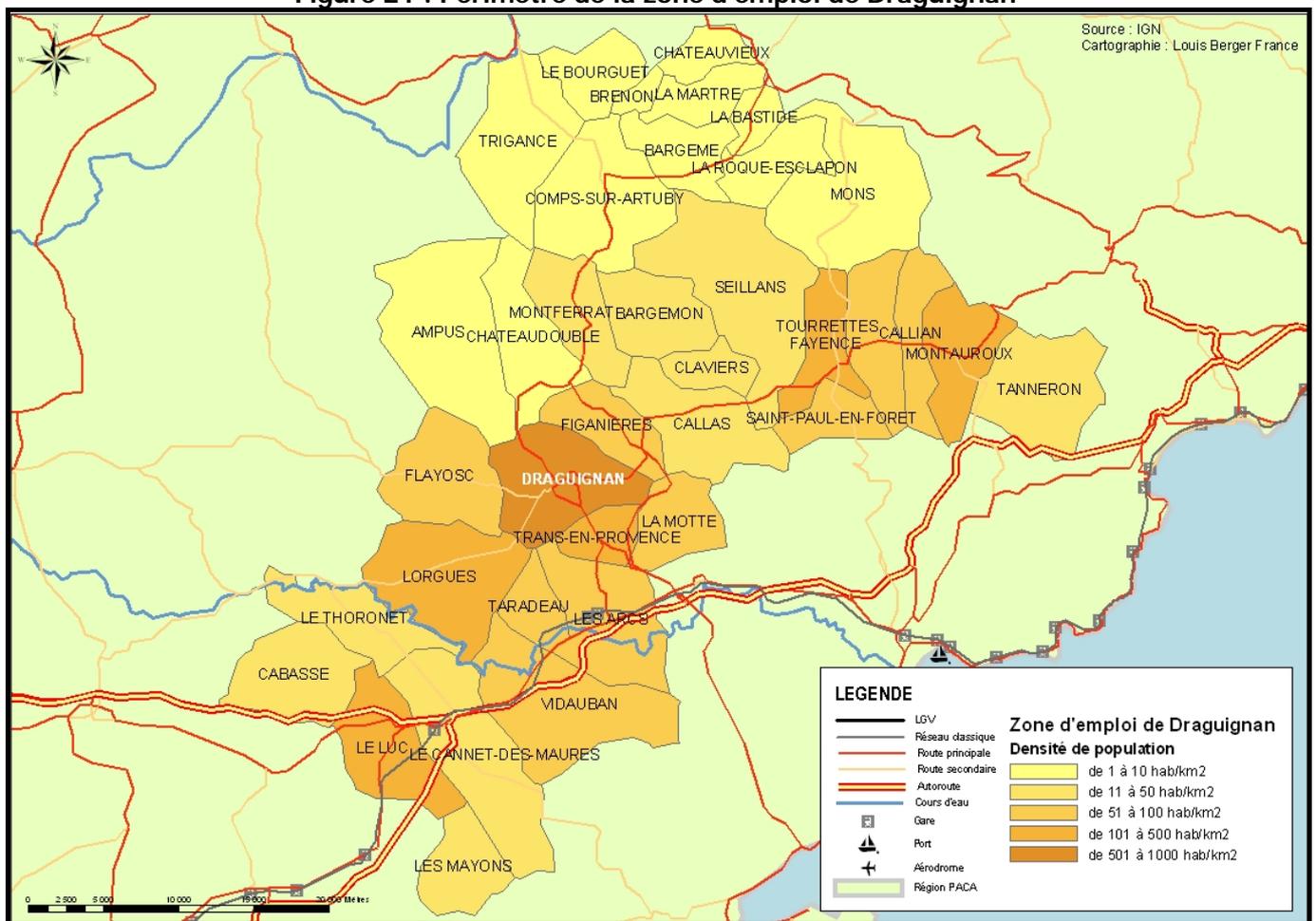
Zone d'emploi de Draguignan

Zone rurale de l'Est varois, la zone d'emploi de Draguignan est située en retrait du littoral. À l'Est, les massifs de l'Estérel et du Tanneron tracent sa limite avec les Alpes-Maritimes. Au Nord, elle s'étend sur le Grand-Plan-de-Canjuers, très rural, et se termine au Sud-Ouest au pied du massif des Maures. Traversée par l'autoroute A8, elle connaît une forte croissance démographique, résultat des mouvements de déconcentration de populations et d'établissements depuis les zones urbaines du littoral.

La zone compte 105 900 habitants, dont un tiers dans la seule ville de Draguignan. La faible densité de sa population (71 habitants au km², cf. figure 21 ci-dessous) est due à la présence de grands espaces. La population est en moyenne plus âgée que celle de la région, avec une faible proportion de 25 à 39 ans et une forte part des plus de 60 ans. La part des emplois locaux tenus par des résidents d'autres zones est près de deux fois plus importante que dans le Var.

Attractive, la zone de Draguignan bénéficie à la fois de la présence d'une ville centre, ancienne capitale administrative, et des mouvements de déconcentration du littoral.

Figure 21 : Périmètre de la zone d'emploi de Draguignan



Principales caractéristiques

- ▶ Population active en 1999 : 42 900,



- ▶ Population active estimée en 2004²⁸ : 44 550,
- ▶ Nombre total d'emplois en 2004 : 40 300,
- ▶ Intègre des communes inscrites notamment dans les territoires de projet suivants :
 - la Communauté d'agglomération dracénoise,
 - le Pays des Maures,
 - le Pays du Verdon.

Structure économique

Le profil économique de ce territoire, typique des zones de moyen pays, est marqué par sa vocation rurale, avec une forte présence d'employés, d'ouvriers, et d'artisans-commerçants.

Caractéristiques de la main-d'œuvre et de l'emploi

Depuis la fin des années 1990, l'emploi local est très dynamique, et le parc des petites entreprises est en expansion. Celles-ci couvrent près de la moitié de la population salariée. Conséquence de la forte attractivité démographique de la zone, le commerce et les transports sont en développement. Les effectifs des services aux entreprises sont également en progression, de même que ceux du secteur public. La présence de ce dernier est particulièrement importante : il concentre près de 40 % de l'emploi salarié. Le développement des activités tertiaires s'accompagne d'une forte baisse des emplois dans l'industrie, en particulier dans les secteurs traditionnels du tissu économique de la zone, comme l'agriculture et la construction. Il faut noter que la part des emplois locaux tenus par des résidents d'autres zones est près de deux fois plus importante que dans le Var. Ainsi, les habitants locaux semblent ne pas profiter pleinement du développement de l'emploi lié aux activités du tertiaire.

Globalement, le taux de chômage de la zone se situe dans la moyenne régionale.

²⁸ Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendanciennes rééquilibrées).

II.3.4. Département des Bouches-du-Rhône

Au débouché maritime de la vallée du Rhône, dotées de vastes espaces portuaires et naturels et de zones à forte concentration économique et démographique, les Bouches-du-Rhône constituent un département particulièrement contrasté. Les dynamiques globales de développement local sont nombreuses et de taille importante. Elles sont portées par au moins cinq territoires d'agglomération, situés autour de l'étang de Berre et de la région urbaine d'Aix-en-Provence - Marseille. L'Ouest du département est, quant à lui, concerné par un projet de pays qui s'étend de la Camargue au Sud jusqu'à la Durance au Nord.

Le département des Bouches-du-Rhône est souvent perçu comme le pôle industriel d'une région tertiaire. Celui-ci se distingue en effet de la région par la présence de moyens et grands établissements, industriels, mais aussi par le poids des services, associés à l'industrie, comme le transport et les services aux entreprises, ou relevant du secteur public (administration, éducation-santé).

De par sa situation géographique et son histoire, le département conjugue différents systèmes socio-économiques :

- ▶ la basse vallée du Rhône où prédominent les activités agricoles et industrielles,
- ▶ le complexe industriel et portuaire du pourtour de l'étang de Berre, avec son industrie lourde,
- ▶ la région urbaine d'Aix-en-Provence et Marseille, pôle universitaire et centre de décision administratif et économique.

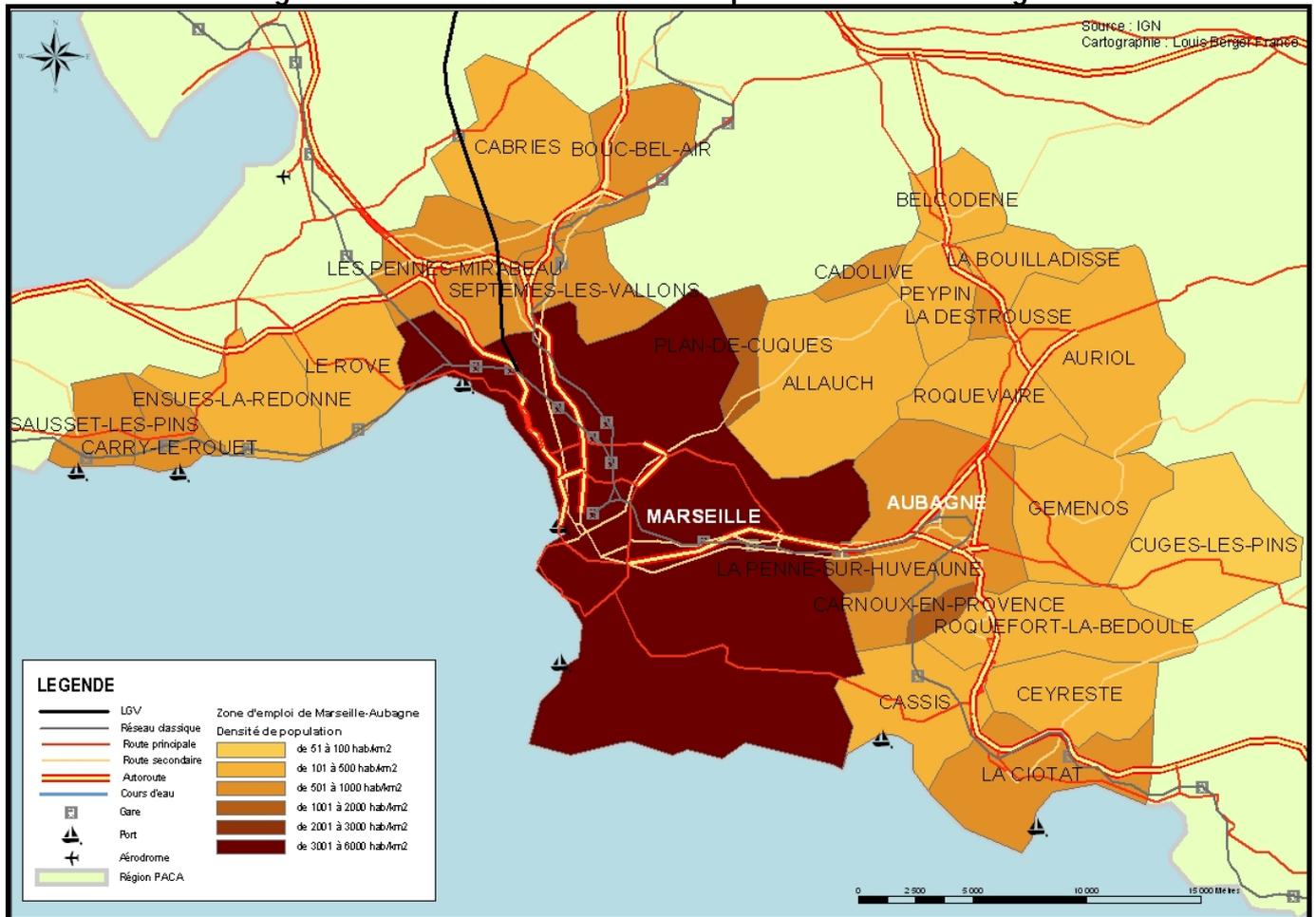
Le développement de l'emploi est semblable à celui de la région. Il est plus marqué pour les métiers à haute qualification (cadres de l'industrie, informatique, banque-assurance, communication-information-spectacle, santé) mais se joue aussi pour les métiers de l'hôtellerie-restauration, du commerce et dans une moindre mesure des services aux particuliers. Le chômage dans le département est toutefois relativement important : son niveau comme son évolution se situent au-dessus des moyennes régionales.

a. Zone d'emploi de Marseille Aubagne

La présence de la deuxième ville de France caractérise la zone d'emploi de Marseille-Aubagne. Celle-ci s'étend du littoral Est des Bouches-du-Rhône à la baie de La Ciotat, délimitée au Nord par la chaîne de l'Étoile et, plus à l'Est, par le massif de la Sainte-Baume. L'identité de ce territoire, qui concentre près de 60% de la population du département, repose à la fois sur une fonction de transit économique et sur une forte activité administrative. Celles-ci sont propres à l'une des principales zones portuaires de l'arc méditerranéen, ainsi qu'à l'activité d'une métropole d'envergure nationale et internationale. La dynamique de développement local repose sur la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, au sein de laquelle le projet Euroméditerranée joue un rôle important. L'espace est essentiellement organisé à partir des activités tertiaires de la ville et, dans une moindre mesure, à partir des activités portuaires. Ce fonctionnement centré sur le pôle urbain fait d'ailleurs ressortir de fortes disparités sociales.

La dynamique de développement de la zone repose aussi sur la communauté d'agglomération Garlaban Huveaune Sainte-Baume et sur une partie de la communauté d'agglomération du pays d'Aix.

Figure 22 : Périmètre de la zone d'emploi de Marseille Aubagne



Principales caractéristiques

- ▶ Zone d'emploi la plus importante de la région avec plus d'un million d'habitants (soit 57% de la population du département),
- ▶ Population active en 1999 : 447 200,
- ▶ Population active estimée en 2004²⁹ : 452 000,
- ▶ Nombre total d'emplois en 2004 : 402 400,
- ▶ Intègre des communes inscrites notamment dans les territoires de projet suivants :
 - la Communauté urbaine Marseille – Provence – Métropole,
 - la Communauté d'agglomération Garlaban Huveaune Sainte-Baume,
 - la Communauté d'agglomération du pays d'Aix,
 - la Communauté de communes de l'Etoile et du Merlançon.

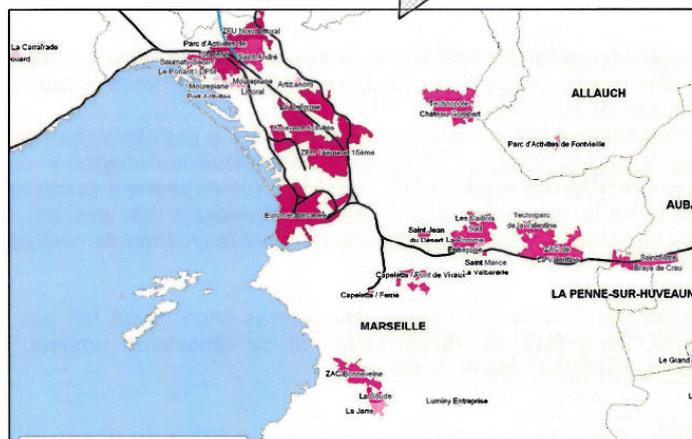
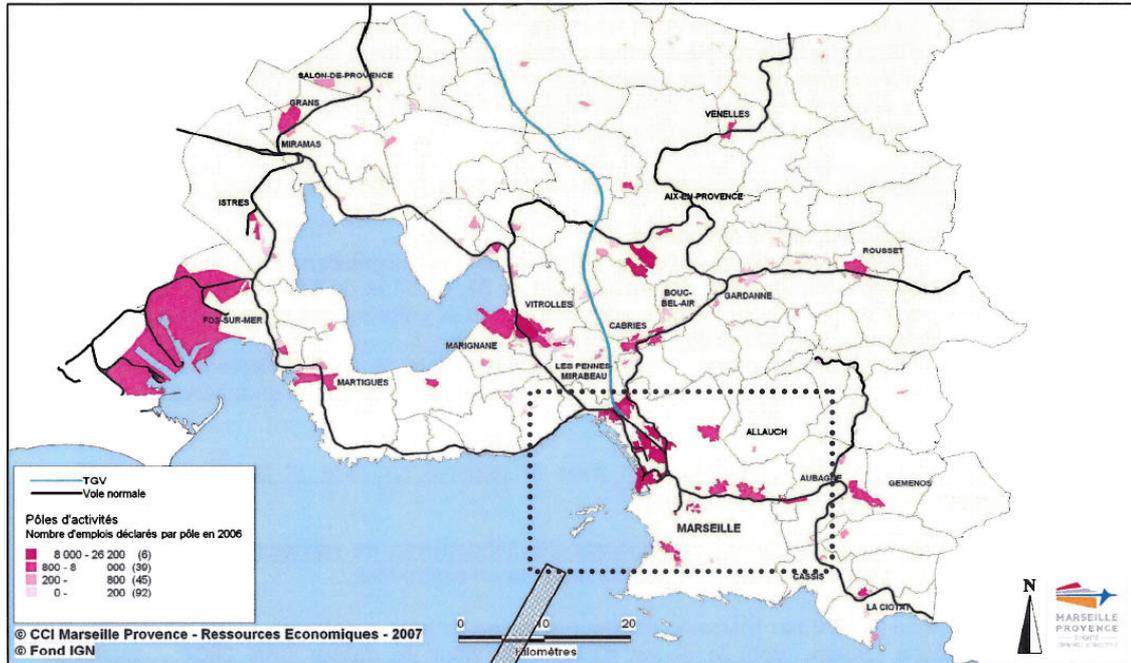
²⁹ Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendanciennes rééquilibrées).

Structure économique

La vie économique de la zone est régie par l'activité essentiellement tertiaire de la métropole marseillaise. Un pôle autour des activités de l'éducation, de la santé et de l'action sociale ainsi qu'un pôle administratif et financier y dominant.

La figure 23 ci-dessous indique les principaux pôles d'activité dans l'agglomération de Marseille Provence Métropole.

Figure 23 : Localisation des principaux pôles d'activité dans l'agglomération de Marseille Provence Métropole



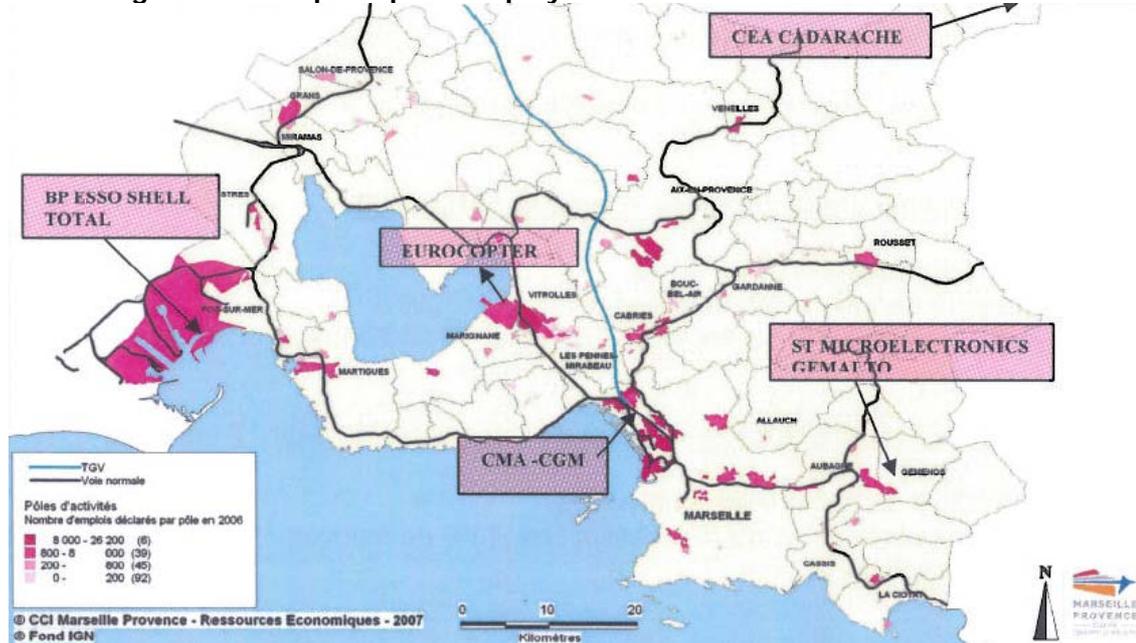
Source : CCI Marseille Provence, 2007

Les principaux pôles d'activités se situent :

- ▶ sur le littoral,
- ▶ aux alentours de Vitrolles,
- ▶ au Nord-Ouest de La-Penne-sur-Huveaune.

La figure 24 ci-dessous indique les principaux employeurs dans l'aire urbaine de Marseille. Dans le périmètre plus réduit de l'agglomération, Eurocopter à Vitrolles, CMA-CGM à Marseille et ST Microelectronics ainsi que Gemalto aux environs de Gemenos sont les principales entreprises en termes d'effectifs.

Figure 24 : Les principaux employeurs dans l'aire urbaine de Marseille



Source : CCI Marseille Provence

La zone d'emploi de Marseille-Aubagne possède des équipements performants pour accueillir ses principales activités dont notamment :

- ▶ Euroméditerranée : centre tertiaire du Sud de la France, principalement dans les fonctions centrales de grandes sociétés françaises et internationales (dont Telecom Italia, Compass Group, Expedia, AOL, l'armateur MSC, DHL, etc.), les services au commerce international, les activités financières et les entreprises des médias (60% des emplois créés par l'opération) mais aussi le redéploiement de PME, de commerces de proximité, d'artisans et de professions libérales. 6800 emplois nets ont déjà été créés depuis le début de l'opération en 1996. L'effet levier d'EUROMEDITERRANEE ne se limite pas au tertiaire : l'opération d'intérêt national souhaite également impulser un renouveau urbain global (logements et espaces publics) du centre-ville de Marseille (notamment des quartiers de la Joliette et de Saint-Charles), qui se manifeste par un fort développement de l'offre de logements (neufs et en réhabilitation), de l'offre hôtelière, commerciale ou culturelle (projet du MUCEM – Musée des Civilisations Méditerranéennes), mais aussi plus largement par un renouveau de l'image de Marseille et de son attractivité touristique (y compris pour le tourisme d'affaires).
- ▶ la technopole de Château Gombert : 1er site français dédié à la mécanique énergétique, l'optique-photonique et l'astronomie, il offre sur 180 hectares un dispositif d'accueil des entreprises en phase de développement, de l'innovation et la création de nouveaux produits à la production industrielle. 130 entreprises représentant 3 300 emplois y sont déjà installées. 2 500 étudiants fréquentent les 2 grandes écoles d'ingénieurs (Ecole centrale de Marseille et Ecole polytechnique universitaire de Marseille), les centres universitaires de mathématique et d'informatique (CMI), et de technologies mécaniques (UNIMECA). Un incubateur (Impulse), 6 laboratoires de recherche, une pépinière d'entreprises technologiques (Marseille Innovation) et un centre de colloques et congrès complètent ce dispositif.
- ▶ le parc scientifique et technologique de Marseille Luminy, qui est l'un des premiers pôles scientifiques européens pour la création ou délocalisation d'écoles, Instituts de recherche, entreprises de haute technologie. Il accueille 2 facultés, 6 grandes écoles, (+ de 8 000 étudiants, dont 1 500 doctorants), 32 Laboratoires CNRS, INSERM, Université, INRA, IRD, CEA (plus de 1 500 chercheurs, post-docs étrangers, ingénieurs, etc.), des entreprises de Haute Technologie (Luminy Biotech Entreprises...) un centre de



formation et colloque (CIRM), des services et commerces, des hébergements étudiants (CROUS) et des installations sportives.

Marseille-centre, qui profite de l'essor du tourisme urbain, reçoit trois millions de visiteurs par an. L'objectif y est d'accueillir 1 million de croisiéristes d'ici 2010 contre 400 000 actuellement.

Outre l'importance de son économie, la position de l'agglomération et son équipement en infrastructures de transport en font un lieu charnière entre l'arc méditerranéen et le couloir rhodanien. Ainsi, l'aéroport Marseille Provence est avec 5,8 M de passagers en 2005 (dont 44% pour des relations internationales) le 4^e aéroport français et occupe la 3^e place pour le transport de marchandises avec 43 000 tonnes. L'agglomération est desservie par une ligne à grande vitesse depuis 2001 qui la relie à Paris en 3 heures. Le trafic cumulé des gares de Marseille et Aix atteint 18 M de passagers par an. Le port de Marseille-Fos est le 1^{er} port de France et le 4^e port européen avec des trafics de 1,8 M de passagers et 96,6 M de tonnes de fret.

Caractéristiques de la main d'œuvre et de l'emploi

Le pôle des activités de commerce et des services aux particuliers se distingue par une forte mobilité de la main-d'œuvre. Enfin, les activités liées aux services aux entreprises, caractérisées par la gestion d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, sont aussi présentes.

Les salariés de cette zone travaillent majoritairement dans de grandes ou moyennes structures, dont les établissements publics, tandis qu'ils sont nettement moins nombreux qu'en région à être employés par de petites entreprises.

La part des artisans et travailleurs indépendants y est aussi inférieure. La présence de gros employeurs explique que les conditions d'emploi puissent être favorables à de nombreux salariés. Les personnels des services publics et des fonctions administratives constituent une bonne part de la population active. Toutefois, ce sont surtout les métiers de la santé, de l'action sociale, culturelle et sportive, ceux de la formation et de la communication, ainsi que ceux des banques et assurances qui ont vu croître leurs effectifs. Ceux du secteur public se sont stabilisés et ceux des métiers de la gestion ont diminué. Cette dynamique des métiers se traduit par un besoin important de professionnels, relevant des niveaux de qualification intermédiaires et supérieurs.

Bien que le taux de chômage ait nettement diminué ces dernières années, il reste, comparativement aux autres zones, le plus élevé (14,4 % à la fin 2003). Un ménage sur dix est en situation de précarité sociale. Les conditions de vie d'une part significative de la population sont donc très modestes, ce qui concourt à un renforcement des inégalités : l'échelle des revenus varie de 1 à 10 (pour 1 à 7 en région), ce qui représente le rapport le plus inégalitaire de la région. Comparée aux autres zones d'emploi, Marseille-Aubagne se caractérise par un taux des bas revenus important. Parallèlement, on y trouve plus de cadres et de professions intellectuelles supérieures.

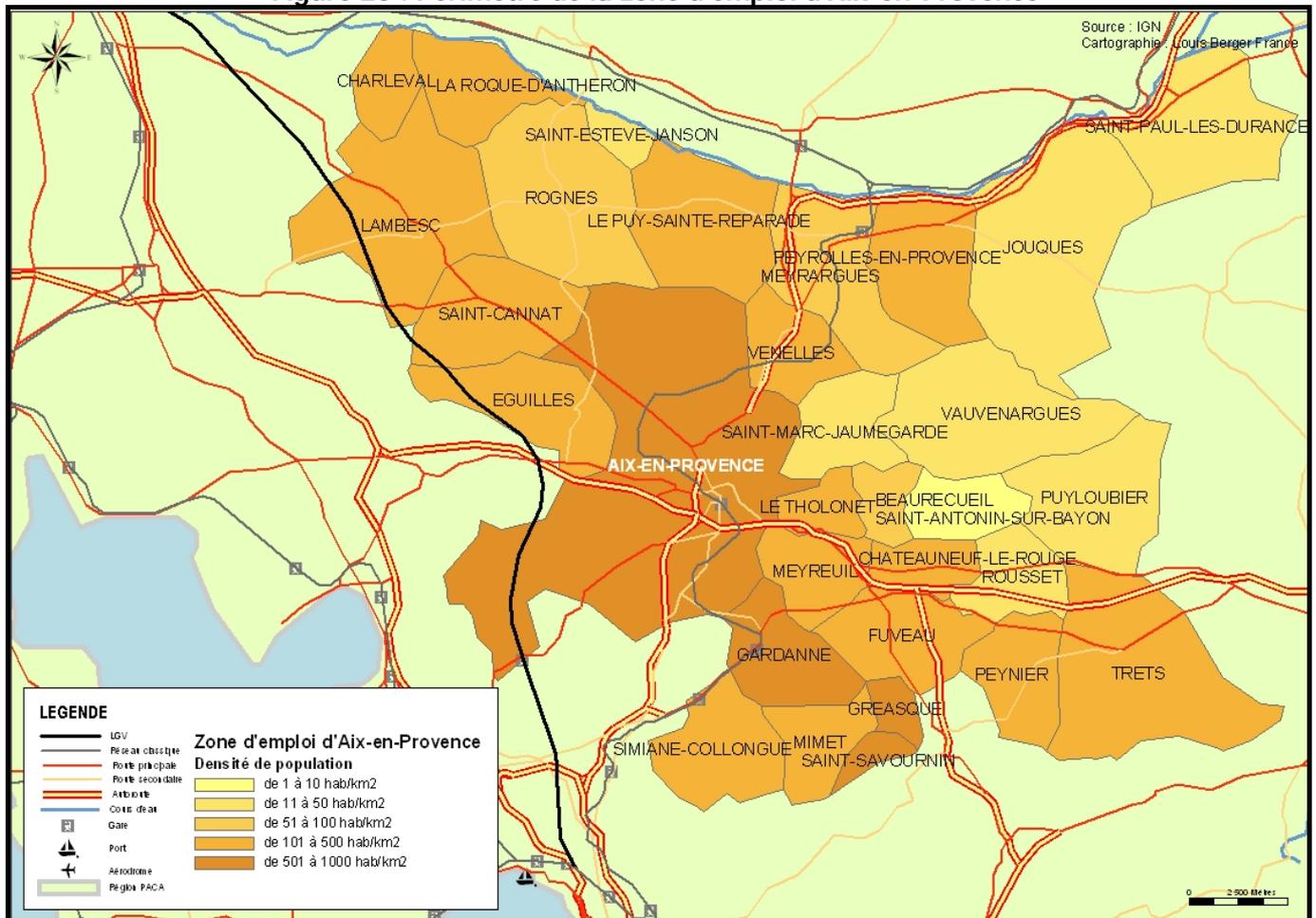
b.

Zone d'emploi d'Aix-en-Provence

La zone d'emploi d'Aix-en-Provence s'étend de la chaîne de l'Étoile au Sud, aux départements du Var à l'Est et du Vaucluse au Nord en longeant la Durance. À l'Ouest, elle est délimitée par la chaîne des Côtes et d'Éguilles. Maillée par un réseau routier et autoroutier dense, elle constitue un important carrefour de communication en région (axe Est - Ouest régional et axe alpin), et s'intègre dans l'ensemble de la métropole marseillaise et le complexe industriel et portuaire des Bouches-du-Rhône. Elle bénéficie des restructurations de cet ensemble et exerce un rôle moteur dans sa réorganisation économique. La création de la communauté d'agglomération du pays d'Aix témoigne par ailleurs de l'existence d'une réelle dynamique locale.

Avec une population de 260 000 personnes et une densité de 231 habitants par km², la zone d'Aix-en-Provence est l'une des plus peuplées de Paca.

Figure 25 : Périmètre de la zone d'emploi d'Aix-en-Provence



Principales caractéristiques

- ▶ Population active en 1999 : 113 800,
- ▶ Population active estimée en 2004³⁰ : 118 300,
- ▶ Nombre total d'emplois en 2004 : 120 800,
- ▶ Intègre des communes inscrites notamment dans les territoires de projet suivants :

³⁰ Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendanciennes rééquilibrées).



- la Communauté d'agglomération du pays d'Aix (CPA),
- la Communauté d'agglomération Agglopôle Provence Berre Salon Durance,
- La Communauté de communes de l'Etoile et du Merlançon.

Structure économique

La structure économique de la zone d'Aix-en-Provence est tournée vers les services et l'industrie. Elle est marquée par un grand développement des services aux entreprises à haute valeur ajoutée (informatique, ingénierie, recherche), lié à la densité industrielle de la zone et de sa périphérie. La production de composants électroniques et d'énergie est bien représentée, et connaît une croissance importante. Ces activités, spécifiques, élargissent le profil traditionnel des activités du bassin industriel et portuaire dans lequel la zone est fortement intégrée. Le développement local du secteur des services (éducation-santé-action sociale, services aux particuliers), lié en partie aux activités touristiques et culturelles ainsi qu'au développement démographique, renforce la dynamique de création d'établissements.

Elle connaît une forte croissance, démographique et économique, et attire ou emploie des personnes de haute qualification.

Tout particulièrement, la CPA fait preuve depuis 1993 d'un remarquable dynamisme économique : +32% d'emplois salariés entre 1993 et 2000, contre +17% dans le département des Bouches-du-Rhône et au niveau national. De 2000 à 2005, le territoire de la CPA représente 40% des créations d'emplois de l'ensemble des Bouches-du-Rhône. Parmi les grands équipements économiques de l'agglomération, on peut citer l'Europôle méditerranéen de l'Arbois qui s'étend sur 4 500 hectares, dont 190 dédiés à l'accueil d'activités réparties en 4 grands pôles de compétences : eau, énergie, déchets, management de l'environnement et gestion des risques.

Caractéristiques de la main-d'œuvre et de l'emploi

La part des professions intermédiaires et des cadres est plus importante qu'en région, et ce, tant dans les métiers de l'industrie que du commerce ou des services (administration, informatique, recherche, professions juridiques, banques et assurances, enseignement). Certes, la part des qualifications de base (ouvriers et employés) prédomine, mais ce sont les emplois d'enseignants, d'ingénieurs et de cadres qui spécifient l'emploi local.

La zone d'emploi d'Aix-en-Provence est la première de la région en termes de part d'emplois intermédiaires ou supérieurs (46% contre 37% pour PACA). Le taux de chômage reste cependant assez élevé (10,7% en décembre 2003), mais inférieur à la moyenne régionale.

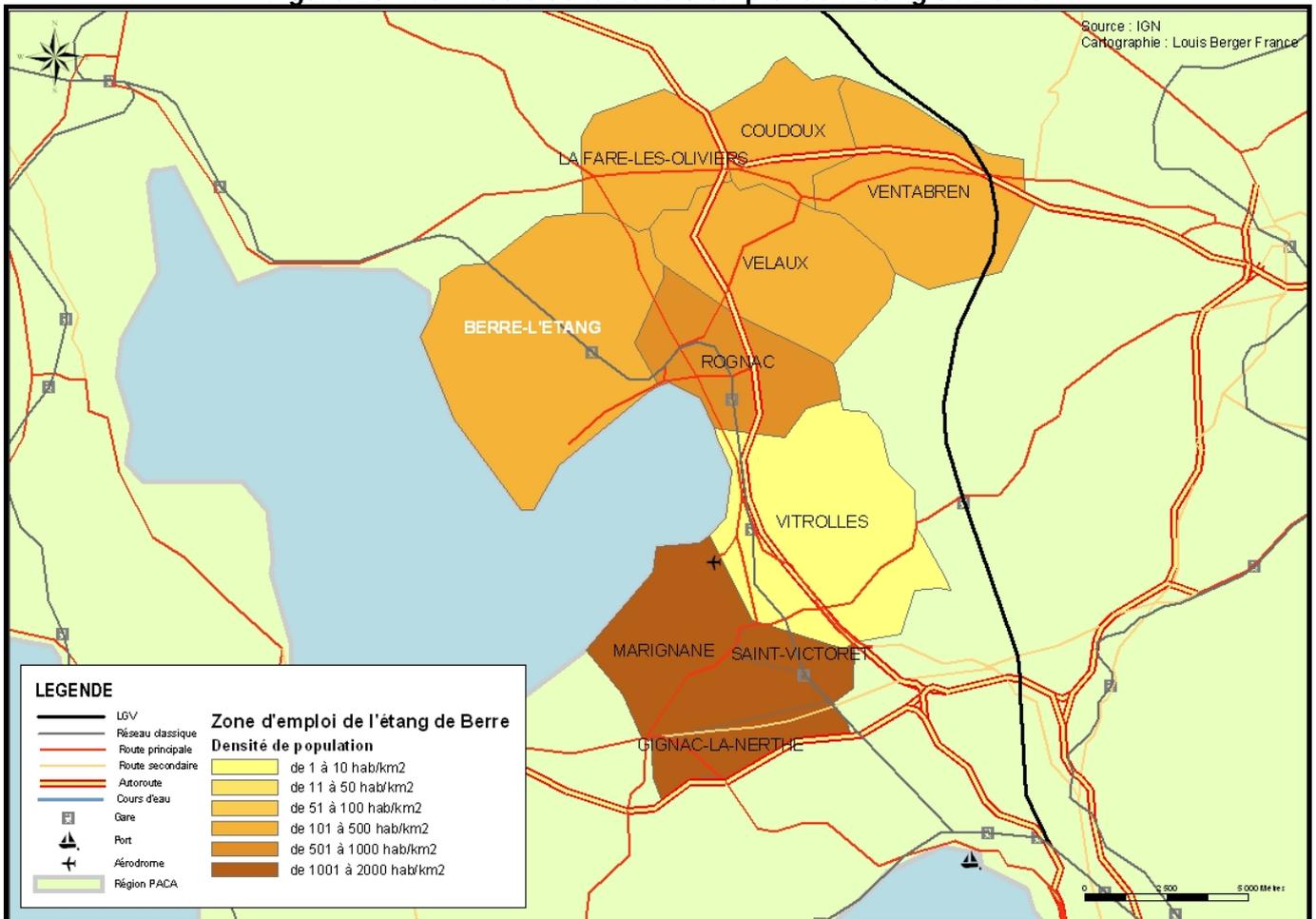
c.

Zone d'emploi de l'Étang-de-Berre

La zone d'emploi de l'Étang de Berre est située sur les rives Est de l'étang. Traversée par l'autoroute A7, elle est bordée à l'Est par la chaîne de Vitrolles et au Nord par l'autoroute A8. C'est une zone de petite taille, densément peuplée.

Sa croissance démographique est très soutenue et pérenne. Elle se différencie de l'évolution régionale par un rythme plus faible et surtout par un solde naturel parmi les plus élevés de PACA. De fait, l'âge moyen y est très jeune.

Figure 26 : Périmètre de la zone d'emploi de l'Étang de Berre



Principales caractéristiques

- ▶ Population active en 1999 : 60 600,
- ▶ Population active estimée en 2004³¹ : 61 450,
- ▶ Nombre total d'emplois en 2004 : 61 697,
- ▶ Intègre des communes inscrites notamment dans les territoires de projet suivants :
 - Communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole,
 - Communauté d'agglomération du pays d'Aix,
 - la Communauté d'agglomération Agglopôle Berre Salon Durance.

³¹ Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendanciennes rééquilibrées).



Structure économique

La zone d'emploi de l'Étang de Berre est typique des zones du bassin industriel et portuaire de la région urbaine de Marseille. Elle associe les activités de l'industrie avec celles du transport, du commerce et des services aux entreprises.

Avec sa voisine de Fos-sur-Mer, la zone de l'Étang de Berre constitue le pôle industriel de la région. Plus de 20 % des emplois relèvent des industries de biens d'équipement (construction aéronautique) ou des biens intermédiaires (productions chimiques, raffinage du pétrole), à l'origine du poids très élevé des services aux entreprises (nettoyage, intérim).

Cet ensemble industriel fait l'objet de restructurations continues, entraînant une diminution sensible du nombre d'emplois. Mais la croissance très marquée des activités du transport (aéroport de Marignane) et du commerce (zone de Vitrolles) conduit à une élévation du nombre d'emplois et du parc d'établissements employeurs. Ce dernier se distingue par le rôle dominant qu'y tiennent les établissements de taille grande ou moyenne.

En fait, trois dynamiques de développement local, correspondant aux territoires de projet, président au destin de ce bassin :

- ▶ les communes autour de Marignane ont rejoint la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole,
- ▶ celle de Vitrolles adhère à la communauté d'agglomération du pays d'Aix-en-Provence,
- ▶ celles du Nord de la zone à l'AggloPôle Provence Berre Salon Durance.

Caractéristiques de la main-d'œuvre et de l'emploi

La zone d'emploi de l'Étang de Berre présente une dynamique de développement qui échappe en partie aux populations résidentes. La perméabilité de ce bassin d'emploi est en effet très forte : près de 35 % des actifs locaux détiennent un emploi à l'extérieur de la zone et, dans le même temps, près de 45 % des emplois locaux sont tenus par des actifs qui n'y résident pas.

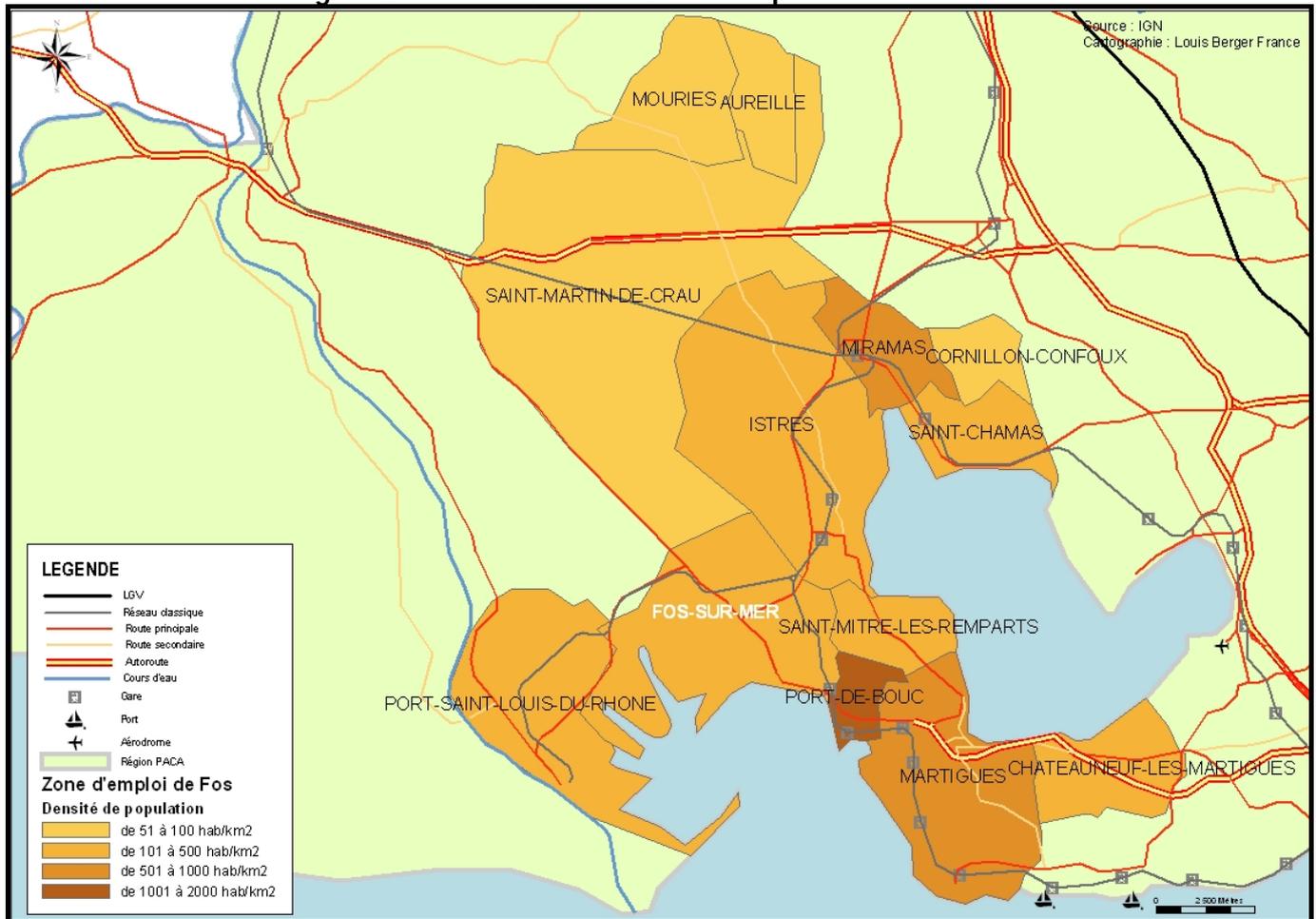
Malgré une baisse sensible du taux de chômage, la zone connaît des difficultés d'accès à l'emploi qui restent parmi les plus fortes de la région, difficultés entretenues par une augmentation de la population active, résultant de l'évolution des comportements d'activité (le taux d'activité des femmes est en forte hausse) et de l'augmentation de la population en âge de travailler. Il faut préciser que sans les opportunités d'emploi offertes par les zones voisines et la diminution des actifs s'installant dans la zone, le chômage serait beaucoup plus fort.

d. Zone d'emploi de Fos-sur-Mer

La zone de Fos-sur-Mer est située entre les rives Ouest de l'étang de Berre et le delta du Rhône. Elle s'étend du golfe de Fos à la chaîne de l'Estaque au Sud, et de Saint-Martin-de-Crau jusqu'à Saint-Chamas au Nord-Ouest. Les communes du Nord de la zone ont adhéré au projet de territoire du pays d'Arles, des Alpilles, de la Crau, de la Camargue, du Comtat et du Val Durance.

La concentration urbaine est forte dans les communes du Sud de la zone comme le montre la figure 27 ci-dessous.

Figure 27 : Périmètre de la zone d'emploi de Fos-sur-Mer



Principales caractéristiques

- ▶ Population active en 1999 : 83 500,
- ▶ Population active estimée en 2004³² : 83 100,
- ▶ Nombre total d'emplois en 2004 : 76 211,
- ▶ Intègre des communes inscrites notamment dans les territoires de projet suivants :
 - la Communauté d'agglomération Arles, Crau, Camargue, Montagnette,
 - La Communauté d'agglomération Agglopôle Berre Salon Durance
 - le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest Provence,
 - La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole,
 - la Communauté d'agglomération Ouest Etang de Berre,
 - les Pays d'Arles, des Alpilles, de la Crau, de la Camargue, du Comtat et du Val de Durance.

Structure économique

Le secteur industriel reste la caractéristique essentielle de la zone. L'énergie, les industries des biens d'équipement et les industries des biens intermédiaires sont des activités très spécifiques.

Notamment, la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer (7300 hectares) est le pôle stratégique entre l'Europe et les pays du Sud avec 4 atouts majeurs:

³² Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendanciennes rééquilibrées).



- ▶ sa dimension,
- ▶ sa plate-forme de productions pétrolière, chimique et sidérurgique,
- ▶ son port à grand gabarit et
- ▶ son réseau de communications terrestres et aériennes.

Parmi les activités de service de la zone, on observe une proportion importante d'emplois publics, des services aux particuliers et aux entreprises. Les activités de transport sont très présentes et se développent, en particulier dans le Nord de la zone.

Caractéristiques de la main-d'œuvre et de l'emploi

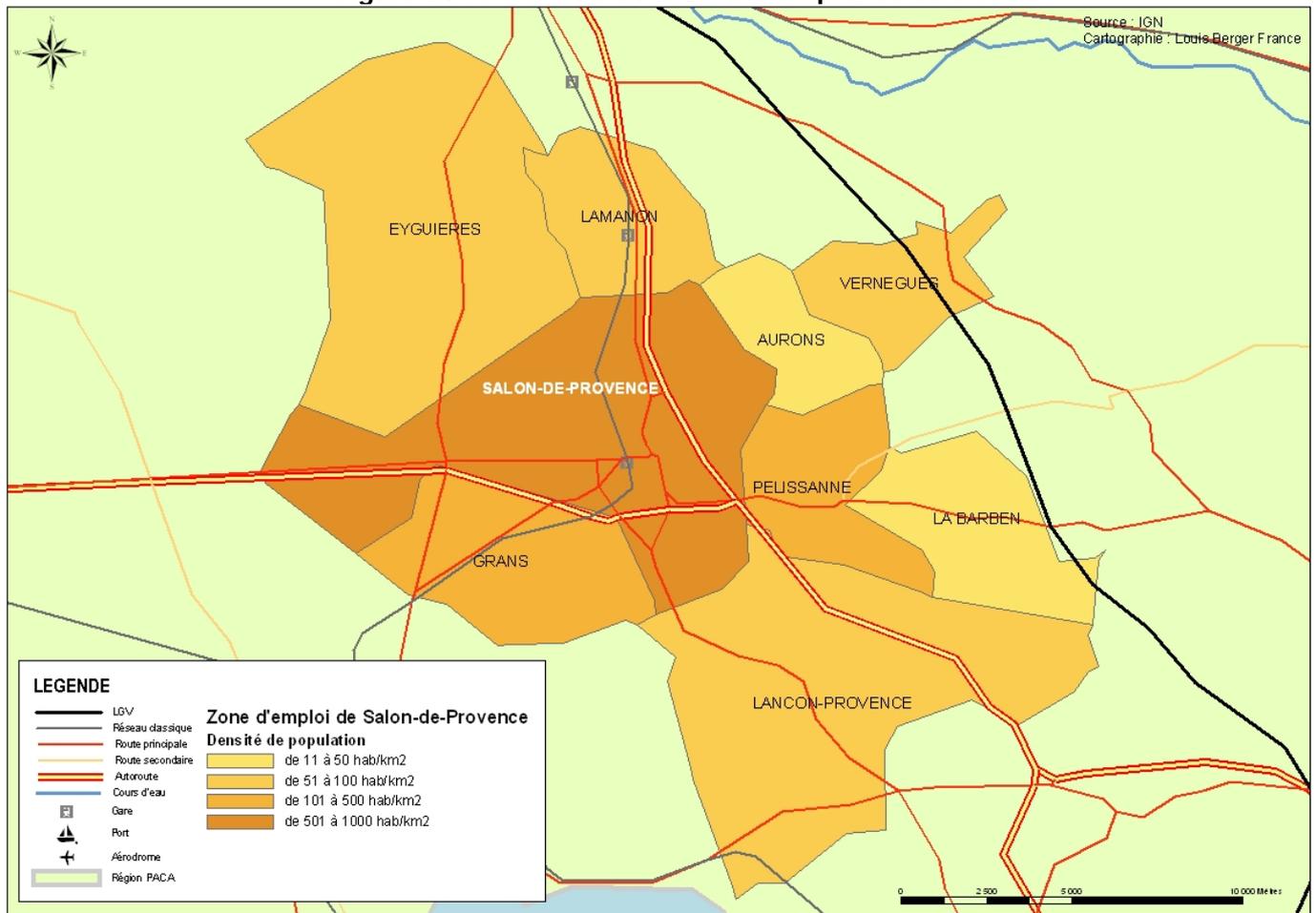
Que ce soit dans l'industrie lourde ou dans les services collectifs, l'emploi se concentre dans des établissements de grande taille. Si la proportion d'emplois d'ouvriers et d'employés est au même niveau qu'en région, les emplois de techniciens et agents de maîtrise sont très présents, en particulier dans les métiers des transports, des industries de process et de la manutention.

Fin 2003, le taux de chômage reste légèrement supérieur à la moyenne régionale, mais l'écart s'est réduit au cours des cinq dernières années. Ce rattrapage est surtout le fait de la création d'emplois, en particulier dans l'électricité, l'électronique et les industries légères.

e. Zone d'emploi de Salon

Située au Nord de l'étang de Berre et au Sud de la Durance, la zone d'emploi de Salon-de-Provence est l'une des plus petites de la région, tant par sa superficie que par sa population. Placée au coeur du département des Bouches-du-Rhône, au carrefour des grands axes routiers Est - Ouest (Italie-Espagne) et Nord - Sud (Méditerranée-Europe du Nord), entre les grandes métropoles d'Avignon et d'Aix-en-Provence - Marseille, à proximité du pôle industriel de l'Étang de Berre, la zone d'emploi de Salon-de-Provence occupe un espace stratégique. À l'exception de la commune de Grans intégrée à la communauté urbaine Ouest Provence, les communes de la zone d'emploi de Salon-de-Provence forment avec les communes limitrophes des zones d'emploi de Châteaurenard, de l'Étang de Berre, de Fos-sur-Mer et d'Aix-en-Provence, la communauté d'agglomération Agglopolé Provence Berre Salon Durance.

Figure 28 : Périmètre de la zone d'emploi de Salon



Cartographie : Louis Berger France

Principales caractéristiques

- ▶ Population active en 1999 : 28 500,
- ▶ Population active estimée en 2004³³ : 28 900,
- ▶ Nombre total d'emplois en 2004 : 20 540,
- ▶ Intègre des communes inscrites notamment dans les territoires de projet suivants :
 - la Communauté d'agglomération Agglopolé Provence Berre Salon Durance,
 - le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest Provence.

Structure économique

L'activité économique est concentrée dans les secteurs du commerce et des services. L'éducation-santé-action sociale et l'administration regroupent plus de 40 % des effectifs salariés. L'armée occupe également une place importante.

Caractéristiques de la main-d'œuvre et de l'emploi

³³ Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendanciennes rééquilibrées).



L'emploi public est très représenté et plus de 20 % des emplois salariés sont concentrés dans des établissements de 200 à 499 salariés.

Malgré une création d'emplois très importante au cours des années 1990, le taux de chômage reste, fin 2003, légèrement supérieur au niveau régional.

II.3.5. Département du Vaucluse

Situé à l'Ouest de la région, le département du Vaucluse est délimité au Sud par la Durance et à l'Ouest par le Rhône. Si une grande partie de sa surface est en plaine, sur son côté Est, avec le mont Ventoux, le Luberon et les plateaux de Vaucluse, son territoire est plutôt celui d'une zone de moyenne montagne. Les projets de territoire sont nombreux mais ne couvrent pas tout le département : les zones autour de Sault et d'Orange ne sont pas concernées par ces dynamiques globales de développement. En revanche, il existe deux territoires de projet interrégional, qui se structurent autour d'Avignon et de Vaison-la-Romaine.

Les traits géographiques influent sur les caractéristiques du département qui, bien que peu urbanisé, apparaît densément peuplé. Avec plus de 500 000 habitants, il bénéficie d'une croissance démographique qui résulte surtout de l'installation de nouveaux résidents mais aussi d'un solde naturel positif assez élevé : la structure par âge de la population s'en ressent, avec une forte proportion de jeunes.

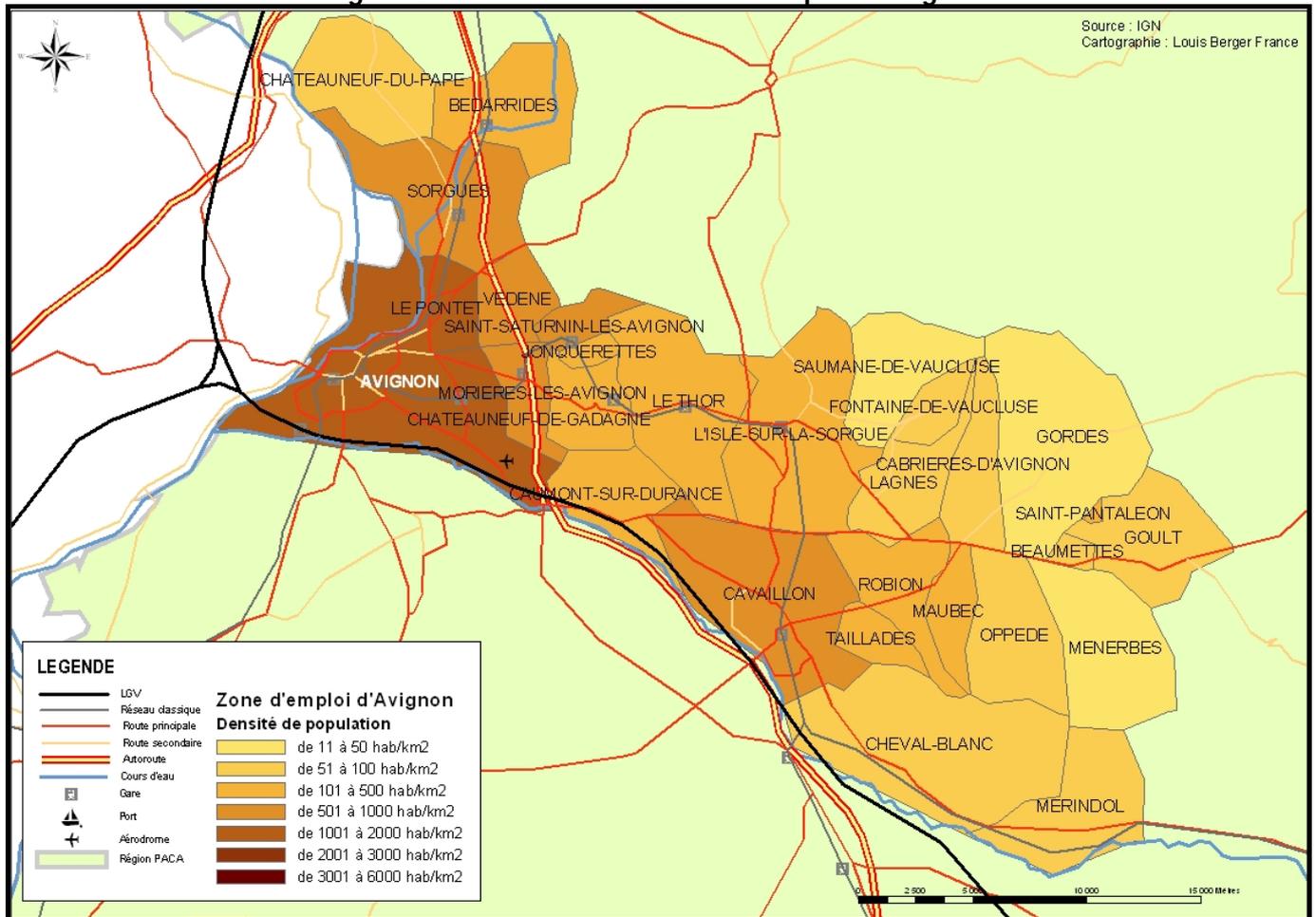
L'économie du Vaucluse est principalement fondée sur une vocation agro-industrielle typique de la basse vallée du Rhône. Cela se traduit par une forte représentation des secteurs de l'agriculture, des industries agroalimentaires, des transports et du commerce de gros. Les industries de biens intermédiaires (chimie, papier-carton, matériaux de construction) ou le bâtiment sont, par ailleurs, assez présents. La progression de l'emploi du Vaucluse est relativement plus forte qu'en région, avec un mouvement de tertiarisation des emplois qui se poursuit. Le nombre d'emplois augmente fortement dans les services d'accompagnement (services aux particuliers, éducation-santé-action sociale, administration) ou dans ceux qui bénéficient de l'externalisation d'activités jusque-là prises en charge, en interne, par les industries locales (services aux entreprises, transport).

a. Zone d'emploi d'Avignon

Occupant le quart Sud-Ouest du département du Vaucluse, la zone d'emploi d'Avignon borde deux départements : à l'Ouest, le Gard, longé par le Rhône, et au Sud, les Bouches-du-Rhône, longées par la Durance. Elle s'étend depuis la montagne du Luberon jusqu'à Châteauneuf-du-Pape au Nord. La communauté d'agglomération du Grand Avignon, organisée autour de la métropole avignonnaise, coordonne le devenir de l'Ouest de la zone.

Comptant 225 000 habitants, c'est une zone à la fois faiblement urbanisée et densément peuplée (cf. figure 29), conséquence de la présence de nombreuses communes de taille moyenne. La ville préfecture lui confère toutefois un taux d'urbanisation largement supérieur au reste du Vaucluse.

Figure 29 : Périmètre de la zone d'emploi d'Avignon



Cartographie : LOUIS BERGER France

Principales caractéristiques

- ▶ Population active en 1999 : 96 900,
- ▶ Population active estimée en 2004³⁴ : 98 500,
- ▶ Nombre total d'emplois en 2004 : 112 600,
- ▶ Intègre des communes inscrites notamment dans les territoires de projet suivants :
 - la Communauté d'agglomération du grand Avignon,
 - le Parc naturel régional du Lubéron.

Structure économique

La zone d'emploi d'Avignon tient le rôle de plate-forme logistique des productions agricoles, à l'origine du développement des activités du commerce (notamment du commerce de gros) et du transport. Cette filière agricole (production, transformation, commercialisation, transport) est complétée par un tissu très dense de petites et moyennes industries de biens intermédiaires. L'industrie métallurgique et celle de l'emballage en sont dépendantes.

³⁴ Estimation obtenue à partir de la population active de 1999 et du taux d'évolution annuel moyen (0.33%) projeté par le biais du modèle de projection Omphale (hypothèses de migrations tendancielles rééquilibrées).



Le tout dessine une économie agro-industrielle qui exclut les très petits comme les plus grands établissements. Dynamisée par l'arrivée de la LGV, l'industrie de l'agglomération d'Avignon confirme sa spécialisation dans l'agroalimentaire, même si la part des ressources agricoles locales diminue dans les fabrications. La ville d'Avignon accueille d'ailleurs le Pôle Européen d'Innovation Fruits et Légumes (PEIFL), labellisé Pôle de Compétitivité dès 2005. Le PEIFL a pour mission de fédérer tous les acteurs de la filière (semenciers, producteurs, transformateurs, équipementiers, distributeurs, consommateurs, chercheurs, enseignants) autour de deux ambitions principales :

- ▶ accroître la compétitivité de tous les acteurs de la filière
- ▶ répondre à un défi mondial de prévention nutritionnelle des pathologies majeures actuelles.

Cette double orientation économique de la zone ne s'accompagne pas d'une réelle vocation administrative, comme pourrait le laisser supposer la présence d'Avignon, ville préfecture. Le secteur public est, en effet, relativement peu représenté.

La logistique, notamment générée par la grande distribution et l'agroalimentaire sont en forte progression. D'une manière générale, le Vaucluse privilégie les moyennes et petites installations (10 000 à 15 000 m²) aux grandes centrales en raison d'un foncier rare et d'une réticence des maires, qui appréhendent ce secteur au travers de ces nuisances et d'une faible rentabilité en termes de création d'emplois alors qu'il nécessite de plus en plus de main d'œuvre qualifiée pour assurer les différents services associés.

Par ailleurs, les flux touristiques drainés par la renommée du patrimoine historique et culturel de la ville n'influent pas sur la structure de l'emploi : les services aux particuliers, bien que participant au dynamisme de l'emploi, pèsent peu.

Le commerce de détail est très présent, témoignant d'un meilleur niveau de vie de la population et de la fréquentation touristique que connaît le Vaucluse : 14% des emplois pour 12% en PACA. Le grand commerce spécialisé est fortement concentré sur Avignon, où la densité du petit commerce et sa progression sont bonnes aussi.

La ville centre, Avignon est tantôt vue comme au cœur de la première région de production de fruits et légumes de France, avec certains aspects en crise après une longue période d'accumulation de richesse, tantôt comme la ville du festival (100 000 billets en 2007 pour une capacité de 107 000 places soit 93% de taux de fréquentation)³⁵. En réalité, l'économie avignonnaise s'est profondément transformée : la ville se distingue en période récente par l'installation d'établissements industriels des NTIC, dont l'influence attendue sur l'emploi est importante

Caractéristique de la main d'œuvre et de l'emploi

Parmi les métiers les plus spécifiques de la zone, on retrouve logiquement les ouvriers, qualifiés ou non, de la manutention et des industries de process, et les conducteurs de véhicules.

Dans ce dernier secteur, où leur proportion est très élevée, l'emploi est sur une dynamique négative. Plus généralement, le dynamisme de l'emploi n'est pas tiré par la main-d'œuvre ouvrière, historiquement structurante de l'économie locale. Comme sur le plan régional, les secteurs d'activité les plus créateurs d'emplois sont les services, qui emploient peu d'ouvriers. Les métiers de l'hôtellerie-restauration, de la santé et de l'action sociale, de la fonction publique, du juridique, de l'enseignement et de la formation sont parmi les plus porteurs.

Si c'est surtout l'environnement d'Avignon qui a gagné des emplois, le rapport emplois/population est de 60%, ce qui est le chiffre le plus élevé des 20 villes de plus de 50 000 habitants du Grand Sud-Est. Dans le détail sectoriel, la logistique est le secteur le plus surreprésenté : 6% des emplois relèvent du transport terrestre pour 3% en PACA et 10% du commerce de gros pour 7% en PACA.

³⁵Source : Site officiel du festival.



Une étude récente réalisée pour le Port Autonome de Marseille fait ressortir qu'une entreprise industrielle de 20 salariés et plus sur trois travaille en Vaucluse avec le port de Marseille. Cette activité d'import-export concerne l'agro-alimentaire (Avignon, Carpentras) et l'industrie classique (Avignon, Le Pontet) connaît une telle concentration avec une surreprésentation des activités de recherche et de développement. Cette observation s'est traduite, avant la reprise économique, par une forte création d'emplois qui s'est, avec la reprise, fortement élargie dans l'espace.

L'emploi local progresse au même rythme qu'en région, et sa structure est très spécifique des zones de la basse vallée du Rhône.

II.4. SYNTHÈSE : PRINCIPAUX BESOINS EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AU SEIN DES PRINCIPALES ZONES D'EMPLOIS DE LA RÉGION ET DE LA PRINCIPAUTE DE MONACO

II.4.1. La région PACA

Après une période difficile d'adaptation (restructurations industrielles), l'économie de la région est en phase de tertiarisation marquée, avec un développement soutenu des services aux entreprises et aux personnes, de la recherche, des technologies de pointe, ... Ainsi, le chômage régresse, alors qu'il était plus élevé qu'en moyenne nationale. Enfin, l'importance majeure du tourisme est caractéristique de la région : ce secteur représente actuellement 10% de la production régionale, mais près d'un emploi sur cinq est lié au tourisme.

Pour l'avenir, l'objectif de bâtir une économie de la connaissance, celle qui rapproche les savoirs de l'entreprise, des métiers de conception et d'intermédiation, est au centre des préoccupations des acteurs régionaux, dans le but de préserver et développer les activités à fort contenu technologique et à forte valeur ajoutée, autant de facteurs ancrant une économie d'avenir sur le territoire régional.

Au total, les perspectives de maintien du dynamisme économique (pôle de Sophia-Antipolis, activités de congrès à Cannes, ...) ou de redynamisation (programme Euroméditerranée à Marseille, Port 2XL à Fos, ...) et un attrait constant pour le climat et l'environnement géographique conduisent à des prévisions de fort accroissement de la population (selon l'INSEE, entre 2005 et 2030 la croissance de la population de PACA sera supérieure des deux tiers à celle de l'ensemble de la France) d'une part et de ses revenus moyens d'autre part.

Ce contexte socio-économique dynamique induira une forte croissance des besoins en déplacements, tant interne à PACA qu'entre la région et l'extérieur.



II.4.2. La Principauté de Monaco

La Principauté mise sur les TER pour faciliter l'accès à l'agglomération. Les acteurs institutionnels ne souhaitent pas que la mise en place de la LGV et son exploitation se fassent au détriment du service TER et de son développement. Comme cela a été indiqué précédemment les migrations journalières du travail sont importantes. Celles-ci proviennent d'abord de la région niçoise, puis de l'Italie et enfin des divers centres de population de la région.

Pour mieux faire face à ces migrations, la signature d'une Convention engageant la Principauté de Monaco, la SNCF et la Région PACA a eu lieu en décembre 2006 en vue de l'amélioration et du développement des transports ferroviaires. Elle concerne l'acquisition de cinq rames TER (Transports Express Régionaux) financées par la Principauté de Monaco et l'engagement de la SNCF à augmenter ses effectifs humains et à assurer la régularité du trafic ferroviaire. La mise en service des rames s'échelonna de août 2008 à juillet 2009 et permettra d'augmenter de façon significative la fréquence de desserte entre Saint-Raphaël et Vintimille pour aboutir, horizon 2009, à la circulation de 100 trains quotidiens. La Principauté juge nécessaire la mise en place d'un cadencement au quart d'heure entre Cannes et Vintimille. On estime même cet objectif encore insuffisant.

S'ajoute à ces flux celui des touristes qui atteint environ 5 millions de visiteurs par an. Ainsi, 10% de l'activité de l'aéroport de Nice est en relation avec la Principauté.

Le désenclavement qui intéresse la Principauté est un désenclavement vis-à-vis de toute l'Europe. Compte tenu de la capacité limitée de l'aéroport de Nice, un partage optimal doit être trouvé entre le recours à l'avion (pour les longues distances, souvent l'international) et le recours au train à grande vitesse (pour les moyennes distances).

Les principaux besoins de la Principauté de Monaco en termes d'organisation des flux sont donc :

- de fluidifier les déplacements quotidiens notamment en entrée et en sortie, en s'appuyant en particulier sur le développement du TER ;***
- de poursuivre le désenclavement de la Principauté en développant son accès aux grandes métropoles de l'Arc méditerranéen et au réseau européen à grande vitesse.***

II.4.3. Département des Alpes Maritimes

Le développement économique spécifique à la Côte d'Azur, autour du tourisme international et d'affaires (deuxième destination après Paris) et des hautes technologies, rend encore plus complexe le difficile équilibre entre préservation et développement sur un territoire à très forte pression foncière et où la qualité de vie et d'accueil doit rester un facteur majeur d'attractivité économique et d'emploi. Outre ces deux volets incontournables du développement durable (économique et social), l'aspect environnemental occupe bien évidemment une place prépondérante.

En outre, la structure urbaine du littoral présente l'image d'une conurbation polycentrique composée d'une succession de villes importantes aux premiers rangs desquelles se trouvent Nice, Antibes, Cannes, Cagnes-sur-Mer et Menton. En intégrant Monaco et ses 30 000 habitants, le littoral accueille 70% de la population sur seulement 6% du territoire départemental. Cet ensemble constitue la destination privilégiée des 8,5 millions de touristes qui viennent chaque année sur la Côte d'Azur et concentre les trois quarts des 150 000 résidences secondaires que compte le département. En raison des fortes contraintes du site, c'est le long du littoral que l'armature urbaine s'est structurée de façon linéaire et que sont concentrés les principaux moyens de transports, au premier rang desquels : les aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Mandelieu-La Napoule, la voie ferrée littorale, les RN 7 et 98, ainsi que l'autoroute A8 dont la plupart des échangeurs sont situés dans les communes côtières.

Les problématiques en termes de déplacement pour les zones d'emploi du littoral des Alpes-Maritimes et de Monaco sont donc similaires.



Les principaux besoins du département des Alpes-Maritimes en termes d'organisation des flux sont donc :

- de fluidifier les déplacements quotidiens entre les grandes villes du littoral par le biais de services ferroviaires intercités performants ;
- de bénéficier d'un accès performant aux grandes métropoles de l'Arc méditerranéen et au réseau européen à grande vitesse.

a. Zone d'emploi de Menton

Avec près d'un actif sur deux qui quitte quotidiennement la zone pour aller travailler à l'extérieur (Monaco, Nice) et une part élevée d'emplois détenus par des résidents extérieurs, la zone de Menton apparaît comme un ensemble perméable au cœur des échanges sur la bande littorale Nice-Vintimille.

Les principaux besoins de la zone d'emplois de Menton en termes de d'organisation des flux sont donc :

- une amélioration des conditions de déplacement sur la RN7 et l'A8-A01,
- un service TER performant vers Monaco et Nice.

b. Zone d'emploi de Cannes - Grasse - Antibes

En ce qui concerne Cannes particulièrement, toutes les zones situées aux abords des échangeurs autoroutiers de l'A8 seront en situation de congestion à court terme, en l'absence de desserte ferroviaire TER adaptée dans les Alpes Maritimes (3ème voie, cadencement à 10 ou 15 minutes).

Par ailleurs, les congressistes arrivent surtout par avion, par l'aéroport de Nice. L'aéroport est assez loin. Avec la LGV, seuls les congressistes venant de destinations très lointaines arriveront par l'aéroport de Nice, les autres en provenance d'Europe de l'Ouest arriveraient par le TGV, si la qualité du service est suffisante. Cela permettrait à ces derniers d'arriver sans rupture de charge jusqu'au cœur de la ville et libérerait de la capacité d'accueil à l'aéroport et permettrait un développement de l'activité des congrès.

En outre, la ville de Cannes, dans son activité de congrès se trouve en concurrence avec d'autres grandes villes telle Barcelone. Une meilleure accessibilité contribuerait à renforcer son rayonnement international.

Les principaux besoins en termes de transport de la zone d'emploi de Cannes sont :

- la fluidification du trafic routier aux abords des échangeurs de l'A8,
- une desserte TER adaptée,
- une connexion avec le réseau européen à grande vitesse et un niveau de service élevé pour soutenir le développement de l'activité de congrès.

c. Zone d'emploi de Nice Côte d'Azur

Les acteurs institutionnels niçois accordent beaucoup d'importance au temps de liaison Paris – Nice. Il l'est bien entendu pour les voyages d'affaires s'il permet, au moins dans certains cas, un aller – retour dans la journée. Il l'est également pour les touristes, en particulier les touristes haut de gamme et résidents touristiques. Ces derniers viennent souvent passer un week-end ou un week-end prolongé dans leurs résidences secondaires et le temps du voyage peut paraître long comparé au temps du séjour. Le tourisme d'affaires et de congrès apparaît également essentiel. Par ailleurs, la capacité de l'aéroport de Nice est approximativement limitée entre 14 et 16 millions de voyageurs. Ce dernier en reçoit 10 millions actuellement. Les avis divergent sur son horizon de saturation (2020-2025).



En effet, la contrainte topographique qui favorise le développement de Nice vers l'Ouest, le long de la côte, les efforts en vue du meilleur accueil des touristes conduisent en particulier à prêter une grande attention aux transports. Les acteurs institutionnels font état d'une quasi impossibilité de réaliser de nouvelles infrastructures routières importantes. Le coût des terrains, le développement des constructions, les conditions de protection de l'environnement, finissent par coûter trop cher. Le Conseil général s'est pour sa part engagé dans un plan de résorption des points noirs et divers travaux pour améliorer la fluidité des voies existantes.

Enfin, la liaison avec l'Italie est très importante pour l'aire urbaine niçoise. Les liens d'ordre historique, culturel et économiques des habitants de l'ensemble de l'aire urbaine avec les grandes villes de l'Italie du Nord (Gênes, Milan, Turin) sont importants. Les échanges (affaires et tourisme) sont très actifs. A l'échelle de la Côte d'Azur, l'Italie est le premier pays d'origine des touristes avec 22% des séjours. Il s'agit également du premier client des Alpes Maritimes avec 21% de ses exportations et son premier fournisseur, concentrant 1/3 des achats étrangers azuréens. En outre, 400 000 passagers italiens transitent chaque année par l'aéroport de Nice.

La zone d'emploi de Nice Côte d'Azur doit faire face à deux types de congestion :

- une congestion routière due à la fois à la place importante de la voiture particulière dans les déplacements et au transport de marchandise,***
- une probable congestion de son aéroport à horizon 2020-2025.***

Les besoins de fluidifier ces flux routiers et de prévenir la saturation de l'aéroport qui entraverait le développement de ses liaisons internationales apparaît donc comme essentiels pour poursuivre le développement de l'agglomération.

Le report d'une partie des trafics routiers de voyageurs vers le fer et marchandises vers des modes alternatifs d'une part et une liaison ferrée à grande vitesse performante pour les relations nationales d'autre part apparaissent comme des éléments de réponse pertinents à ces besoins.

II.4.4. Département du Var

a. Zone d'emploi de Toulon

En matière de transport, la principale préoccupation des Toulonnais et plus largement des Varois est sans doute l'amélioration du TER. Il n'existe qu'une ligne qui traverse la région et la nécessité d'une amélioration du service y est clairement ressentie. Le réseau sur lequel sont en cours les travaux de modernisation est aujourd'hui saturé par endroits et le service est irrégulier.

Par ailleurs, l'Italie et l'Espagne sont des partenaires commerciaux de première importance pour le Var, comme pour les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes. A ce titre, la desserte la plus directe possible de cet arc est importante.

En ce qui concerne le transport de marchandises, la circulation des camions est en croissance régulière sur l'autoroute A8. Ce sont de plus en plus des camions internationaux qui en sont la cause. L'autoroute A8 accueille toujours un flux important de camions. Ce flux croissant en deviendra rapidement une cause de congestion. L'intérêt d'une solution ferroviaire pour le transport de fret a été souligné.

Parallèlement, il y a une forte sensibilité locale aux nuisances causées par le projet, en particulier dans les domaines viticole et vinicole, mais aussi dans les zones de fréquentation touristique comme les massifs des Maures et de l'Estérel et les zones urbanisées, en particulier dans l'agglomération toulonnaise.



Les principaux besoins exprimés dans l'agglomération Toulon Provence Méditerranée en termes d'organisation territoriale des flux sont :

- l'amélioration de la desserte TER périurbaine et la création de liaisons ferroviaires à grande vitesse avec les métropoles régionales et nationales,***
- une desserte performante vers l'Espagne et l'Italie,***
- le report d'une partie du trafic routier de marchandises sur des modes alternatifs.***

b. Zone d'emploi de Fréjus – Saint-Raphaël

Au sein de cette zone d'emploi les activités d'accompagnement du développement démographique et touristique ont le poids et le niveau d'évolution les plus marqués. Les autres activités économiques de la zone sont plus particulièrement orientées vers les services aux particuliers, l'immobilier, le commerce ou le bâtiment. L'agriculture tient aussi une place importante. Le niveau de chômage y est très supérieur à la moyenne nationale. Son économie se trouverait renforcé par une diversification des activités et une élévation du niveau global de qualification.

Les principaux besoins exprimés par les acteurs économiques et institutionnels de Fréjus Saint-Raphaël concernent la nécessité d'une liaison rapide avec les grandes métropoles régionales et Paris, à la fois pour accompagner l'essor du tourisme de courte durée et pour favoriser la diversification de son économie en rapprochant l'agglomération des grands centres urbains.

II.4.5. Département des Bouches-du-Rhône

a. Zone d'emploi de Marseille Aubagne

Le dynamisme économique (avec une création de 5 000 emplois par an) de Marseille et le processus de métropolisation (qui conduit notamment à un étalement de l'influence de la ville en périphérie) conduisent à des phénomènes de congestion croissante. L'urbanisation dans les Bouches-du-Rhône s'est développée de façon polycentrique autour de Marseille. On a donc de nombreux centres urbains, ce qui en complique la desserte.

Ainsi, en 2006, près de 190 000 véhicules entrent à Marseille et en sortent tous les jours. Cette fréquentation augmenterait d'environ 3% par an³⁶. La saturation guette la voirie existante. Les voies routières qui en sont les plus affectées sont les suivantes :

- ▶ l'A55 ou autoroute littorale, sur laquelle circulent plus de 66 000 véhicules par jour en 2005 ;
- ▶ l'A7 (autoroute Nord), dont la fréquentation au niveau de Septèmes-les-Vallons ne cesse de croître avec près de 150 000 véhicules/jour en 2005 ;
- ▶ l'A50 (autoroute Est) : avec en moyenne près de 127 000 véhicules par jour.

Faire de nouvelles autoroutes paraît aujourd'hui difficile. Améliorer les dessertes routières autour de Marseille est très difficile : quelques travaux locaux de sécurité et de d'augmentation de la vitesse sont réalisés, mais pas de capacité.

En outre, les projets de transports rapides collectifs étudiés n'ont pas été suffisamment mis en œuvre. Par exemple, 5% des personnes faisant le trajet Aix-Marseille utilisent un transport public. Le doublement partiel de la voie reliant Aix et Marseille, réalisée dans le cadre du contrat de projet Etat-Région 2007-2013 pour un budget de 160 millions d'euros doit être achevée en 2008. Enfin, le service TER est insuffisant pour assurer une bonne accessibilité aux services régionaux centraux situés à Marseille (administrations, santé, enseignement supérieur).

³⁶ Source : la Provence du 20 septembre 2007.



La résolution des problèmes de congestion sur les autoroutes A55, A7 et A50, la fluidification des migrations quotidiennes notamment entre Aix et Marseille sont des besoins essentiels pour la Communauté urbaine.

Cela ne peut se faire par de nouveaux investissements routiers importants qui apparaissent désormais difficiles à réaliser aux décideurs locaux. Une amélioration des services de transport collectifs entre agglomérations locales et régionales, notamment ferroviaires, contribuerait à résoudre ces problèmes.

b. Zone d'emploi d'Aix-en-Provence

Les principaux besoins exprimés à l'échelle de l'agglomération sont de deux ordres :

- ▶ ***Faire face à la pression foncière et à la saturation progressive des axes routiers*** : Le développement accéléré du Pays d'Aix est à l'origine d'une pression foncière sans précédent. La pénurie de locaux et la hausse des prix du foncier et de l'immobilier contraignent l'implantation des entreprises et commencent à exclure une partie de la population locale du marché du logement notamment les jeunes actifs. Par ailleurs, la diffusion de l'habitat sur l'ensemble du territoire et la polarisation de l'activité économique sur quelques sites génèrent de nombreuses migrations pendulaires qui congestionnent les axes routiers et autoroutiers du territoire communautaire. Ce phénomène est d'autant plus marqué que le recours aux transports en commun reste limité en Pays d'Aix. Ainsi, à défaut d'une mise en adéquation des politiques économiques, d'habitat et de transport, le Pays d'Aix, territoire attractif, encourt le risque de devenir à terme un territoire répulsif tant pour les entreprises que pour les ménages.
- ▶ ***Préserver un environnement riche mais fragile par le maintien des équilibres et des espaces naturels et agricoles*** qui constituent 80% du territoire du Pays d'Aix. La politique de création et d'extension des zones de la CPA est aujourd'hui sous-tendue par une volonté de limiter les nuisances et de maintenir les grands équilibres dans les fonctions du territoire. La proximité de zones habitées, de sites naturels sensibles, la prise en compte des risques incendie, inondations, des nuisances sonores ou encore les déplacements induits par le développement économique sont autant de facteurs à prendre en compte dans le développement des futurs espaces économiques.

Le Pays d'Aix est aujourd'hui confronté à la triple difficulté :

- ***d'accompagner son développement économique ;***
- ***de faire face à la pression foncière et à la saturation des axes routiers ;***
- ***de préserver son important espace naturel et agricole.***

Les marges de manœuvre apparaissent étroites et nécessitent notamment un développement d'un transport collectif intercités régional performant.

c. Zone d'emploi de l'Étang-de-Berre

La zone d'emploi de l'Étang de Berre est typique des zones du bassin industriel et portuaire de la région urbaine de Marseille. Elle associe les activités de l'industrie avec celles du transport, du commerce et des services aux entreprises.

La zone d'emploi d'Étang-de-Berre ne bénéficie pas encore d'une desserte en transport ferroviaire interurbain performante.



d. Zone d'emploi de Fos-sur-Mer

Le secteur industriel reste la caractéristique essentielle de la zone. L'énergie, les industries des biens d'équipement et les industries des biens intermédiaires sont des activités très spécifiques.

Notamment, la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer (7300 hectares) est le pôle stratégique entre l'Europe et les pays du Sud avec 4 atouts majeurs:

- ▶ sa dimension,
- ▶ sa plate-forme de productions pétrolière, chimique et sidérurgique,
- ▶ son port à grand gabarit et son réseau de communications terrestres et aériennes.

Parmi les activités de service de la zone, on observe une proportion importante d'emplois publics, des services aux particuliers et aux entreprises. Les activités de transport sont très présentes et se développent, en particulier dans le Nord de la zone.

Les principaux besoins en termes de flux pour la zone d'emploi de Fos concernent principalement le transport de marchandises, notamment dans la perspective du projet Fos XXL. Le basculement de ces flux vers le mode ferroviaire est un enjeu important.

e. Zone d'emploi de Salon

La zone d'emploi de Salon-de-Provence est l'une des plus petites de la région, tant par sa superficie que par sa population. Placée au cœur du département des Bouches-du-Rhône, au carrefour des grands axes routiers Est - Ouest (Italie-Espagne) et Nord - Sud (Méditerranée-Europe du Nord), entre les grandes métropoles d'Avignon et d'Aix-en-Provence - Marseille, à proximité du pôle industriel de l'Étang de Berre, la zone d'emploi de Salon-de-Provence occupe un espace stratégique.

L'activité économique est concentrée dans les secteurs du commerce et des services. L'éducation-santé-action sociale et l'administration regroupent plus de 40 % des effectifs salariés. L'armée occupe également une place importante.

Malgré une création d'emplois très importante au cours des années 1990, le taux de chômage reste, fin 2003, légèrement supérieur au niveau régional.

La zone d'emploi de Salon ne bénéficie pas encore d'une desserte en transport ferroviaire interurbain performante.

II.4.6. Zone d'emploi d'Avignon

La zone d'emploi d'Avignon tient le rôle de plate-forme logistique des productions agricoles, à l'origine du développement des activités du commerce (notamment du commerce de gros) et du transport. Cette filière agricole (production, transformation, commercialisation, transport) est complétée par un tissu très dense de petites et moyennes industries de biens intermédiaires. L'industrie métallurgique et celle de l'emballage en sont dépendantes.

L'une des principales conséquences négatives de ce rôle plate-forme logistique négative est l'encombrement des accès à Avignon qui gêne le développement des projets touristiques et de services aux entreprises.

L'encombrement des accès à Avignon constitue un problème majeur pour les décideurs locaux. Les principales solutions développées sont la liaison Est-Ouest (LEO) et la liaison ferroviaire Avignon TGV – Avignon Centre – Carpentras.

III. STRATEGIES TERRITORIALES ET PRINCIPAUX PROJETS

III.1. DYNAMIQUES ET STRATEGIES ECONOMIQUES REGIONALES

III.1.1. Dynamique démographique régionale

A horizon 2030, selon les projections Omphale de l'INSEE tous les départements de la région PACA devraient enregistrer une croissance importante de leur population (+18% sur 2005-2030 contre +11% en moyenne en France).

A cette date, selon le scénario central de projection, qui prolonge les comportements migratoires des 15 dernières années, le Var compterait 258 400 habitants supplémentaires par rapport à 2006. C'est le département où la croissance de la population serait, comme entre 1990 et 2005, la plus rapide (+ 1% en moyenne par an sur la période de projection soit 28,2% sur 25 ans). Les Alpes-de-Haute-Provence et les Hautes-Alpes, avec respectivement 36 700 et 31 000 habitants de plus, viendraient juste derrière le Var en rythme d'accroissement (avec respectivement 24 et 23,5% de croissance sur la période).

Le tableau ci-dessous présente le scénario central étudié par l'INSEE.

Tableau 7 : Prévisions de population de PACA entre 2005 et 2030 en millions d'habitants (scénario central)

Année	Population au 1er janvier	Proportion (%) des				Age moyen
		0-19 ans	20-59 ans	60 et +	80 et +	
2005	4,74	23,7	52,5	23,8	5,4	40,5
2010	4,92	23,1	51,4	25,5	6,0	41,2
2015	5,10	22,7	50,3	27,0	6,4	41,9
2020	5,27	22,5	49,2	28,3	6,5	42,4
2025	5,44	22,1	48,1	29,8	6,8	43,0
2030	5,61	21,8	47,1	31,1	7,9	43,6

Source : INSEE, 2005

A titre de comparaison, le tableau ci-dessous indique les prévisions aux mêmes horizons d'évolution de la population nationale.

Tableau 8 : Prévisions de population nationale entre 2005 et 2030 en millions d'habitants (scénario central)

Année	Population au 1er janvier	Proportion (%) des				Age moyen
		0-19 ans	20-59 ans	60 et +	80 et +	
2005	60,70	24,9	54,3	20,8	4,5	39,0
2010	62,30	24,3	53,0	22,7	5,2	39,7
2015	63,73	24,0	51,4	24,6	5,8	40,5
2020	64,98	23,7	50,1	26,2	5,9	41,2
2025	66,12	23,1	49,1	27,9	5,9	42,0
2030	67,20	22,6	48,1	29,3	7,2	42,7

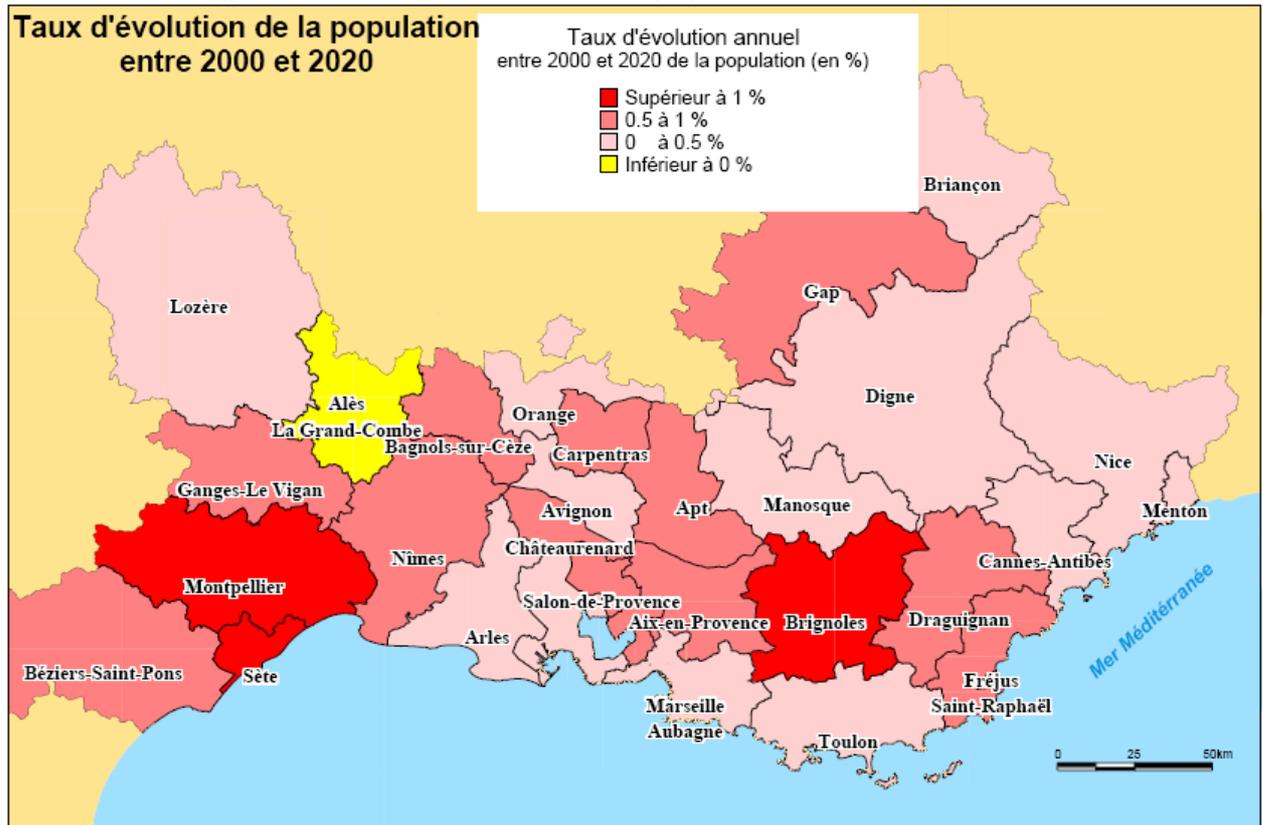
Source : INSEE, 2005

L'accroissement relatif de la population est plus fort en Provence intérieure que sur le littoral déjà encombré, et le poids relatif des communes les plus peuplées diminue au bénéfice de leur grande périphérie, signe du processus de

périurbanisation des grands villes de la région. On peut toutefois remarquer que malgré le taux d'évolution annuel plus élevé dans le moyen Var que sur le littoral varois, les populations resteront très majoritairement concentrées sur le littoral à horizon 2020.

La figure 30 ci-dessous montre les différences d'évolutions démographiques des zones d'emplois de la région PACA.

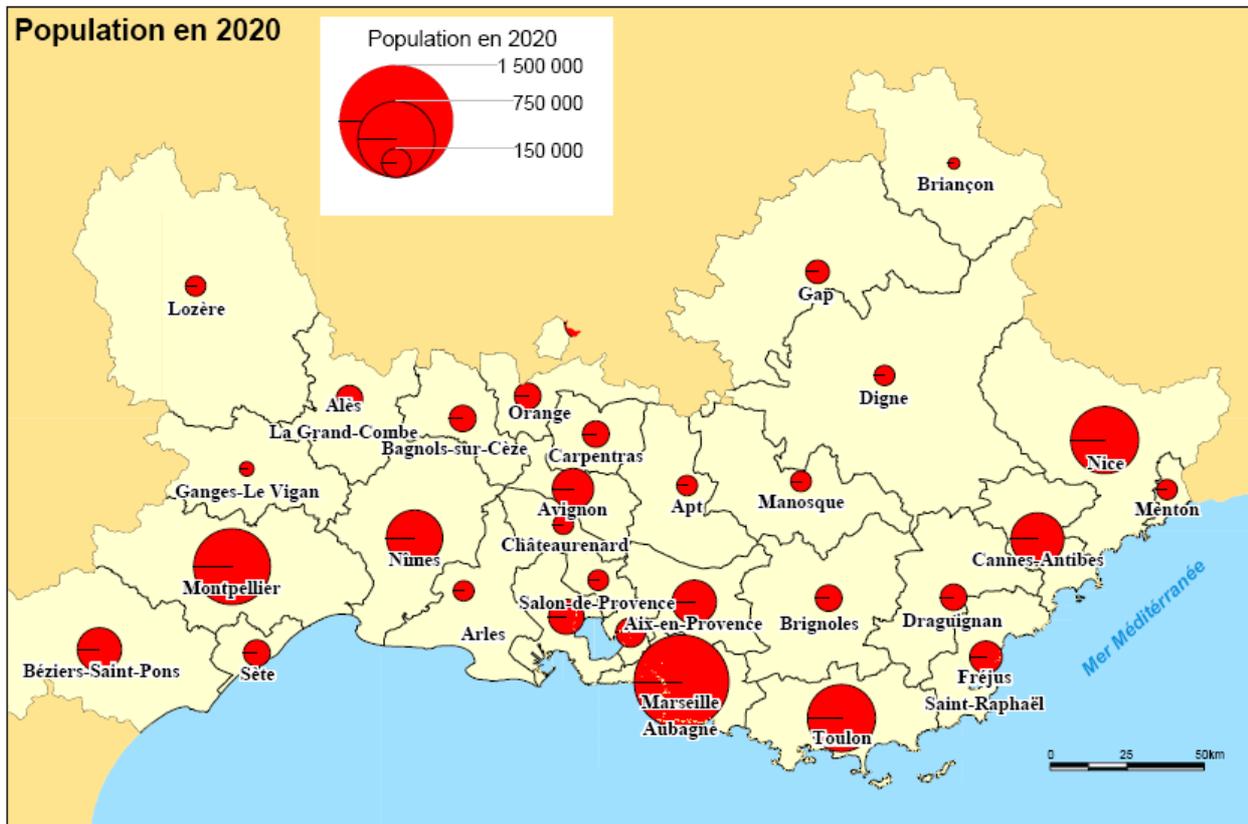
Figure 30 : Taux d'évolution de la population entre 2000 et 2020



Source : MVA, 2004

Les ordres de grandeurs des populations sont représentés dans la figure 31 ci-dessous.

Figure 31 : Les populations dans la région PACA en 2020



Source : MVA, 2004

III.1.2. Dynamique économique régionale

Le tableau 9 présente le PIB de la région PACA pour les années 2004 à 2006

Tableau 9 : comparaison des PIB régionaux et nationaux entre 2004 et 2006

	Provence - Alpes - Côte d'Azur			France métropolitaine
	2004	2005	2006	2006
Produit intérieur brut total (en millions d'euros)	118 673	123 463	130 178	1 791 956
Produit intérieur brut par habitant (en euros)	25 079	25 905	27 095	28 356
Produit intérieur brut par emploi (en euros) ³⁷	66 472	68 336	71 133	71 120

Source : Insee - Comptes régionaux - données 2004 quasi-définitives, 2005 semi-définitives, 2006 provisoires - base 2000

On fera dans le cadre des présentes études complémentaires l'hypothèse d'une croissance régionale en phase avec la croissance nationale. Les hypothèses de croissance du PIB sont présentées dans le tableau suivant. Les taux de croissance du PIB français pour le scénario central sont semblables à ceux du SESP, avec un décalage de 5 ans.

³⁷ Salarié et non salarié.

Tableau 10 : Hypothèses sur la croissance en volume du PIB en France (en% par an)

	2005 - 2015	2015 - 2025	Après 2025
scénario central	1,9	1,9	1,5

Source : Louis Berger France, 2007

Comme cela a été développé dans le paragraphe précédent l'analyse de l'évolution du PIB et l'élaboration d'hypothèses de croissance, bien que nécessaire pour appréhender la dynamique économique régionale demeurent toutefois insuffisantes. En effet, comme cela a été expliqué dans la partie diagnostic du présent rapport, la croissance profite diversement aux secteurs d'activités, aux emplois et aux territoires.

III.1.3. La stratégie régionale de développement économique

Dans son SDRE comme dans le projet d'orientation du FEDER, la Région indique sa détermination à agir sur les acteurs régionaux (PME, TPE notamment) pour stimuler la recherche/développement, inciter à l'esprit d'entreprise, encourager les démarches innovantes et promouvoir l'usage des TIC.

L'innovation et l'économie de la connaissance constituent des axes d'intervention centraux de ces priorités.

De plus, il lui apparaît essentiel de constituer un environnement propice à la croissance et à la compétitivité des acteurs et des territoires. Cet objectif passe par la promotion des démarches partenariales (entreprises, recherche, formation, associations, économie sociale) et la mise en œuvre de stratégies de développement durable, que ce soit par l'exploitation de nouvelles filières économiques (énergies propres, biotechnologies...), la protection de l'environnement, la gestion des risques, ou la promotion de modes de déplacement durables (multimodalité, transports collectif).

Au final 6 priorités émergent de ces documents d'orientation :

- ▶ **promouvoir l'innovation et l'économie de la connaissance** : par la promotion de la R&D et l'innovation appréhendée au sens large en intégrant les champs économique, social, scientifique, institutionnel et organisationnel (management, commercialisation...), comme moteur essentiel de la croissance et de la productivité. Il s'agit pour la Région de développer des opportunités nouvelles à travers la création, la diffusion et l'utilisation de la connaissance à l'intérieur de systèmes régionaux d'innovation ;
- ▶ **développer les TIC au service de l'économie et de la société de l'information**, en favorisant la mise en place d'outils et de stratégies de gouvernance au niveau régional, l'intégration des TIC dans le développement économique des entreprises et en renforçant le développement des usages ;
- ▶ **soutenir les entreprises dans une démarche de développement territorial** : cette priorité vise à focaliser l'ensemble des autres priorités sur l'entreprise dans la mesure où celle-ci constitue le facteur de développement des territoires. L'innovation, les TIC et l'économie de la connaissance la concernent au premier chef ;
- ▶ **protéger l'environnement, prévenir les risques et adapter les pratiques énergétiques dans une perspective de développement durable** ;
- ▶ **développer les modes de transports alternatifs à la route pour les particuliers et les activités économiques** ;
- ▶ enfin, afin d'assurer une cohérence régionale, la région se dotera « d'une véritable **stratégie régionale de développement durable** » qui croisera les différentes politiques sectorielles avec les spécificités territoriales (territoires urbains, ruraux, territoires à handicaps géographiques et naturels...). La stratégie régionale s'appuiera sur un ensemble de dispositifs de référence tels que les schémas régionaux d'aménagement et de développement territorial (SRADT), les schémas régionaux de développement économique (SRDE), les directives territoriales d'aménagement (DTA) mais aussi sur les outils comme le contrat de projets Etat-Régions, les contrats d'agglomération, les contrats urbains de cohésion sociale et les



contrats de pays. Dans tous les cas, l'approche territoriale invitera à retenir en priorité des projets intégrés ayant un effet levier avéré pour le développement des territoires.

A cet égard, certains projets apparaissent particulièrement importants à l'échelle de la région parmi lesquels :

- ▶ les pôles de compétitivité,
- ▶ les pôles régionaux d'innovation et de développement économique solidaire,
- ▶ le projet Iter.

a. L'appui aux réseaux économiques : pôles de compétitivité et Prides

Dans le cadre de son schéma de développement économique, la Région prône une stratégie de promotion d'une économie de réseau. Les pôles de compétitivité, de même que les pôles régionaux d'innovation et de développement économique et solidaire, s'inscrivent dans cadre.

Les pôles de compétitivité

Les pôles de compétitivité ont été lancés en France suite au CIADT de décembre 2004 par le biais d'appels à projets. Ces pôles de compétitivité sont formés par des entreprises, des unités de recherche et des centres de formation, autour de projets innovants sur un espace géographique donné. Ils sont hiérarchisés en projet mondial, à vocation mondiale, à vocation nationale ou régionale.

Neuf projets ont été retenus en PACA dont :

- ▶ un **projet mondial (pôle solutions communicantes sécurisées)** portant sur les solutions communicantes spécialisées porté par STMicroelectronics (ce pôle veut constituer le fer de lance de l'emploi en région et passer ses effectifs directs de 41 000 en 2005 à 65 000 en 2015) ;
- ▶ un **projet à vocation mondiale (pôle mer PACA)**, projet qui entend renforcer et développer une position sur les marchés à fort potentiel de développement international).

Les **7 autres pôles à vocation nationale ou régionale concernent** :

- ▶ **la photonique** : projet porté par Popsud qui consiste à encourager le développement d'initiatives nouvelles en matière d'innovation et de convergence technologique par le renforcement des laboratoires de recherche publique, la mise en place d'investissements mutualisés entre entreprises et laboratoires et le développement de nouvelles formations ;
- ▶ **les fruits et légumes** avec Rhône-Alpes et le Languedoc-Roussillon (Pôle européen d'innovation fruits et légume, PEIFL) : ce pôle entend développer une stratégie offensive pour répondre aux modes de consommation futurs ;
- ▶ **la gestion des risques et la vulnérabilité du territoire** : le projet porté par l'Europôle de l'Arbois vise à développer les PME/PMI de la région intervenant sur les risques ;
- ▶ **les parfums**, arômes senteurs et saveurs porté par le Pays de Haute Provence ce projet a pour ambition de mettre en place les compétences de demain en matière de recherche de nouveaux produits comme de recherche sur les procédés industriels ;
- ▶ **les énergies non génératrices d'effet de serre** : ce projet porté par le CEA a pour ambition de mettre en place une démarche globale d'utilisation performante de l'énergie, de la recherche à la production en passant par la maîtrise de la consommation ;
- ▶ **le nucléaire** avec Rhône-Alpes et le Languedoc-Roussillon, projet porté par AREVA qui a pour objectif de valoriser les technologies innovantes, les procédés et les savoir-faire issus de la filière nucléaire au service d'applications industrielles ;
- ▶ **les maladies orphelines et pathologies** en émergence avec Languedoc-Roussillon (pôle ORPHEME).



La consolidation des relations avec la recherche et la mutualisation des efforts de recherche et de développement sont déterminantes. La croissance économique de la région va dépendre de sa capacité à mobiliser les capacités de recherche et d'innovation en lien avec les formations.

L'examen de la géographie des pôles de compétitivité fait apparaître l'intensité des liens économiques entre les métropoles de PACA :

- ▶ 6 des 9 pôles retenus associent fortement, voire quasi-exclusivement, des entreprises et des organismes de recherche localisés dans la métropole azurée et dans la métropole de Marseille – Aix. C'est notamment le cas du pôle mondial « solutions communicantes sécurisées » ;
- ▶ seuls le pôle « d'innovation européen fruits et légumes » (basé essentiellement dans le bassin de vie d'Avignon) et, dans une moindre mesure, le pôle « Capénergie – énergies non génératrices de gaz à effet de serre » (basé surtout dans l'aire métropolitaine marseillaise) et « parfums, arômes, saveurs et senteurs » (basé surtout dans la métropole azurée) n'associent pas étroitement les deux principales aires métropolitaines régionales ;
- ▶ l'aire toulonnaise est la tête de réseau du pôle de compétitivité à vocation mondiale « Pôle Mer PACA » dont elle accueille une part prépondérante des entreprises et structures de recherche. Ce pôle associe également de nombreuses entreprises et centres de recherches situés autant dans l'aire métropolitaine de Marseille – Aix que dans la métropole azurée. L'aire toulonnaise est par ailleurs significativement concernée par le pôle de compétitivité « optique – photonique ».

Les pôles régionaux d'innovation et de développement économique solidaire

La politique régionale de création de Pôles Régionaux d'Innovation et de Développement Economique Solidaire (P.R.I.D.E.S), complémentaire à celle déjà engagée en faveur des pôles de compétitivité, des systèmes productifs locaux et des filières, vise à concentrer les moyens d'intervention de la Région, et le cas échéant d'autres partenaires, vers les entreprises engagées dans cette démarche de coopération autour d'une stratégie globale de développement de Pôles. Ce dispositif a été élaboré à destination des PME.

Les PRIDES devraient ainsi permettre de :

- ▶ densifier le tissu productif des moyennes entreprises (2 % seulement d'entre-elles ont entre 20 et 250 salariés) ;
- ▶ veiller à un développement régional équilibré face au mouvement de métropolisation qui accélère la concentration de richesse ;
- ▶ améliorer l'attractivité de la région par l'affirmation de compétences économiques fortes ;
- ▶ développer une approche globale et intégrée de la compétitivité des entreprises qui ne soit pas réduite à la seule composante innovation technologique.

Deux axes forts ont été identifiés :

- ▶ Soutenir un mode d'organisation en réseau des entreprises au niveau régional

Le succès économique de ces démarches dépend de la mobilisation effective des entreprises, particulièrement difficile notamment dans la phase de démarrage. Or, cette mobilisation des entreprises sera directement proportionnelle à la perception des avantages économiques qu'elles peuvent en retirer. En règle générale, les entreprises poursuivent un double objectif de profit et de croissance et l'investissement en est le vecteur privilégié. Atteindre cet objectif passe par l'accroissement des marges et du volume des ventes. Par leur coopération au sein du PRIDES, les PME devront pouvoir avoir accès à des ressources spécifiques, des compétences ou des services qui ne sont pas disponibles directement sur le marché, mais également mutualiser des moyens leur permettant de valoriser et accroître leurs avantages compétitifs.

- ▶ Améliorer la performance des entreprises adhérentes



Cette performance globale vise à activer tous les leviers du développement, via des actions collectives et des aides individuelles directes. Le soutien public apporté à l'innovation, l'usage des TIC et l'exportation des PME doivent permettre à ces dernières d'accroître leurs chiffres d'affaire et induire des créations d'emploi. De façon complémentaire, investir dans les ressources humaines et sensibiliser les entreprises à la responsabilité sociale et environnementale améliorent la productivité, la qualité et l'image de l'entreprise.

Pour permettre aux entreprises d'intégrer un PRIDES, la Région a choisit le mode d'appel à projet. Cinq leviers de performance ont été définis :

- ▶ l'innovation,
- ▶ l'ouverture à l'international,
- ▶ la formation des salariés,
- ▶ l'usage des TIC,
- ▶ la responsabilité sociale et environnementale.

Depuis mars 2007, 20 pôles ont été labellisés par la région regroupant au total 2 500 membres dont 1 950 entreprises de Paca qui emploient 100.000 salariés. La plupart de ces Prides sont tournés vers un secteur d'activité, mais des projets transversaux ont été labellisés dont le tourisme, les services industriels ou encore Finances Méditerranée prochainement.

Entre mars 2007 et avril 2008, une enveloppe de 13,5 millions d'euros a été versée aux Prides pour financer l'animation et l'ingénierie, les actions collectives, des projets collaboratifs de R&D et enfin des contrats de développement pour l'emploi avec l'attribution de prêts à taux zéro accordés aux entreprises pour leur croissance. Le budget prévu pour 2008 s'élève à 17,8 millions auxquels doit s'ajouter un financement prévisionnel de l'Europe par le Feder de 6 millions.

Pratiquement les 9 pôles de compétitivité présents en Paca intègrent un Prides afin de bénéficier d'un effet de levier spécifique pour les PME adhérentes.

b. Le développement de l'économie de la connaissance et le soutien à l'innovation

Parmi les 5 priorités indiquées ci-dessus l'innovation et l'économie de la connaissance constituent un axe d'intervention central pour la Région.

Neuf thématiques ont été définies par cette dernière dans cette optique :

- ▶ le développement du potentiel scientifique régional,
- ▶ l'accueil et l'insertion des étudiants,
- ▶ la promotion de la culture scientifique et technique,
- ▶ le développement des TIC,
- ▶ la valorisation et le transfert des connaissances, notamment issues de la recherche,
- ▶ ITER et ses retombées,
- ▶ le développement des entreprises,
- ▶ les liens entre le tourisme et l'innovation et la compétitivité,
- ▶ les mutations économiques.

Le projet Iter

Le projet Iter, qui suscite beaucoup d'espairs locaux en matière d'innovation et d'emploi est emblématique du lien établi par les décideurs régionaux entre l'économie de la connaissance, l'innovation et le développement économique régional.



L'implantation du réacteur de fusion nucléaire à Cadarache est un projet international permettant d'étudier la physique des plasmas.

L'implantation d'ITER au carrefour des départements des Bouches du Rhône, du Var, du Vaucluse et des Alpes de Haute Provence pèsera sans doute sur l'avenir de l'ensemble de la région. S'y répartiront notamment les centaines de chercheurs qui viendront travailler à Cadarache. Durant les années de construction du réacteur (jusqu'en 2015), un chantier BTP titanesque rassemblera plus de 500 emplois directs et plus de 1 000 emplois devraient être créés pendant la phase d'exploitation.

Les décideurs régionaux ont en tête le rôle d'entraînement considérable du CEA Cadarache, implanté en 1959, avec des retombées économiques largement réparties, en particulier en industries des biens d'équipement, est encore dans les mémoires.

Au cours des dix dernières années, la zone autour de Cadarache, où va s'implanter le projet ITER, a connu une forte expansion démographique liée en particulier à l'étalement urbain de la métropole Aix-Marseille. Alors que ce territoire était jusque là peu dense, la pression foncière s'y accroît, favorisant une hausse des prix du foncier et de l'habitat. L'urbanisation continue à être mal maîtrisée et peu empreinte des exigences du développement durable, en termes de régulation des risques, de consommation de l'espace...

Cependant, l'activité économique y est assise sur la recherche et le développement autour de Cadarache ainsi que sur une industrie dynamique et diversifiée, comprenant des sous-traitants de Cadarache, de l'industrie agroalimentaire, de l'industrie des biens d'équipement, les activités du pôle «Saveurs et senteurs» et une agriculture de qualité.

Il est attendu de cette nouvelle implantation d'ITER mais aussi des autres investissements lourds prévus à Cadarache, des retombées multiples et sous des formes diverses :

- ▶ marchés directs par le biais d'appel d'offres européens ou nationaux, accessibles aux entreprises locales.
- ▶ marchés passés par les partenaires et fournisseurs, nécessitant une sous-traitance auprès d'entreprises locales pour les travaux d'installation, les essais et les mises en service d'équipements.
- ▶ installation d'entreprises nouvelles liées à cette dynamique ;
- ▶ impacts induits sur l'économie locale, liés à la dépense des salaires des personnels des diverses entreprises ; 1400 emplois indirects devraient être créés pendant la phase de construction d'ITER et de 2400 pendant la phase d'exploitation.

En outre se dessine progressivement, avec l'arrivée de ce projet ITER à Cadarache, un concept de «vallée des énergies nouvelles» appuyé sur un pôle de compétitivité «Cap énergie», sur des entreprises de l'éolien, du solaire, de la biomasse, de l'hydraulique..., qui pourrait constituer un levier de développement important et créer de nouvelles synergies dans la Vallée de la Durance et bien au-delà.

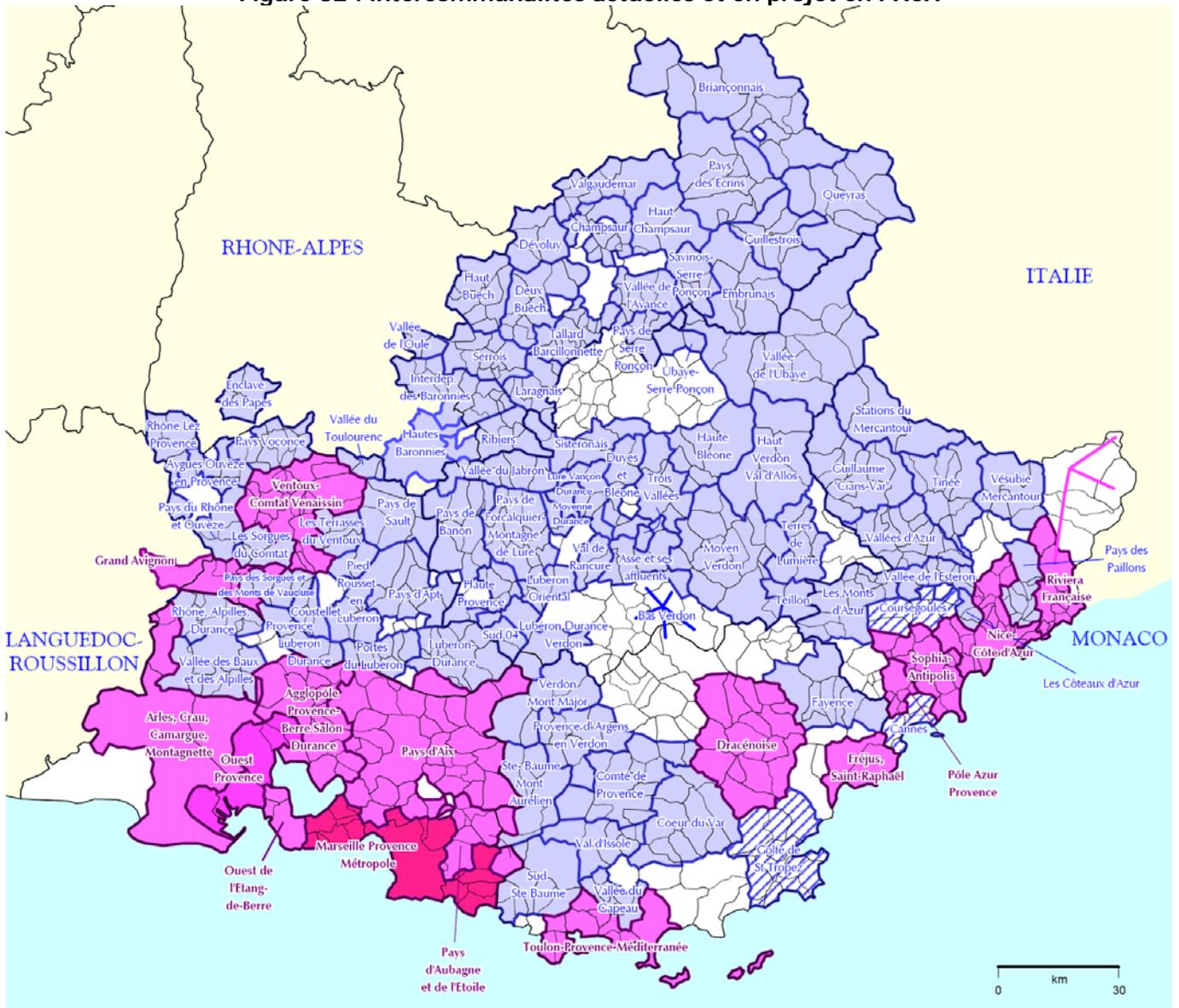
Un partenariat actif est engagé par l'Etat, la Région et les acteurs locaux pour valoriser l'impact territorial du projet ITER. Ce projet contribuera à la visibilité internationale et à la promotion des compétences locales de recherche, d'industrie, du bâtiment et travaux publics, de l'enseignement ou même du tourisme et de la culture.

Le projet Iter revêt donc pour la région une importance particulière compte tenu de ses retombées directes en termes d'emplois et d'aménagement du territoire : transports, urbanisme, éducation... A cela, il faut ajouter les aménagements de routes (route à grand gabarit pour acheminer les pièces du réacteur) et de voie ferrée, les créations de logements, de services, de commerces, d'écoles (dont l'école internationale à Manosque) pour accueillir les futurs ingénieurs étrangers et leurs familles, qui serviront aussi à l'ensemble des habitants de la région.

III.2. STRATEGIES ECONOMIQUES INFRAREGIONALES ET PRINCIPAUX PROJETS URBAINS

Si un découpage en termes de zones d'emplois s'avère pertinent pour la région PACA dans le cadre d'un diagnostic territorial, les stratégies économiques régionales s'appréhendent parfois davantage à l'échelle des territoires de projets. L'échelle des communautés d'agglomération, compétentes notamment pour la définition d'une stratégie de développement économique et, lorsque qu'elles choisissent cette compétence pour l'organisation du transport sur son territoire s'avère intéressante car elle très proches de celle des zones d'emplois. En 2007 région comptait 1 communauté urbaine (Marseille Provence Métropole), 14 communautés d'agglomérations, 78 communautés de communes et 1 syndicat d'agglomération nouvelle comme le montre la figure 32 ci-dessous.

Figure 32 : intercommunalités actuelles et en projet en PACA



Sources : Préfecture PACA, SGAR

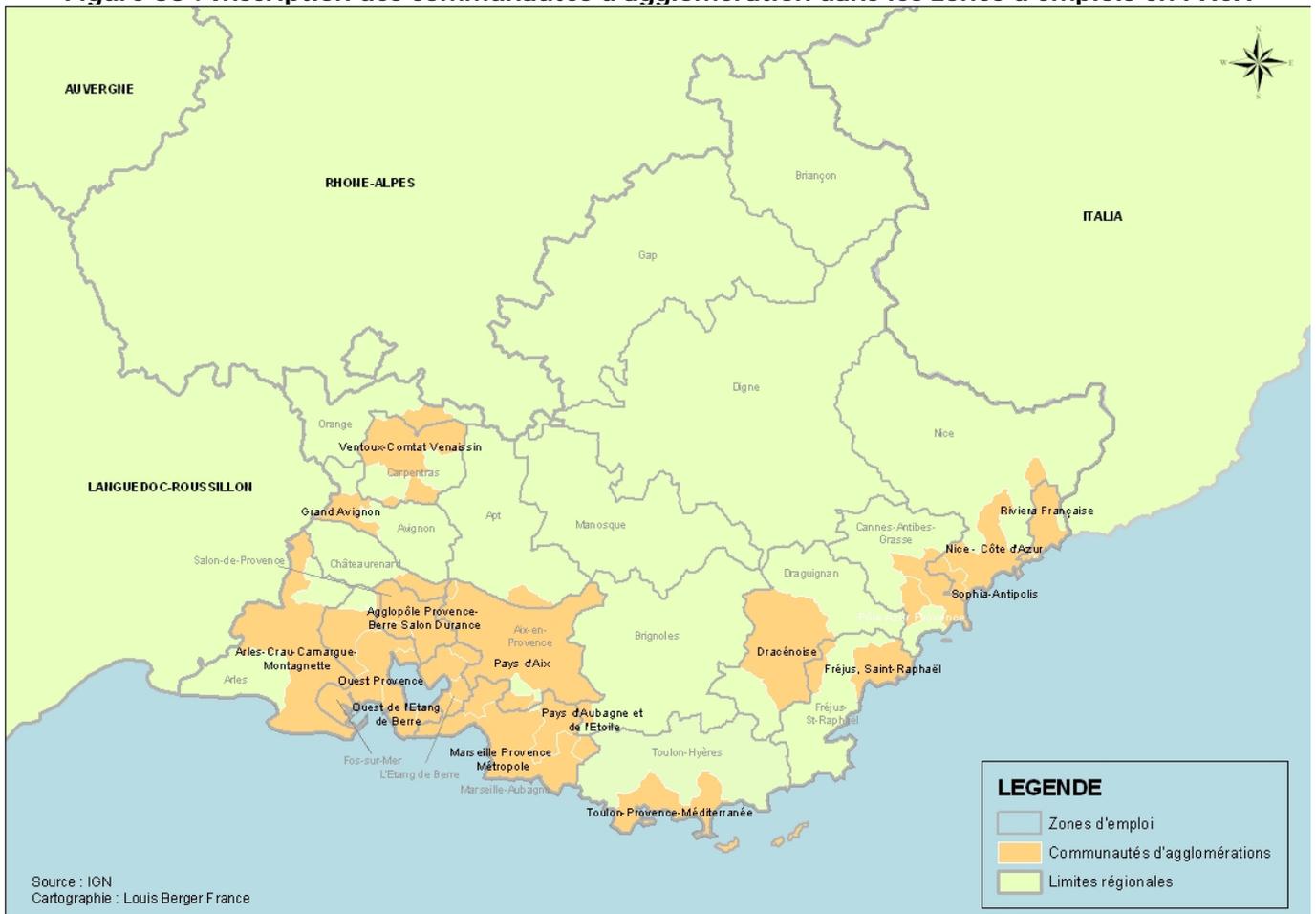
Classement par type de communauté

- Communauté urbaine
- Communauté d'agglomération
- Projet d'extension de communauté d'agglomération
- Syndicat d'Agglomération Nouvelle
- Communauté de communes
- Communauté de communes en préfiguration
- Communauté de communes en projet

Par soucis de cohérence avec la partie consacrée au diagnostic nous garderons une approche à l'échelle des zones d'emplois, mais les principaux projets présentés sont projetés au sein des communautés d'agglomérations.

La correspondance entre les zones d'emplois présentées dans la partie diagnostic et les communautés urbaines et d'agglomérations a d'ailleurs été évoqué dans la section consacrée au diagnostic économique de ces zones. Elle est représentée dans la figure 33 ci-dessous.

Figure 33 : Inscription des communautés d'agglomération dans les zones d'emplois en PACA



III.2.1. La Principauté de Monaco

La population monégasque prévue à horizon 2020 est de 38 000 habitants. En termes d'emplois, on attend respectivement :

- ▶ entre 55 000 et 60 000 emplois privés,
- ▶ 15 000 personnes en profession libérale.

La Principauté est engagée dans des actions internationales nombreuses, dont le programme RAMAGE qui associe cette dernière à Saint Raphaël et Gênes ou le programme LIRICA poursuivi avec la Région PACA et la Ligurie. Il faut citer, dans le domaine de l'environnement marin, un programme récemment élargi. Il y a un développement jugé ici favorable de ces coopérations internationales, même si la mise au point de ces programmes rencontre une difficulté particulière liée au formalisme inévitable entre Etats et non entre simples Régions.



La principale contrainte pour le développement monégasque réside dans le peu d'espace disponible qui fait rechercher des activités peu consommatrices d'espace (services à la personne, activités liées au développement durable et à l'environnement, etc.)

Les principaux projets en cours concernent :

- ▶ le réaménagement des terrains dégagés par le chemin de fer après l'enfouissement de la voie maintenant terminée ;
- ▶ l'extension du port Hercule (port de plaisance) ;
- ▶ la création d'une voie dorsale Est - Ouest : cette voie souterraine desservira à l'horizon 2010 les différents quartiers, allégeant ainsi la circulation dans la Principauté. La création de cette voie permettra également la réalisation d'un transport en commun en site propre.
- ▶ l'urbanisation du littoral Est de la Principauté de Monaco sur de nouveaux territoires gagnés par remblais et portant sur une emprise de 275 000 m² affectés à des logements, des bureaux et commerces et à l'hébergement touristique. Ce projet doit s'étaler sur une dizaine d'années. Son coût est estimé entre 5 et 10 milliards d'euros. Il s'agira de la deuxième extension maritime de la Principauté, après la création de Fontvieille à l'Ouest du territoire qui, il y a près de 30 ans avait permis à la Principauté de Monaco de gagner 20 hectares, soit 16% de sa superficie.
- ▶ un projet de pôle logistique à Saint Isidore, au Nord de Monaco en liaison avec les Alpes-Maritimes. un espace logistique (relié par ascenseur au cœur de Monaco) qui viendrait en complément de l'espace logistique destiné à l'approvisionnement de Monaco situé au parc d'activités logistiques (PAL) de Nice.
- ▶ un parking relais (doté d'une liaison expresse avec le cœur de la Principauté) situé au contact de l'autoroute A8 et/ou de la Moyenne Corniche.

III.2.2. Zone d'emploi de Nice

Dans son projet d'agglomération, la Communauté d'agglomération de Nice Côte d'Azur reprend ces éléments en identifiant les besoins suivants :

- ▶ gérer l'espace de façon économe, dans une topographie difficile et soumise à des risques naturels,
- ▶ définir un cadre cohérent de l'aménagement de l'espace pour en préserver sa qualité,
- ▶ mettre en synergie l'importante offre culturelle et touristique,
- ▶ anticiper l'émergence de nouveaux pôles touristiques internationaux concurrents,
- ▶ répondre aux besoins en matière de logement social, de logement des actifs et des étudiants, actuels et futurs,
- ▶ développer l'emploi, poursuivre le développement économique en organisant sur l'ensemble du territoire un réseau de technopoles et parcs d'activités (le projet de la Plaine du Var est l'une des initiatives allant dans ce sens),
- ▶ organiser un réseau multimodal de transport interne à la métropole azuréenne,
- ▶ développer qualitativement l'université et la recherche,
- ▶ contribuer au développement territorial transfrontalier des métropoles azuréennes,
- ▶ développer l'arrière-pays pour plus de cohésion avec le littoral,
- ▶ résoudre le problème de la saturation annoncée de l'équipement autoroutier, notamment l'autoroute A8 (qui dessert les villes d'Aix-en-Provence, Fréjus, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice, Monaco et Menton puis débouche sur l'A10 en Italie) ;
- ▶ desservir la Côte d'Azur par la LGV et développer une desserte intermodale, aérienne-TGV : cinquième agglomération française, elle se trouve la seule de cette importance à ne pas avoir accès au réseau ferroviaire à grande vitesse.



Les opportunités foncières sont rares dans les Alpes-Maritimes pour accueillir de nouvelles initiatives le développement économique. L'attention est donc orientée vers une évolution qualitative.

Il faut toutefois souligner l'intérêt que suscite le projet de la Plaine du Var³⁸ perçu comme une intéressante perspective de développement à l'Ouest de l'agglomération niçoise. Ce projet a d'ailleurs été reconnu "opération d'intérêt national" (OIN), par décision ministérielle du 28 novembre 2006. Avec Euroméditerranée, il s'agit de la seconde OIN de la région PACA. Cette reconnaissance traduit la volonté de l'Etat et des acteurs locaux de mettre en œuvre des moyens financiers et techniques à la hauteur des enjeux d'aménagement de cet espace, pour en faire un véritable levier, accélérateur des dynamiques urbaines, économiques et démographiques de la métropole.

La Plaine du Var est déjà un espace stratégique majeur à l'échelle de la métropole azurienne. Au-delà de l'aéroport, elle accueille :

- ▶ un centre international d'affaire : l'Arénas (17ha, 195 000 m² de bureau, 300 entreprises et près de 5 000 emplois),
- ▶ des équipements publics : un parc floral, un musée, centre de vie avec services, hôtels, lycée hôtelier, école supérieure de commerce,
- ▶ le centre administratif départemental (3 500 emplois, 350 000 visiteurs/an),
- ▶ plusieurs centres commerciaux (Saint-Isidore, Lingostière, Cap 3000),
- ▶ plusieurs quartiers d'habitat.

Prévu dans le contrat de projets Etat-Région 2007-2013, le projet de la Plaine du Var a pour fonction première de restructurer cet espace, perçu par les acteurs locaux comme un axe stratégique pour le développement. Il intègre la création d'un espace spécifique d'accueil des entreprises. Cette technopole urbaine, dénommée NICE MERIDIA devrait accueillir plus de 400 entreprises et permettre la création de près de 5 000 emplois dans les secteurs d'activité du multimédia et des technologies de la communication. Ce projet de développement urbain comprendra également un volet habitat.

La Plaine du Var sera en outre desservie par le futur réseau de tramway et de lignes en site propre de la communauté d'agglomération de Nice Côte d'Azur tant vers l'Ouest (Cagnes sur Mer) que vers l'Est (Nice centre) et le Nord (projet de ligne nord / sud en rive gauche du fleuve Var et articulation avec la ligne des Chemins de Fer de Provence).

Le pôle d'échanges de Saint Augustin, localisé au sud de la Plaine du Var, permettra d'assurer l'interconnexion entre tous les modes de transport (aérien, ferroviaire : TGV et TER, tramway et lignes en site propre, autoroute) et constituera une porte d'entrée majeure pour l'ensemble de la métropole azurienne.

Les principaux objectifs du projet d'OIN sont de :

- ▶ favoriser l'émergence d'un pôle de développement économique supérieur (tertiaire directionnel, économie de la connaissance) en articulation avec l'aéroport international et un niveau exceptionnel d'accessibilité à toutes les échelles (avion, TGV, TER, autoroute, tramway) matérialisé par le projet de pôle d'échanges multimodal de Saint-Augustin.
- ▶ développer l'offre de logements, de services, et de grands équipements ayant un rayonnement d'échelle métropolitaine.
- ▶ restructurer un secteur d'entrée de ville à l'urbanisation disparate et d'organiser un développement cohérent et maîtrisé de la dernière grande réserve foncière de la métropole azurienne.

³⁸ La Plaine du Var constitue le dernier grand espace plat des Alpes-Maritimes (2 500 ha), localisée en entrée de ville de Nice, avec une localisation stratégique au barycentre de la métropole, à proximité immédiate de l'aéroport international de Nice Côte d'Azur, de l'autoroute A8, de la voie ferrée littorale et de la route itinérante de grand transit (RD 6202) qui va être dédoublée.



Par ailleurs, le parcours du tramway de Nice dont la ligne T1 sur un parcours initial de 8,7 km est entré en fonction à l'automne 2007 sera par la suite étendu. Le futur réseau de tramway communautaire pourrait à terme, représenter plus de 35 km de lignes de tramway avec :

- ▶ le prolongement de la ligne T1 (8,5 km) jusqu'à La Trinité (+4,5 km) depuis pont Michel,
- ▶ la réalisation d'une ligne T2 Est / Ouest, entre le quartier du Port de Nice et Cagnes/Mer,
- ▶ la construction d'une ligne T3 pour desservir la plaine du Var depuis le futur pôle d'échange de Saint Augustin.

Ainsi, le projet prévoit que plus 60% des habitants de l'agglomération et de 80% des emplois de l'agglomération qui seront à moins de 500 mètres d'une ligne de tramway, soit près de 300 000 habitants et 150 000 emplois. Ce projet de tramway devrait concourir à la réduction de la pression de la voiture particulière.

Par ailleurs, des projets d'aménagement routiers sont en cours pour mieux répartir les trafics de l'A8 :

- ▶ l'aménagement de la bretelle de sortie vers Cannes au niveau de la Blanchisserie avant l'échangeur du Cannel Mougins,
- ▶ l'aménagement de la bretelle d'insertion directe sur l'A8 vers Nice à l'échangeur Cannes Ouest,
- ▶ le déplacement de l'échangeur de MLN du centre ville vers le Sud de Mandelieu La Napoule.

De nombreux projets sont par ailleurs à l'étude, indépendamment de l'OIN dont les objectifs précis d'aménagement sont encore en cours de définition :

- ▶ la création d'un centre d'affaires international (10 000 m²) dans la zone aéroportuaire nord,
- ▶ l'extension du quartier d'affaires de l'Arenas (à terme 450 000 m² bureaux et services),
- ▶ la création du quartier de Nice Méridia avec un technopôle associé à Sophia-Antipolis (300 000 m² de SHON à terme),
- ▶ le développement du secteur de Nice La Plaine (150 000 m² de bureaux et activités),
- ▶ la restructuration du MIN (marché d'intérêt national) sur 26 ha, notamment pour permettre l'implantation du pôle multimodal de Saint-Augustin,
- ▶ l'opération de renouvellement urbain (ANRU) du quartier des Moulins,
- ▶ le projet de Cité des Sports (Université de STAPPS et projet de grand stade),
- ▶ la création d'une ligne de TCSP nord / sud, pouvant servir de support à la création de noyaux d'urbanisation.

A terme, la Plaine du Var accueillera une concentration d'activités tertiaires et de grands équipements qui sera comparable à celle des grands quartiers métropolitains de la Part-Dieu, Euralille, ou EUROMEDITERRANEE.

Près de 10 000 habitants et plus de 20 000 emplois sont déjà programmés dans la plaine du Var, sans compter les potentialités offertes par l'Opération d'intérêt national.

III.2.3. Zone d'emploi de Fréjus Saint Raphaël

C'est à Fréjus, plutôt qu'à Saint-Raphaël qu'on peut encore trouver du terrain pour des développements. Il faut se rappeler qu'ici il y a d'importantes surfaces classées en forêts, d'autres en terrains agricoles. Ainsi, à Fréjus, un tiers seulement des sols (12 000 ha) sont classés urbanisés ou urbanisables. Encore faut-il tenir compte des surfaces neutralisées pour cause d'inondabilité (PPRI) ou de risque de feu de forêt (PRIF).

La communauté d'agglomération a actuellement un projet bien engagé d'une zone d'activités d'une centaine d'hectares, au Nord de Fréjus, le long du côté Nord de l'autoroute A8 et espère qu'y seront créés 3 000 à 4 000 emplois.



III.2.4. Le Golfe de Saint-Tropez

Le territoire du SCOT est situé au milieu du littoral varois entre les agglomérations de Toulon et de Fréjus-Saint-Raphaël, à égale distance des métropoles marseillaise et niçoise.

Il est composé des 12 communes³⁹ des 2 cantons de Grimaud et Saint-Tropez, constituant un bassin de vie de 430 kilomètres carrés. Les élus regroupés au sein du "Comité des Elus" ont décidé en 1997 se doter d'un plan d'urbanisme à moyen et long terme, pour définir et maîtriser les conditions d'urbanisation de leur territoire : ils engagent donc une procédure de Schéma Directeur, aujourd'hui SCOT.

Si des efforts de rééquilibrage apparaissent indispensables aux décideurs dans le domaine économique comme dans celui de l'habitat, pour autant le tourisme demeurera un des principaux moteurs de l'économie du bassin de vie du SCOT.

Les principaux projets de développement économique ont donc été définis selon 3 axes complémentaires :

- ▶ la valorisation de l'économie touristique, qui passe par
 - l'annualisation de l'activité touristique ;
 - le développement d'une offre de produits spécifiques. Est notamment projetée la construction d'un centre polyvalent de séminaires et de réunions permettant l'accueil de 400 à 600 personnes et des surfaces d'exposition, est en projet à Saint-Tropez, à l'emplacement de la dalle du parc souterrain des Lices, dans le cadre de l'opération d'aménagement du quartier du Couvent. Cette offre pourra être complétée par un équipement de plus grande envergure, d'intérêt communautaire, dans le secteur de Cogolin Plage ;
 - le confortement d'une économie de plage
 - la valorisation du tourisme de nature.
- ▶ la diversification économique du territoire, qui nécessite :
 - la recherche de nouvelles filières économiques, notamment la filière marine : la ville de Saint-Tropez, prévoit une extension portuaire à vocation technique (accueil des activités de transports maritimes et d'entreprises et chantiers intervenant dans les domaines de l'entretien, la réparation, la maintenance des bateaux) est prévue. A Cavalaire, la commune envisage d'étudier un projet d'extension de son port de plaisance. La commune de Grimaud, prévoit la création d'une zone des "métiers de la mer" en arrière de Port-Grimaud, zone d'activités à vocation tertiaire liée à la mer.
 - l'amélioration ou la création de zones d'activités
- ▶ le confortement des activités agricoles.

Il faut noter que les possibilités d'aménagement du territoire sont très limitées en raison de son taux d'occupation et son exigüité : il s'agit donc surtout de valorisation du territoire. Les nouvelles opportunités de développement ne peuvent être que dans la partie située entre Le Luc et Le Muy. Particulièrement, le territoire qui s'étend de Le Luc au Muy bénéficie d'une configuration exceptionnelle sur le plan national, se situant au carrefour de 3 autoroutes qui mènent vers les aéroports de Nice, Toulon et Marignane. De plus, il y a un projet de plate-forme multimodale sur ce site dans le cadre de la préfiguration du Pays des Maures.

En matière de transports et de déplacements particulièrement, 3 objectifs ont été retenus :

- ▶ soulager le réseau routier existant par la réalisation de nouvelles infrastructures et assurer un traitement plus fonctionnel des voiries existantes ;
- ▶ favoriser les déplacements alternatifs à la voiture particulière, notamment en transports collectifs (en particulier maritimes) et faciliter les déplacements en deux roues ;

³⁹ Cavalaire, Cogolin, Gassin, Grimaud, La Croix-Valmer, La Garde-Freinet, La Mole, Le Plan de La Tour, Ramatuelle, Le Rayol-Canadel, Sainte-Maxime, Saint-Tropez

- ▶ améliorer les liaisons avec les pôles régionaux et les grands axes de communication notamment par la voie aérienne et les transports maritimes rapides.

III.2.5. Zone d'emploi de Toulon

La zone d'emploi de Toulon présente un potentiel de développement en direction de technologies nouvelles, ce que confirment les nombreux pôles de compétitivité auxquels participent les entreprises locales. Parmi ces pôles, il convient de citer tout particulièrement ceux qui intéressent la mer, qui sont très actifs. La privatisation de la DCN, le transfert du port de commerce par l'Etat au bénéfice du département et du syndicat mixte favorisent l'émergence de ce pôle qui comporte plusieurs volets.

En outre le Var joue un rôle de "vase d'expansion" vis-à-vis des deux départements à l'Est et à l'Ouest : les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes. Ceux-ci n'ont plus de place pour accueillir des activités et populations nouvelles et les rares terrains encore disponibles sont très chers.

Le diagnostic territorial, première phase du SCOT, a été l'occasion de recenser les sites possibles pour toutes ces activités en développement. L'agglomération dispose des capacités d'accueil nécessaires.

Le Conseil général du Var a par ailleurs élaboré en 2007 un schéma directeur du tourisme. Les axes stratégiques qui y ont été dégagés sont les suivants :

- ▶ renforcer l'attractivité touristique du Var par un repositionnement (notamment vers le domaine des nouvelles technologies) et le renouvellement de son image auprès des marchés ;
- ▶ soutenir le développement touristique du Var par une adaptation continue et qualitative de l'offre à la demande ;
- ▶ développer la politique de promotion du Var pour affirmer la destination Var ;
- ▶ faire du tourisme l'activité structurante de l'aménagement et de la solidarité entre les territoires notamment en harmonisant le professionnalisme des acteurs ;
- ▶ renforcer la compétitivité et les performances du tourisme varois.

Le futur Technopôle de la Mer est un parc d'activités destiné à accueillir les entreprises, laboratoires, établissements de formation, équipements publics liés au pôle de compétitivité mondial Mer. Situé l'entrée Ouest de l'agglomération, desservi par autoroute, gare SNCF et TCSP, ce parc sera réparti sur trois sites proches :

- ▶ le site de La Cagnarde à Ollioules, qui comprend les espaces les plus importants ;
- ▶ la zone d'activité Camp Laurent à La Seyne sur Mer située autour du pôle d'échange ;
- ▶ la zone industrialo-portuaire de Brégaillon à La Seyne sur Mer qui constitue la base marine du technopôle, près de l'IFREMER.

Les autres projets de parcs ou zones d'activité sont les suivants :

- ▶ activités marines, en complément du Technopôle :
 - espace d'activités de Saint Mandrier,
 - espace Grimaud à La Seyne sur Mer
- ▶ métiers de la santé à Hyères,
- ▶ la zone d'activité BTP à La Garde,
- ▶ l'implantation d'activités tertiaires et commerciales à Hyères.

En ce qui concerne les projets de transport, le deuxième tunnel amènera un progrès significatif en matière de circulation automobile dans Toulon. En outre, le projet de transport collectif en site propre devrait contribuer significativement à améliorer les conditions des déplacements dans Toulon.

III.2.6. Zone d'emploi de Marseille

La situation du foncier (peu de terrains disponibles et forte pression sur les prix) fait qu'il est difficile de répondre à des besoins gros consommateurs d'espace, d'où un certain regain des activités industrielles et traditionnelles, autour de Berre et de Fos.

L'Ouest du département des Bouches-du-Rhône est riche, demandeur d'opportunité, mais plutôt délaissé actuellement. Le cahier d'acteur présenté par la CCI de Marseille Provence propose une vision de ce que pourrait être la desserte de ce secteur Ouest, y compris la liaison à l'aéroport "sans rupture de charge".

Les principaux projets au niveau de l'agglomération sont les suivants :

- ▶ *l'extension du périmètre d'Euroméditerranée (Euromed III)* : Euromed, vaste projet de réhabilitation et modernisation du centre de Marseille (avec en particulier un volet gare Saint-Charles) visait à réhabiliter et moderniser le centre-ville et à y développer d'une part des fonctions d'habitat et activités qui avaient eu tendance à quitter le centre-ville et d'autre part les transports en commun. Cette zone accueillait en mars 2006 6 800 emplois nets. L'opération EUROMEDITERRANEE est relayée par d'importants investissements publics (comme le tramway) mais aussi et surtout privés. Le protocole Euromed III signé en novembre 2005 vise à définir le financement du développement de la zone jusqu'en 2012. L'un des projets phare, Euromed Center (300 millions d'euros envisagés), au Nord de la Joliette, accueillera un hôtel/centre de convention 4 étoiles, environ 45 000 m² de bureaux, un cinéma multiplex ainsi que des commerces en liaison avec un parc urbain de plus d'1 hectare de superficie ;
- ▶ *le projet « FOS XXL »* : ce projet vise à étendre les bassins du Port Autonome de Marseille et la zone industrialo portuaire associée afin de conforter son rôle dans l'approvisionnement énergétique et en faire une place portuaire majeure pour le trafic des containers (avec à la clé de nombreux emplois induits dans la logistique et l'organisation de l'import – export) ;
- ▶ *le pôle d'échanges Vitrolles-Les Aymards* : la mise en service de la première phase du projet devrait intervenir à l'été 2008, les travaux ayant été lancés le 15 décembre dernier. Cette phase comprendra outre les infrastructures ferroviaires (quais, escaliers et rampes d'accès), les équipements de gare (sas d'accès avec information et billetterie automatique, signalétique, abris et bancs...), une gare routière avec des arrêts pour bus et cars ainsi que des parkings avec un bâtiment d'exploitation. Visant à l'amélioration de la desserte de l'aéroport⁴⁰ la gare a été inscrite au contrat de projet 2007-2013, à proximité de l'aéroport, sur la ligne PLM (ligne classique distincte de la LGV Méditerranée). La gare des Aymards qui sera desservie depuis celle de Saint Charles, pourrait recevoir une trentaine de trains par jour. Le coût de cette première phase est estimé à environ 15 millions d'euros et financé par les collectivités locales à hauteur de 98%.
- ▶ *le projet de la troisième voie entre Marseille et Aubagne*, présenté comme complémentaire plutôt qu'alternatif au projet de LGV ;
- ▶ *le projet d'extension de la plate-forme Athelia (projet Athelia V)* à la Ciotat sur une cinquantaine d'hectares. Cette zone d'entreprises a été créée en 1987 (décret Madelin), dans le souci d'apporter une solution de reconversion aux sites touchés par la fermeture des chantiers navals Normed. Divisée à ce jour en quatre secteurs, la zone d'activité Athelia regroupe sur 80 hectares, plus de 150 entreprises totalisant 3 300 emplois. Cette zone, dont la commercialisation est presque achevée, totalisera à terme 4 000 emplois. Les activités y sont assez diversifiées. Cependant deux pôles se dégagent nettement :
 - un pôle médical et paramédical qui regroupe les sociétés Intervascular, Euros, Roxlor, Efer, Biotechni SA, Sopro, Novatech, Inno Caps, Augustine Médical, Hospidex France ;
 - un pôle électronique/automation auxquelles peuvent être rattachées les sociétés Groupe Gemalto, Groupe Jeambrun, SCM Microsystems.

⁴⁰ Cette desserte en transport en commun, constituée à ce jour de deux lignes de bus vers Marseille et Aix-en-Provence et de quelques lignes de bus d'importance secondaire, est jugée très insuffisante par les décideurs locaux.



III.2.7. Zone d'emploi d'Aix-en-Provence

Le développement des activités dans les Bouches-du-Rhône, mais en particulier dans le territoire de la zone d'emploi d'Aix-Provence, va s'organiser selon deux axes : un axe Sud Ouest – Aix – Nord (ITER et vallée de la Durance) ; un axe Rousset – Aix – Vitrolles. Cela confortera le rôle de pivot de la gare de l'Arbois.

Pour répondre au double objectif d'accompagner le processus de développement du territoire poussé par les secteurs à forte valeur ajoutée tout en atténuant les disparités évoqués précédemment, la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix a défini dans son schéma de développement économique deux axes d'actions :

- ▶ Une action de proximité, modulable, calée sur le territoire géographique, pouvant être facilement adaptée et redéployée selon des priorités annuelles, et décomposées en trois familles :
 - l'aide au développement économique par des actions en matière de commerce (FISAC), de tourisme (plan d'eau), agriculture (aide au foncier, salons, circuits courts). Soutien au secteur associatif œuvrant dans ce domaine pour un budget de 2,4 millions d'euros ;
 - l'aide à la création d'entreprises par le soutien à Pays d'Aix Initiatives (PAI), Pays d'Aix Développement (PAD), Espace Agir Ensemble (EAE), la création et la gestion des pépinières, la réalisation d'événements, de plaquettes et de guides, (budget : 3 millions d'euros) ;
 - le soutien au plan local pour l'insertion et l'emploi (PLIE), dont le budget a été doublé en cinq ans ;

- ▶ Une action structurante, construite dans le cadre d'un Plan prévisionnel d'investissement, s'inscrivant dans une politique de long terme et impliquant une forte cohérence dans son application. Les trois familles d'actions mises en place sont les suivantes :
 - mise en oeuvre d'une politique de requalification et de mise à niveau homogène des différentes zones d'activités du territoire (budget : 20 millions d'euros) ;
 - soutien aux filières d'excellence (pôle de compétitivité, Pégase, École de la microélectronique, CIM PACA, ITER) et déploiement d'un réseau d'infrastructure Très Haut Débit (budget : 8,3 millions d'euros) ;
 - création, gestion et entretien de nouvelles zones d'activités avec 13 projets en cours à divers degrés d'avancement à ce jour (budget : 5,4 millions d'euros).

Sur le plan de l'aménagement du territoire, les acteurs locaux estiment qu'Aix a désormais atteint une taille critique : son développement au-delà demandera notamment que soit repensée l'organisation des déplacements (TC et liaisons inter villes). Par ailleurs, les développements le long de la vallée de la Durance sont difficiles en raison de la rareté foncière et de contraintes fortes.

Les projets de la CPA déclinés dans son schéma de développement économique sont nombreux et concernent des secteurs divers, dont :

- ▶ le très haut débit,
- ▶ la filière optique/photonique,
- ▶ la filière microélectronique/informatique,
- ▶ le projet ITER,
- ▶ la filière énergies et la filière environnement,
- ▶ la filière aéronautique,
- ▶ le tourisme.

Les projets autour d'ITER et les développements et créations des zones d'activités sont particulièrement mis en avant.



Le projet ITER et les politiques connexes constituent un élément important de la politique de développement de la CPA. Premier financeur à l'échelle des collectivités territoriales, la Communauté octroiera 75 millions d'euros sur 10 ans sur un budget total de 9 477 millions d'euros. Divisé en une phase de construction de 10 ans (2005- 2015) et une phase d'exploitation d'une durée moyenne de 20 ans (2015-2035), les retombées économiques attendues du projet ITER sont de l'ordre de 3 500 emplois lors de la construction et de 4 250 emplois durant l'exploitation. Ainsi, si le projet générera plus de 1 500 emplois directs, la CPA prévoit des effets importants sur le développement local en raison des nombreux emplois indirects liés à la sous-traitance et aux services à la population.

Dans ce cadre, la CPA prévoit de :

- ▶ créer une filière d'enseignement supérieur sur la fusion nucléaire et les technologies nucléaires en Pays d'Aix de niveaux 2ème et 3ème cycle d'ici 10 ans ;
- ▶ élaborer une matrice de suivi macroéconomique de la construction et de l'implantation d'ITER en Pays d'Aix ;
- ▶ coordonner la politique de communication économique de la CPA avec la complexité internationale de la mise en place d'ITER ;
- ▶ accompagner des entreprises dans leur positionnement par rapport au projet et notamment réorienter la thématique de la pépinière de Pertuis vers l'ingénierie des énergies renouvelables.

Les attentes sont également fortes dans la Communauté sur les modalités de desserte d'ITER.

Les zones d'activités regroupent 80% de l'activité économique relevant du secteur tertiaire. Elles constituent donc un élément important du développement en Pays d'Aix et le choix de leur localisation influe sur la concentration spatiale ou l'étalement de ces activités. Les projets allant dans ce sens sont les suivants :

- ▶ Aix-en-Provence : extension d'activités sur le Quartier de l'Enfant et sur Plan D'Aillane,
- ▶ Lambesc : extension de la ZAC du Plateau de Bertoire,
- ▶ Trets : extension de La Burlière,
- ▶ Ventabren : création d'un espace d'activités sur Château Blanc,
- ▶ Meyreuil : création d'une pépinière d'entreprises et d'un espace d'activités sur le Carreau de la Mine,
- ▶ Saint-Estève-Janson : création d'un espace d'activités sur Les Vergeras.

III.2.8. Zone d'emploi d'Avignon

Parmi les dynamiques économiques et institutionnelles qui existent entre la Communauté d'agglomération d'Avignon et les autres territoires, on peut évoquer particulièrement deux phénomènes :

- ▶ il y a une relation forte entre une partie des communes du Gard avec Avignon, ce qui contribue aux congestions routières ;
- ▶ Marseille continue d'étendre son emprise vers les villes du Nord, dont Avignon.

En termes de perspectives économiques, la communauté est concernée par deux pôles de compétitivité (créés en 2005) :

- ▶ TRIMATEC, consacré aux énergies nucléaires ;
- ▶ le PEIFL, consacré aux fruits et légumes : un site INRA de 50 hectares et implantation du centre de recherche mondial de la société Campbell - Liebig (pôle de recherche mondial sur les soupes).

Sur le plan du tourisme, la société d'économie mixte RMG développe une vision du tourisme à l'échelle mondiale. Cette SEM développe une analyse de la demande des grands tours-operators, particulièrement japonais et américains et oriente sa stratégie dans ce sens. Deux projets sont développés dans cette perspective :

- ▶ dans la zone de Beaulieu : un projet intégrant un lac de 112 hectares, un projet hôtelier et des activités tertiaires,
- ▶ dans la zone de Courtine TGV : le projet Avignon City Sud (50 000 m² bâtis), programme mixte associant des bureaux, un hôtel de haut standing de 120 chambres destinés à répondre à la demande des tours-



operators cités précédemment, un pôle commercial et cinématographique de 7 salles et 1 000 places de stationnement. Les premiers permis de construire ont déjà été attribués.

Par ailleurs, le groupe IKEA a un projet d'implantation dans le Nord de l'agglomération (nouveau concept : grand centre commercial centré sur l'habitat et la décoration tels celui de Montpellier et La Valentine à Marseille).

Les projets de ce type dans l'agglomération comme dans le Vaucluse sont très dépendants du PPRI (plan de prévention des risques et inondations) dont l'application amène les préfets à choisir de bloquer- ou pas- du foncier.

En termes d'infrastructure de transport, les projets prioritaires sont :

- ▶ la liaison Avignon TGV – Avignon Centre – Carpentras, comprenant la virgule ferroviaire entre Avignon TGV et la gare d'Avignon centre ainsi que la réouverture de la liaison voyageurs Avignon Centre - Carpentras,
- ▶ la LEO (liaison Est - Ouest), visant à désengorger les accès à Avignon. La première tranche est prévue à horizon 2008 avec la réalisation d'un pont sur la Durance, la seconde est en attente ;
- ▶ un projet d'axe fort : TC et TCSP pour relier le Gard au cœur de l'agglomération (Le trafic avec le Gard est de 55 000 à 60 000 véhicules/jour).

Par ailleurs, les problèmes de circulation, ou de passage des flux entre l'A7 et l'A8, ont bridé le développement de la logistique à Avignon. Le chantier multi-technique de Champfleury (pour un coût de 2 M€) destiné à utiliser le ferroutage au lieu de raccordement des voies ferrées des régions PACA et Languedoc-Roussillon vise à développer cette spécificité.

III.3. DYNAMIQUES INSTITUTIONNELLES AU SEIN DE L'ARC MEDITERANEEN

III.3.1. Définitions de l'Arc méditerranéen

La notion d'"Arc méditerranéen" rencontre un certain succès, mais ses contours et les dynamiques qu'il représente en termes politique, économique et de migrations prêtent encore à débats.

On distingue trois visions de l'Arc méditerranéen :

- ▶ le littoral méditerranéen français;
- ▶ l'espace Arc latin (Méditerranée occidentale) ;
- ▶ l'axe Barcelone-Marseille-Nice-Gênes et ses extensions.

Si l'Arc méditerranéen au sens large est encore davantage un objet d'étude qu'une réalité économique ou politique, des logiques coopératives émergent au sein des métropoles de cet axe. Ces dernières se retrouvent autour d'un modèle commun : réconciliation avec le passé (rénovation des centres historiques), villes compactées et denses, villes multiculturelles, villes créatives et innovantes, basées sur la culture et le savoir, davantage que centres de décisions dans leur pays respectifs.

III.3.2. Structure de l'Arc méditerranéen français

La structure urbaine de l'Arc méditerranéen français s'organise en un chapelet de métropoles (Montpellier, Nîmes, Avignon, Aix-Marseille, Toulon, l'Est Varois, l'agglomération azurienne de Cannes à Nice et Menton). Ces métropoles entretiennent de proche en proche des liens de plus en plus étroits. L'ensemble des villes de l'Arc représente un poids cumulé de plus de 4,5 millions d'habitants et 1,6 millions d'emplois.

Au sein de ce chapelet émergent plus particulièrement 9 territoires urbains de plus de 200 000 habitants :

- ▶ Deux aires métropolitaines de plus d'un million d'habitants :

- Marseille Aix (1 798 500 habitants),
- La Côte d'Azur (1 015 000 habitants en y incluant Monaco).

- ▶ Deux aires métropolitaines de plus de 500 000 habitants :
 - Toulon.
 - Montpellier.

- ▶ 3 aires urbaines de plus de 200 000 habitants :
 - Avignon.
 - Nîmes.
 - Perpignan.

- ▶ 2 territoires urbains multipolaires en cours de structuration qui comptent plus de 200 000 habitants :
 - L'Est Varois (Draguignan, Fréjus, Saint-Raphaël),
 - Le secteur de Narbonne - Béziers.

Ces 9 territoires urbains totalisaient près de 5 millions d'habitants en 1999 et connaissent une croissance démographique soutenue.

A l'échelle de PACA, on constate que deux grands ensembles émergent : Aix - Marseille et Toulon d'une part et la conurbation azuréenne à laquelle on peut rattacher l'Est varois d'autre part. Ces deux ensembles ont des fonctions économiques et des moteurs de développement relativement complémentaires. Mais les liens entre ces métropoles sont contrariés par des temps de parcours dissuasifs. Par ailleurs, l'étendue géographique des ensembles métropolitains de PACA et leur structure historiquement multipolaire (tant sur le plan géographique que politique) sont deux réalités importantes.

Tableau 11 : Les métropoles et territoires urbains de l'Arc méditerranéen français

	Population 1999	Emploi total 1999	Dont emplois métropolitains supérieurs
Perpignan	249 000	83 000	4 000
Béziers - Narbonne	199 000	68 000	3 000
Montpellier	460 000	172 000	20 000
Nîmes	221 000	81 000	4 000
Avignon	290 000	112 000	7 000
Métropole Marseille - Aix ⁴¹	1 798 500	631 000	49 000
Toulon ⁴²	546 000	177 000	8 000
Est Varois ⁴³	260 000	78 000	2 000
Métropole azuréenne ⁴⁴	1 047 000	417 000	29 000
Total	4 922 000	1 768 000	126 000

Source : INSEE (1999)

L'armature urbaine de l'Arc méditerranéen français s'ouvre en France :

- ▶ à l'Ouest, sur Toulouse et Bordeaux,

⁴¹ Périmètre de la région urbaine de « Marseille Aix-en-Provence » définie par l'INSEE en partenariat avec l'AGAM.

⁴² Périmètre de la zone d'emploi de Toulon (retenu pour les études de modélisation de trafic routier).

⁴³ Zones d'emploi de Draguignan et de Fréjus / Saint Raphaël.

⁴⁴ Inclus la « Bande côtière des Alpes-Maritimes au sens de la DTA 06 » et la Principauté de Monaco. Le nombre d'emplois métropolitains supérieurs n'intègre pas Monaco, cette notion n'existant pas dans le système statistique monégasque.

- ▶ au nord sur la métropole lyonnaise (avec laquelle toutes les villes méditerranéennes entretiennent d'importantes relations), le réseau urbain du Sillon Alpin (Grenoble, Chambéry, Annecy), la métropole Lémanique (Genève) ;
- ▶ au-delà, sur la région Parisienne, l'Alsace et l'Allemagne (par la future LGV Rhin –Rhône), ainsi que sur Lille, le Benelux et l'Angleterre (par la LGV Nord Europe).

Tableau 12 : Les métropoles françaises de l'Arc méditerranéen et des régions limitrophes

	Population totale	Emplois offerts
Montpellier	460 000	172 000
Marseille – Aix	1 798 000	631 000
Toulon	544 000	177 000
Côte d'Azur + Monaco	1 047 000	417 000
Lyon	1 648 000	714 000
Toulouse	965 000	400 000

Source : INSEE (1999)

Comme cela a été montré précédemment dans le cadre de la présentation des zones d'emploi, le rayonnement des métropoles de PACA s'appuie notamment sur trois éléments :

- ▶ le tourisme et les activités associées ;
- ▶ la présence significative d'activités de recherche et de hautes technologies,
- ▶ l'importance des fonctions aéroportuaires et portuaires.

Parallèlement, sur le plan économique, et par rapport aux métropoles françaises de taille comparable, les métropoles de l'Arc méditerranéen présente des faiblesses au niveau :

- ▶ du nombre d'emplois offerts par habitants résidant,
- ▶ du nombre d'emplois supérieurs dans le nombre total d'emplois offerts (à l'exception de Montpellier).

Ces faiblesses doivent toutefois être relativisées car ces métropoles connaissent aujourd'hui un fort développement économique qui se traduit par à la fois par :

- ▶ un fort développement de l'emploi salarié depuis 1999,
- ▶ la mise en œuvre de projets destinés à stimuler la création d'emplois métropolitains supérieurs et l'implantation de fonctions de commandement économique tels :
 - "Euroméditerranée" à Marseille (opération d'intérêt international),
 - "Plaine du Var" (opération d'intérêt international),
 - la "Rade de Toulon" (site à enjeu régional),
 - le développement de pôles tertiaires autour des gares de Perpignan, Nîmes, Avignon TGV et Aix TGV.

Enfin, les métropoles de l'Arc méditerranéen français se caractérisent par une faiblesse du nombre d'étudiants (à l'exception là encore de Montpellier), à mettre en rapport avec la structure démographique de la population, plus âgée que la moyenne nationale.

III.3.3. Métropoles étrangères de l'Arc méditerranéen

L'Arc méditerranéen français se prolonge :

- ▶ au Sud, sur Barcelone et la Péninsule Ibérique (par la future LGV Perpignan – Figeras – Barcelone),
- ▶ à l'Est sur la Ligurie, le Piémont et la Lombardie (Gênes, Milan et l'Italie du Nord) et, au-delà, sur la Péninsule Italienne mais aussi sur l'Europe de l'Est.

Tableau 13 : Les métropoles espagnoles et italiennes de l'Arc méditerranéen

Ville	Population totale	Population active ayant un emploi
Madrid	5 372 000	2 448 000
Barcelone	4 804 000	2 150 000
Gênes (Province)	878 000	313 000
Milan (Province)	3 905 000	1 718 000
Turin (Province)	2 166 000	886 000
Bologne (Province)	915 000	406 000
Florence (Province)	1 162 000	491 000
Rome (Province)	3 700 000	1 391 000

Source : EUROSTAT (2007) – Aires métropolitaines

La Côte Ligure s'organise sous la forme d'un chapelet de villes touristiques dont les plus importantes sont San Remo (72 300 habitants, 26 200 emplois), Imperia (54 300 habitants, 21 300 emplois) et Vintimille (46 900 habitants et 14 100 emplois).

La région urbaine de Gênes (qui intègre les villes limitrophes de Savonne, Rapello et Chiavari) totalise plus de 900 000 habitants et 300 000 emplois, avec d'importantes fonctions portuaires.

La liaison ferroviaire entre Gène et Vintimille est en cours de reconstruction (aménagement en tunnel avec des caractéristiques techniques permettant une vitesse comprise entre 160 et 200 km/h). L'achèvement de la reconstruction de cet axe est prévu en 2016.

Au nord, le système urbain de la plaine du Pô s'organise autour de Milan, capitale économique de l'Italie qui avec les villes limitrophes constitue une vaste conurbation (plus de 5,7 millions d'habitants et 2,4 millions d'emplois) et de Turin (1,5 millions d'habitants et 600 000 emplois).

La liaison ferroviaire entre Gène, Milan et Turin, déjà de bonne qualité, sera dédoublée par l'aménagement d'un nouveau tunnel de franchissement des Appenins parcourable à grande vitesse.

Nice dispose par ailleurs d'une liaison ferroviaire directe vers Cuneo et Turin par la ligne de Breil et Tende. Longtemps délaissé, cet axe bénéficiera d'investissement de modernisation tant coté Français (CPER 2007 – 2013) que coté Italien. Avec un matériel modernisé et une politique d'arrêt sélective, la liaison entre Nice et Milan pourrait se faire en 2h30 environ.

Si la Lombardie gagne 176 500 habitants entre 1991 et 2001, la Ligurie (- 104 500 habitants dont – 84 900 pour les provinces de Gênes et Savonne) et le Piémont (-87 900 habitants dont – 71 100 pour la province de Turin) sont en déclin démographique.

Tableau 14 : Population et emplois des régions et principales villes de l'Italie du Nord

Régions	Population (2001)	Emplois (2001)
Ligurie	1 571 800	520 300
Piémont	4 214 800	1 625 800
Lombardie	9 032 600	3 681 600
Villes (*)		
Milano	4 440 800	1 924 800
Bergamo	467 200	203 900
Varese	265 200	101 000
Como	180 200	77 100
Lecco	122 400	57 400
Novara	101 900	41 300
Pavia	71 100	35 800
Erba	63 700	25 600
Région urbaine de Milan	5 712 500	2 466 900
Torino	1 544 900	601 300
Genova	696 400	230 500
Savona	113 100	40 100
Rapello, Chiavari	120 600	45 100
Région urbaine de Gênes	930 100	315 700

Source : ISTAT

Les réseaux de transport de l'Arc méditerranéen, contraints par le relief et l'urbanisation, sont très fortement sollicités. Ils répondent en effet :

- *aux échanges interurbains entre grandes agglomérations : Nice-Toulon- Marseille-Aix-Avignon-Nîmes-Montpellier-Narbonne-Perpignan,*
- *aux flux touristiques paralysant totalement le réseau routier à certaines périodes,*
- *au trafic de transit Péninsule Ibérique/Italie ou reste de la France, et d'échanges en constante progression,*
- *à des fonctions logistiques en plein développement : port de Marseille- Fos et delta Rhône-Méditerranée.*



IV. LE SYSTEME DES TRANSPORTS : ETAT DES LIEUX ET HORIZON 2020

IV.1. SYSTEME DE TRANSPORT ACTUEL ET STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT

IV.1.1. Congestion routière en PACA

Le corridor méditerranéen rassemble, entre le Rhône et l'Italie, la Méditerranée et les Préalpes du Sud, une population de 3,8 millions d'habitants, soit les 5/6 èmes de la région Provence Alpes Côte d'Azur : cela représente plus de 240 habitants au km² (contre une moyenne française de 107) sur cette partie relativement contrainte entre la mer et la montagne.

Les volumes de trafic routiers y sont importants, qui mettent aujourd'hui en péril les conditions d'un développement durable : 130 000 véhicules par jour à l'entrée de Nice, 140 000 à l'entrée de Marseille, 70 000 entre Marseille et Aix.

Plusieurs raisons expliquent cet état de fait :

- ▶ la région PACA souffre de l'attraction qu'elle exerce à la fois comme choix de lieu de résidence et comme destination touristique;
- ▶ les populations résidentes aspirent à un habitat individuel, n'hésitant pas à s'éloigner de plus en plus des coeurs de villes, au foncier inaccessible, et donc à accroître leur kilométrage quotidien,
- ▶ les axes routiers et autoroutiers, en particulier aux abords des grandes agglomérations, voient se superposer des trafics de natures très diverses : du transit (entre l'Espagne ou le Sud-Ouest et l'Italie), du trafic d'échange (ayant une extrémité en PACA), du trafic interne au périmètre, et du trafic très local, de courte distance, parfois d'une extrémité à l'autre d'une agglomération, mais qui lui aussi emprunte l'autoroute.

Si sur la moitié Ouest de ce corridor, c'est surtout les samedis et veilles de fêtes que l'on constate les situations les plus préoccupantes, sur la partie Est, au contraire, la situation est dégradée plutôt les jours ouvrables de la semaine : le phénomène n'y est donc pas dû qu'aux seules pointes de week-end, mais a bien lieu tous les jours, et non seulement l'été, mais toute l'année. Par exemple, sur A8 à St-Laurent du Var, le seuil de gêne a été dépassé 347 fois durant l'année 2002⁴⁵, c'est-à-dire presque chaque jour ; Nice-Nord 292 fois, Aix-Est 54 fois, et la barrière d'Antibes 86 fois.

Cette dégradation de la vitesse entraîne malheureusement des situations de congestion et d'insécurité. Par exemple, sur l'ensemble du réseau autoroutier de ce territoire, le nombre de bouchons s'est accru de 63% entre 1993 et 1998, et de 107% de 1998 à 2002. En 10 années, le nombre d'incidents de trafic a été multiplié par 3,3. La vitesse moyenne pratiquée à certaines heures de la journée (notamment le soir, au moment des retours des actifs au domicile) est très faible : par exemple moins de 35 km/h sur l'A.7 en entrée de Marseille.

A proximité des villes, le trafic local est majoritaire : par exemple, il représente plus de 100 000 déplacements de personnes par jour, en voiture, à l'entrée Ouest de Nice, ou au Nord de Marseille, mais en « rase campagne », la part de trafic de « longue » et « moyennes » distance redevient très significative : par exemple, au niveau de Fréjus, elle totalise environ 37% du trafic (26 000 VL et 4 000 PL, pour un total de 58 000 véhicules quotidiens

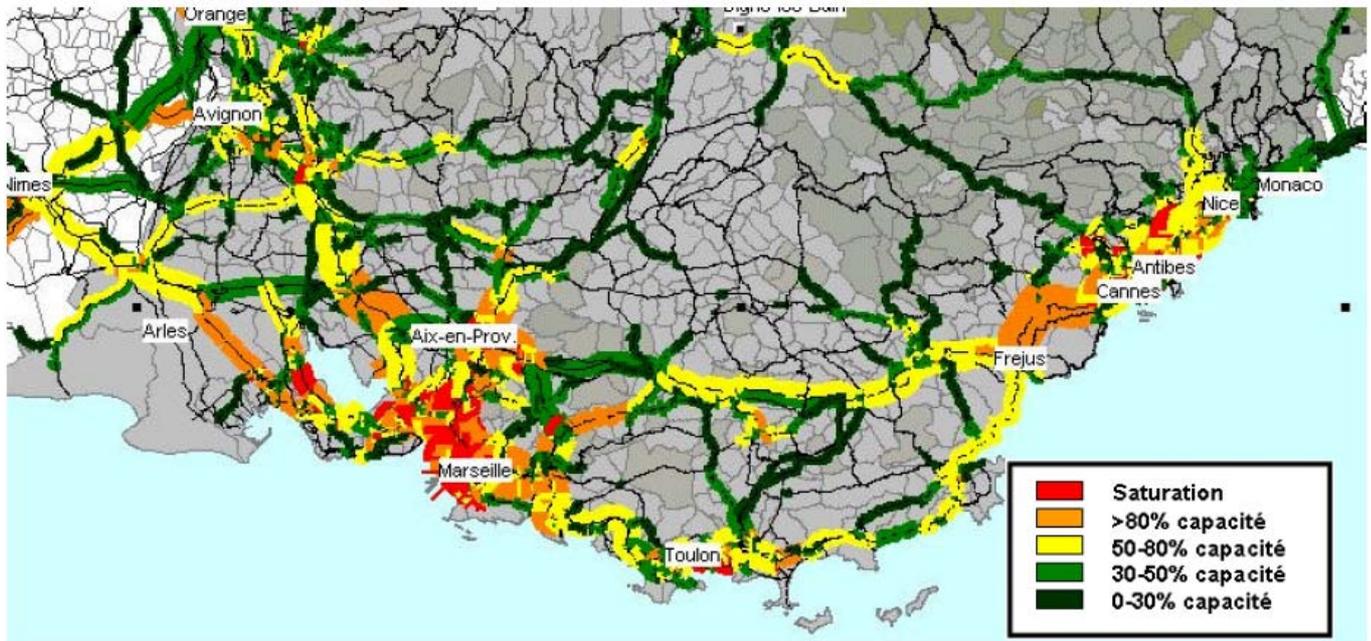
L'axe principal de ce corridor, l'autoroute A8, prolongée par A7 à l'Ouest, voit sur certaines de ses sections, et en particulier l'été, circuler des trafics qui dépassent aujourd'hui le « seuil de gêne », c'est-à-dire au-delà duquel le niveau de service de l'utilisateur est fortement dégradé : la vitesse moyenne sur l'ensemble d'une journée ne

⁴⁵ Sur cette section, 70% en moyenne des jours de l'année connaissent une situation de blocage total (saturation) du trafic pendant au moins une heure.

représente plus que 65% de la vitesse autorisée (entrée Est d'Aix, Nice-Nord, Barrière d'Antibes, St-Laurent du Var). Même constat sur A57 (la Garde), A51 (Cabriès), A50 (La Penne), A7 (Lançon).

La figure 34 ci-dessous indique les points de saturation routière en 2004.

Figure 34 : Saturation routière en heures de pointe, en 2004



Source : Modélisation MVA, documents d'études préparatoire au débat public sur la LGV PACA

Certains axes sont particulièrement saturés : Marseille-Aix, Marseille-Aubagne-Toulon, Cannes-Nice, Nice-Menton, Marseille-Avignon, Marseille-Gap, etc.

a. Le secteur de la Côte d'Azur

Ce secteur est particulièrement saturé du fait de la fréquentation touristique ainsi que du transport de marchandises (79% du transit de marchandises entre l'Italie et la région).

Entre Marseille et Nice, il n'existe qu'une seule ligne à double voie électrifiée qui supporte tous les trafics, TGV, TER, GL et fret. De Cannes à Menton, c'est toute la bande côtière qui approche de la saturation. L'offre ferrée, desservant pourtant les coeurs de ville, reste encore insuffisante.

Particulièrement, l'entrée Ouest de Nice est saturée, quel que soit la voie empruntée et l'autoroute A8 joue le rôle de desserte locale au niveau de Cannes, Antibes ou Nice.

b. Le secteur Marseille / Aix-en-Provence

S'y additionnent les trafics des visiteurs, résidents, transporteurs de marchandises ainsi que le trafic lié aux activités économiques locales ainsi que le secteur Marseille/ Aubagne pour les mêmes raisons.

Dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise l'axe Marseille – Gardanne – Aix concentre plus de 650 000 habitants, soit plus du tiers des habitants du département des Bouches-du-Rhône. Ce corridor enregistre plus de 200 000 déplacements quotidiens. Les entrées et contournements de ville sont saturés.

c. Le secteur d'Avignon

Le secteur d'Avignon est un carrefour contraint : la ville est coincée entre le Rhône, la Durance et ses zones d'activités. Les contournements et entrées de ville d'Avignon sont proches de la saturation d'autant que le réseau est uniquement constitué de routes nationales et départementales.

Côté sécurité, la situation en PACA n'est guère enviable : les trois départements du territoire concerné (Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes) ont des taux d'accidentologie qui dépassent l'indice national de 20 à 30%.

d. Le secteur de Toulon

La traversée de Toulon a été améliorée par la mise en service en 2002 du premier tube du tunnel routier entre l'Est et l'Ouest de la ville, mais les entrées de ville restent préoccupantes et la circulation en forte hausse.

e. Autres secteurs

En dehors de ces axes, le réseau routier de la vallée de la Durance, qui permet l'accès au massif alpin, est lui aussi saturé pendant les périodes de migrations touristiques estivales comme hivernales. L'état de la ligne ferroviaire du Val de Durance (voie unique non électrifiée) ne permet pas d'envisager une alternative d'offre de transport crédible.

IV.1.2. La saturation des principales lignes de transport ferroviaire régional de voyageurs

Près de 500 millions de déplacements intercommunaux motorisés s'effectuent annuellement en région PACA. La part de marché du train sur tous ces déplacements reste faible globalement, mais ne cesse de croître : on compte d'ores et déjà près de 15 millions de déplacements intra-régionaux sur les TER.

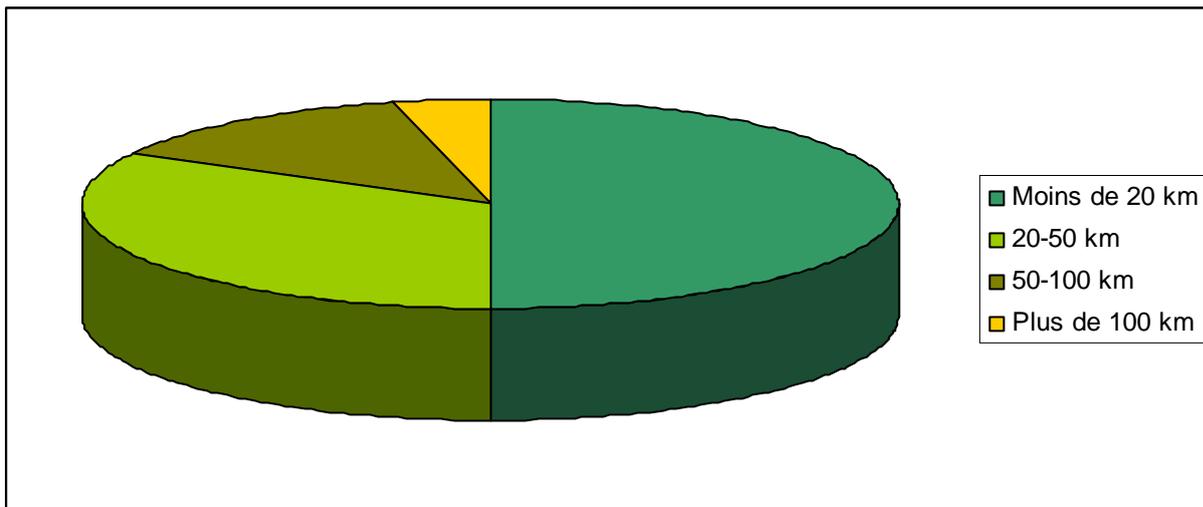
Le train devient une alternative de plus en plus crédible et efficace autour des grandes agglomérations, du fait d'une saturation des axes routiers, et du bon positionnement de la ligne Marseille - Vintimille par rapport aux centres urbains.

La demande de déplacements est essentiellement de courte distance : la moitié des déplacements ferroviaires s'effectuent sur des distances inférieures à 20 kilomètres.

Les trafics TER « périurbain », de moins de 50 kilomètres, représentent d'ores et déjà les trois quarts des trafics ferroviaires régionaux, avec 13 millions de voyages annuels sur un total de 15 millions (source SNCF).

A cet égard, la ligne de chemin de fer actuelle Marseille – Vintimille a un rôle essentiel à jouer : bien placée par rapport aux populations, elle offre des temps de parcours attractifs pour de nombreuses relations.

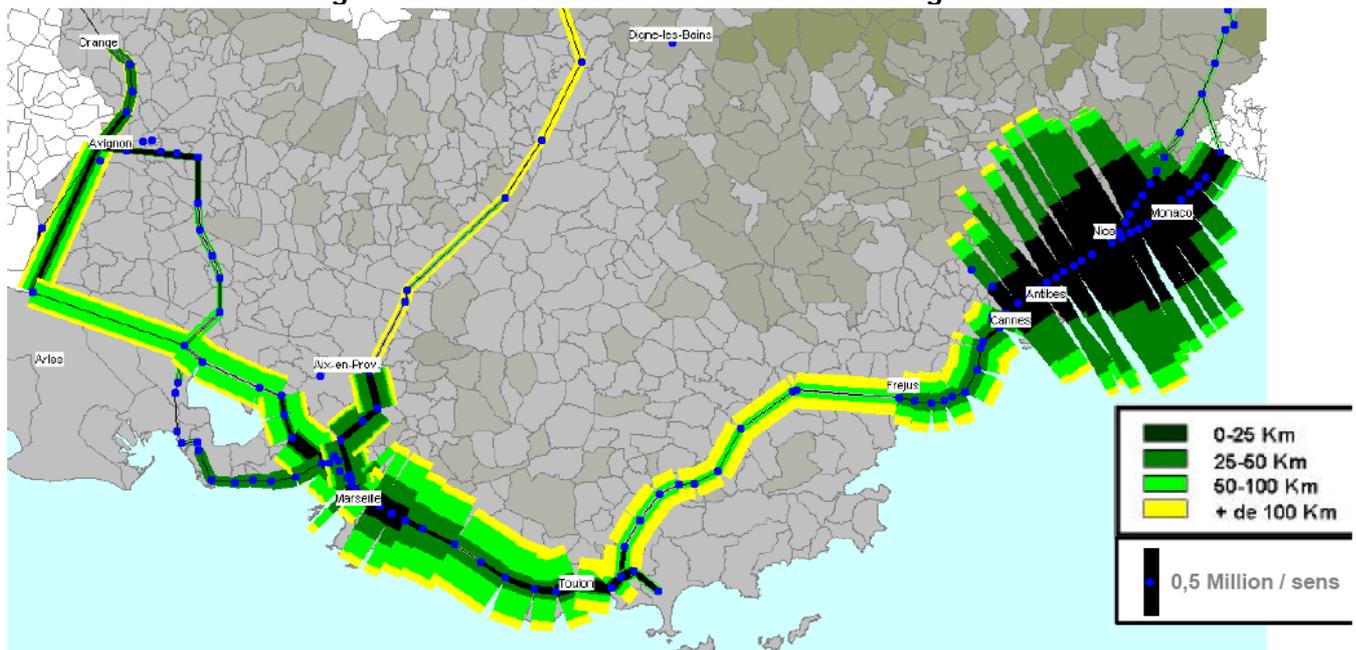
Figure 35 : Les déplacements TER en 2004



Source : MVA, 2004

Ces déplacements se concentrent autour des grandes agglomérations de la région, comme le montre la figure 36 ci-dessous.

Figure 36 : Flux annuels TER en 2002 sur la région PACA



Source : MVA, 2004

IV.1.3. La saturation à venir des principaux aéroports régionaux

Les trois principaux aéroports régionaux (Nice Côte d'Azur, Marseille Provence et Toulon Provence Méditerranée) constatent la croissance rapide de la demande de transport aérien à l'international (favorisé par l'implantation des compagnies Low Cost) tandis que la demande pour le marché domestique stagne, voire décroît (pour l'aéroport de Marseille Provence en raison du report vers la LGV Méditerranée).

Par exemple, dans le cas de l'aéroport de Nice, le trafic national est en relative stagnation (3 millions de passagers sur Paris environ), alors que la demande à l'international est au contraire en forte croissance. Cette capacité est estimée entre 14 et 16 millions de passagers (il y en a environ 10 actuellement), en fonction des caractéristiques qu'aura la fréquentation au moment où on atteindra ces limites.

S'il existe des disponibilités de terrains pour agrandir l'aéroport de Marseille, la situation est moins favorable à Hyères (aéroport de Toulon) et Nice. Dans les deux cas des contraintes de terrain existent et les gestionnaires ne pensent pas pouvoir dépasser les trafics de 3 millions de passagers par an à Hyères et de 16 millions à Nice.

Les extensions qui pourraient se révéler nécessaires jusqu'en 2020 et même au-delà, pourraient soulever des difficultés d'environnement. Des actions en justice visant l'octroi d'indemnités ont déjà été intentées. Mais ces actions ont, jusqu'à présent, été déboutées.

IV.1.4. La stratégie de développement des transports de la région

A l'horizon 2020, la population de PACA se sera accrue de plus de 500 000 personnes (cf. tableau 7 page 70). De nouvelles zones se seront probablement urbanisées en milieu aujourd'hui agricole ou naturel, allongeant d'autant les distances entre lieu d'habitat et lieu de travail.

L'attrait touristique de la région quant-à lui n'aura pas diminué.

L'analyse de la congestion sur le réseau routier PACA en 2004 et l'estimation de cette situation à l'horizon 2020 effectuée en 2006⁴⁶ par le CETE Méditerranée font apparaître une dégradation quasiment généralisée des

⁴⁶ Ces résultats ont été globalement confirmés par une étude sur l'évolution des parcours routiers en PACA réalisée également par le CETE PACA et tenant compte des projets définis depuis mai 2006. Si certains écarts entre ces



conditions de circulations sur le réseau étudié en 2020. Une quinzaine de section s'approchent même du niveau de congestion maximal (60% de jours avec une période saturée).

Selon cette étude, l'axe littoral entre Marseille et Nice, déjà bien congestionnée en 2004, deviendrait totalement saturée en périphérie marseillaise, toulonnaise et niçoise. La N98 qui longe la Côte d'Azur qui avait atteint une charge de trafic maximale en 2004 devrait rester saturée. Seule la section Nice Nord sur l'A8 qui bénéficie du projet de contournement autoroutier de Nice, pourrait voir son trafic diminuer de moitié. L'impact de cet aménagement ne devrait pas se ressentir sur les sections voisines bien contraintes de St Laurent du Var et de la barrière d'Antibes.

En outre, des sections dont le trafic était fluide en 2004 commenceraient à voir leur qualité de service du réseau entraînant une hausse de fréquentation de celui-ci, notamment les sections autoroutières de Aix Est Saint-Maximin, ainsi que Villars, Levens et Tende dans les Alpes Maritimes et Arles sur la N113.

La section Digne ouest sur la N85 serait l'une des seules à connaître une baisse de trafic entre 2004 et 2020, bénéficiant de la mise en service du barreau autoroutier reliant Digne à l'A51.

Les investissements routiers prévus d'ici là dans le domaine routier sont indiqués au paragraphe IV.3.1.c page 115, consacré au système de transport en référence. Cependant, malgré cet effort important, on peut s'attendre, au mieux, à ce que ces nouveaux aménagements ne parviennent tout juste qu'à compenser la croissance attendue, au pire, à ce qu'ils l'entretiennent. Dans les zones non directement bénéficiaires de ces investissements, la saturation pourrait devenir réellement problématique.

La situation décrite précédemment préfigure un certain nombre de modifications dans la vie quotidienne des habitants et des entreprises de toute la zone méditerranéenne et azurée :

- ▶ pour les habitants qui y travaillent, ou qui s'y déplacent pour leurs loisirs, très probablement une gêne croissante, notamment aux abords des grandes agglomérations, pouvant aller jusqu'à un renoncement partiel au déplacement, logique tout à fait contraire au principe fondamental du « droit au transport » et tout à fait anti économique ;
- ▶ pour les chefs d'entreprises implantées sur le périmètre, probablement d'importants manques à gagner du fait d'une détérioration inéluctable du niveau de service sur la route (transport de fret, déplacements liés aux affaires professionnelles...), pouvant aller jusqu'à provoquer des délocalisations hors de la région ;
- ▶ pour les touristes qui visitent la région, une lassitude progressive pouvant conduire à modifier leurs choix de destinations touristiques.

IV.2. OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT ACTUELLES

IV.2.1. L'offre de transport

La région, située au cœur du bassin méditerranéen et à quelques heures des principales capitales de l'Europe du Nord, est notamment desservie par :

- ▶ un réseau autoroutier et de routes nationales long de 2 500 km,
- ▶ le TGV Méditerranée,
- ▶ des lignes ferroviaires régionales dont les principales sont décrites ci-dessous ;
- ▶ des aéroports : Nice Côte d'Azur, Marseille-Provence Toulon-Hyères, Avignon,
- ▶ des ports maritimes : Marseille, Nice, Toulon.

prévisions ont été constatés, mais s'expliquent en partie par des différences dans les sections qui ont été prises. Les écarts sont inférieurs dans tous les cas à 20%, taux comparable à la marge d'erreur du modèle compte tenu des hypothèses prises et des données d'entrée.

Figure 37 : l'offre de transport en PACA



Sources ORT 2005 - CRCI - CCI Nice Côte d'Azur - CCI Arles - PAM - DDE 06 - District aéronautique Côte-d'Azur - IGN - Traitement MDER - Septembre 2006

- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------------------|-------------|---------------|---------------|--|-------------|------------|-----------|--------------|-------------|-----------------|------------------|-------------|---------------------|-------------|------------|-----------------|---------------------------|----------|-------------------------------|---------------|--|-----------|------------|--|---------------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|-------------|------|---------|
| <p> Aéroports (données 2005)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - Avignon 75 000 passagers 2 - Marseille Provence 5,9 millions passagers 3 - Toulon-Hyères 536 000 passagers 4 - Nice Côte d'Azur 9,7 millions passagers <p> Aéroports d'affaires (données 2005)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - Cannes-Mandelieu 75 000 mouvements 2 - Tallard 3 - Castellet <p> Héliports</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - Monaco 2 - Maignane <p> Ports maritimes (données 2005)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - Fos-sur-Mer 96,6 millions de tonnes de marchandises transitées 2 - Marseille 1,85 millions de voyageurs 3 - Toulon 980 000 passagers 4 - Nice 1,09 million de passagers <p> Ports fluviaux</p> <table border="0"> <tr> <td>1 - Arles</td> <td>3 - Avignon</td> </tr> <tr> <td>2 - Beaucaire</td> <td>4 - L'Ardoise</td> </tr> </table> | 1 - Arles | 3 - Avignon | 2 - Beaucaire | 4 - L'Ardoise | <p> Ports de plaisance de + de 2000 places (données 2001)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - Port St-Louis-du-Rhône 2350 places 2 - Marseille 3200 places 3 - Port Grimaud 2350 places 4 - Mandelieu-la-Napoule 3500 places 5 - Antibes 2300 places <p> Gares majeures</p> <table border="0"> <tr> <td>1 - Avignon</td> <td>9 - Cannes</td> </tr> <tr> <td>2 - Arles</td> <td>10 - Antibes</td> </tr> <tr> <td>3 - Miramas</td> <td>11 - Nice ville</td> </tr> <tr> <td>4 - Port de Bouc</td> <td>12 - Monaco</td> </tr> <tr> <td>5 - Aix en Provence</td> <td>13 - Menton</td> </tr> <tr> <td>6 - Toulon</td> <td>14 - Vintimille</td> </tr> <tr> <td>7 - Draguignan - les Arcs</td> <td>15 - Gap</td> </tr> <tr> <td>8 - Saint Raphaël - Valescure</td> <td>16 - Briançon</td> </tr> </table> | 1 - Avignon | 9 - Cannes | 2 - Arles | 10 - Antibes | 3 - Miramas | 11 - Nice ville | 4 - Port de Bouc | 12 - Monaco | 5 - Aix en Provence | 13 - Menton | 6 - Toulon | 14 - Vintimille | 7 - Draguignan - les Arcs | 15 - Gap | 8 - Saint Raphaël - Valescure | 16 - Briançon | <p> Gares TGV</p> <table border="0"> <tr> <td> Autoroute</td> <td> Lignes TGV</td> </tr> <tr> <td> Autoroute en projet ou en construction</td> <td> Lignes desservies par TGV</td> </tr> <tr> <td> Double chaussée</td> <td> Ligne trafic voyageurs</td> </tr> <tr> <td> Route nationale ou autre</td> <td> Lignes fret</td> </tr> <tr> <td> Cols</td> <td> Tunnels</td> </tr> </table> | Autoroute | Lignes TGV | Autoroute en projet ou en construction | Lignes desservies par TGV | Double chaussée | Ligne trafic voyageurs | Route nationale ou autre | Lignes fret | Cols | Tunnels |
| 1 - Arles | 3 - Avignon | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 - Beaucaire | 4 - L'Ardoise | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 - Avignon | 9 - Cannes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 - Arles | 10 - Antibes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 - Miramas | 11 - Nice ville | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 - Port de Bouc | 12 - Monaco | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 - Aix en Provence | 13 - Menton | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 - Toulon | 14 - Vintimille | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 - Draguignan - les Arcs | 15 - Gap | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 - Saint Raphaël - Valescure | 16 - Briançon | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Autoroute | Lignes TGV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Autoroute en projet ou en construction | Lignes desservies par TGV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Double chaussée | Ligne trafic voyageurs | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Route nationale ou autre | Lignes fret | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cols | Tunnels | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

a. Mode ferroviaire

► Infrastructures

En 2005, le réseau ferré en PACA compte au total 1 415 km⁴⁷ de lignes dont 1 096 km sont ouverts à la circulation des trains voyageurs. Sur les 1 415 km du réseau, 51% sont électrifiés (721 km monophasé 25 kv) et 699 km sont en voie unique (49%).

Le réseau ferré en PACA comprend plus de 90 km de ligne à grande vitesse. La région est connectée au réseau à grande vitesse par la LGV Méditerranée. Sur réseau classique, la ligne principale est la ligne Marseille-Vintimille.

Figure 38 : Réseau ferré en PACA



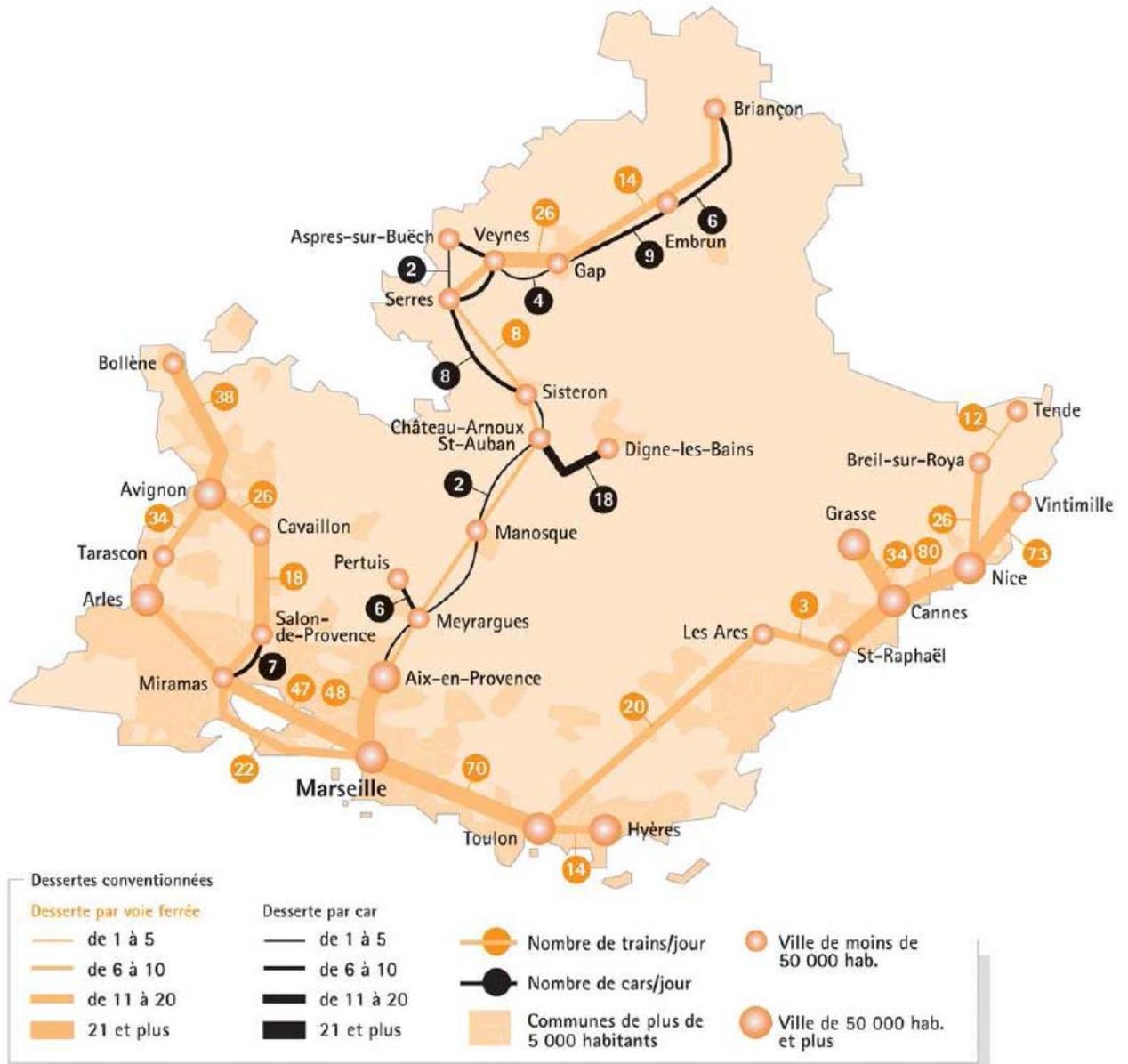
Source : RFF

► Services

La figure 39 ci-dessous indique les principales dessertes TER en 2005.

⁴⁷ Mémento des statistiques du SESP – Longueur des lignes SNCF exploitées par région et par département - Situation au 31 décembre 2005

Figure 40 : Desserte conventionnée avec la SNCF en 2005



Source : Observatoire régional des transports

b. Mode routier

- ▶ Infrastructures

Le réseau routier de la région PACA possède comme principales caractéristiques d'être :

- ▶ particulièrement développé le long du littoral et dans la vallée du Rhône,
- ▶ composé d'un fort maillage autoroutier à l'approche des grandes villes régionales,
- ▶ faiblement étendu pour les routes principales dans la zone alpine.

L'ensemble composé par les autoroutes (A7, A8, A50, A51, A54, A55, A57) et les routes nationales est long de 1 246 km⁴⁹.

La densité de ce réseau permet l'accueil de différents types de flux (locaux, interurbains, etc.) très importants. L'importance de ces trafics crée, comme cela a déjà été évoqué dans les développements sur l'économie territoriale, des zones de congestion.

Les trois principales liaisons autoroutières en termes de trafic sont l'A8, l'A7 et l'A51. L'A8 est un axe littoral qui traverse la région d'Ouest en Est. Elle accueille un trafic local et régional mais également un trafic international principalement entre la péninsule ibérique, la France et l'Italie. Dans la vallée du Rhône, l'A7 dessert tout le Sud de l'Europe. Son état de congestion est un domaine sensible pour la région. Enfin, l'A51 assurant la desserte entre Marseille-Aix et Gap s'arrête à l'entrée du département des Hautes-Alpes. Les routes nationales et départementales assurent la desserte vers l'ensemble de la région alpine.

Figure 41 : Le réseau routier en PACA



► Services

Transport collectif

⁴⁹ Mémento des statistiques du SESP – Longueur du réseau routier national par région et par département - Situation au 31 décembre 2005

Figure 42 : Lignes routières express régionales de PACA en 2007



Source : Région PACA, 2007

c. Mode aérien

La région PACA dispose de trois aéroports principaux (deux aéroports internationaux, Marseille-Provence et Nice-Côte d'Azur, et un aéroport européen, Toulon-Hyères) qui se distinguent par la configuration de leur infrastructure, leur réseau et leur trafic.

- ▶ l'aéroport de Marseille-Provence, au 3^{ème} rang des aéroports provinciaux, se distingue par un réseau vers l'Afrique du Nord développé, mais un marché long-courrier très limité. Contrairement aux aéroports de Nice et de Toulon, Marseille-Provence est un aéroport "émetteur" de trafic (59%). Nice Côte d'Azur et Toulon-Hyères sont "récepteurs" de trafic (respectivement 58% et 62% de leur trafic total) ;
- ▶ l'aéroport de Nice Côte d'Azur se caractérise par une présence importante des compagnies à bas coûts (30% du trafic), un marché international développé (53% du trafic total contre 38% à Marseille-Provence) et une forte propension à voyager des habitants de sa zone de chalandise ;
- ▶ l'aéroport de Toulon-Hyères se caractérise par un réseau peu développé, concentré sur des destinations domestiques, et un trafic sur Paris représentant plus de 86% de son trafic total.

Le trafic sur Paris (Orly et CDG) est dominant sur les trois aéroports : il représente près de 40% du trafic à Marseille-Provence, malgré la LGV Méditerranée, 33% à Nice Côte d'Azur et plus de 86% à Toulon-Hyères.

Marseille-Provence, Nice Côte d'Azur et Toulon-Hyères ont peu de trafic de correspondance.

Tableau 16 : Principales caractéristiques des trois principaux aéroports de PACA

Caractéristiques techniques	Marseille	Toulon	Nice
Emprise au sol (ha)	600	230	370
Pistes (en mètres)			
<i>Piste 1</i>	3 500m x 45m	2 120m x 45m	2 693m
<i>Piste 2</i>	2 400m x 45m	1 900m x 50m	2 570m
Surface aérogares passagers (m ²)	88 500	11 500	110 000
Capacité horaire des pistes	32	N/D	50 mvts/h

Source : DGAC, 2005

IV.2.2. Les trafics

a. Mode ferroviaire

Le tableau 17 ci-dessous indique les trafics ferroviaires pour trois catégories de parcours en 2005.

Tableau 17 : Les principaux trafics en 2005

	Trafic en 2005 (en million de voyageurs)
Trafic grandes lignes national	15,7
Trafic grandes lignes international	1,2
Trafic intercités régionaux avec ICGV (flux intercités intra PACA + Monaco et Vintimille, intra LR et entre Languedoc-Roussillon)	13,0

Source : SNCF, mai 2008

b. Mode routier

L'analyse des flux routiers 2004 d'après les données du CETE Méditerranée souligne que les relations sont fortes lorsque les agglomérations sont proches en termes de distance-temps. On dénombre ainsi :

- ▶ 30 000 personnes effectuant chaque jour un trajet en voiture entre l'unité urbaine de Toulon et les unités urbaines de Marseille et d'Aix en Provence ;
- ▶ 23 000 entre les unités urbaines de Draguignan et Fréjus Saint-Raphaël (Est Varois) d'une part et les unités urbaines de Nice et Cannes Grasse Antibes (Côte d'Azur).

Inversement, au-delà d'un temps de trajet (aller) moyen d'une heure, l'importance des relations décroît très sensiblement, notamment car l'éloignement interdit le développement des relations quotidiennes domicile/travail entre les aires métropolitaines.



Cependant, si l'on tient compte de l'effet du temps de trajet (2h30 de route environ), les relations en voiture entre les unités urbaines de Marseille et d'Aix-en-Provence d'une part et les unités urbaines de Cannes-Grasse-Antibes et de Nice (Côte d'Azur) d'autre part (7 500 personnes/jour hors période estivale, soit 3 800 allers/retours) restent non négligeables.

A titre de comparaison, les relations en voiture constatées entre les unités urbaines de Marseille et d'Aix-en-Provence d'une part et l'unité urbaine de Montpellier d'autre part représentent 4 000 déplacements/jour (2 000 allers/retours) en 2004.

Par ailleurs l'Atlas des Transports dans le Grand Sud-Est souligne qu'en 2000 (avant l'ouverture de la LGV Méditerranée), les relations en voiture entre Lyon et Marseille-Aix étaient d'environ 2 000 personnes/jour (soit 1 000 allers/retours, pour un temps de trajet routier d'environ 3 heures) et les relations entre Lyon et Grenoble d'environ 10 000 personnes (5 000 allers/retours, pour un temps de trajet d'environ 1h15)

Une exploitation d'enquêtes OD a été effectuée afin de fournir le nombre de véhicules et de personnes circulant entre les principaux pôles de la région PACA ainsi que de la région Languedoc-Roussillon. Il s'agit d'enquêtes qui correspondent à des flux hors été et en jours de semaine uniquement et redressées sur des trafics 2004.

Figure 43 : Total Voyages Jour Moyen HS de personnes (2004)

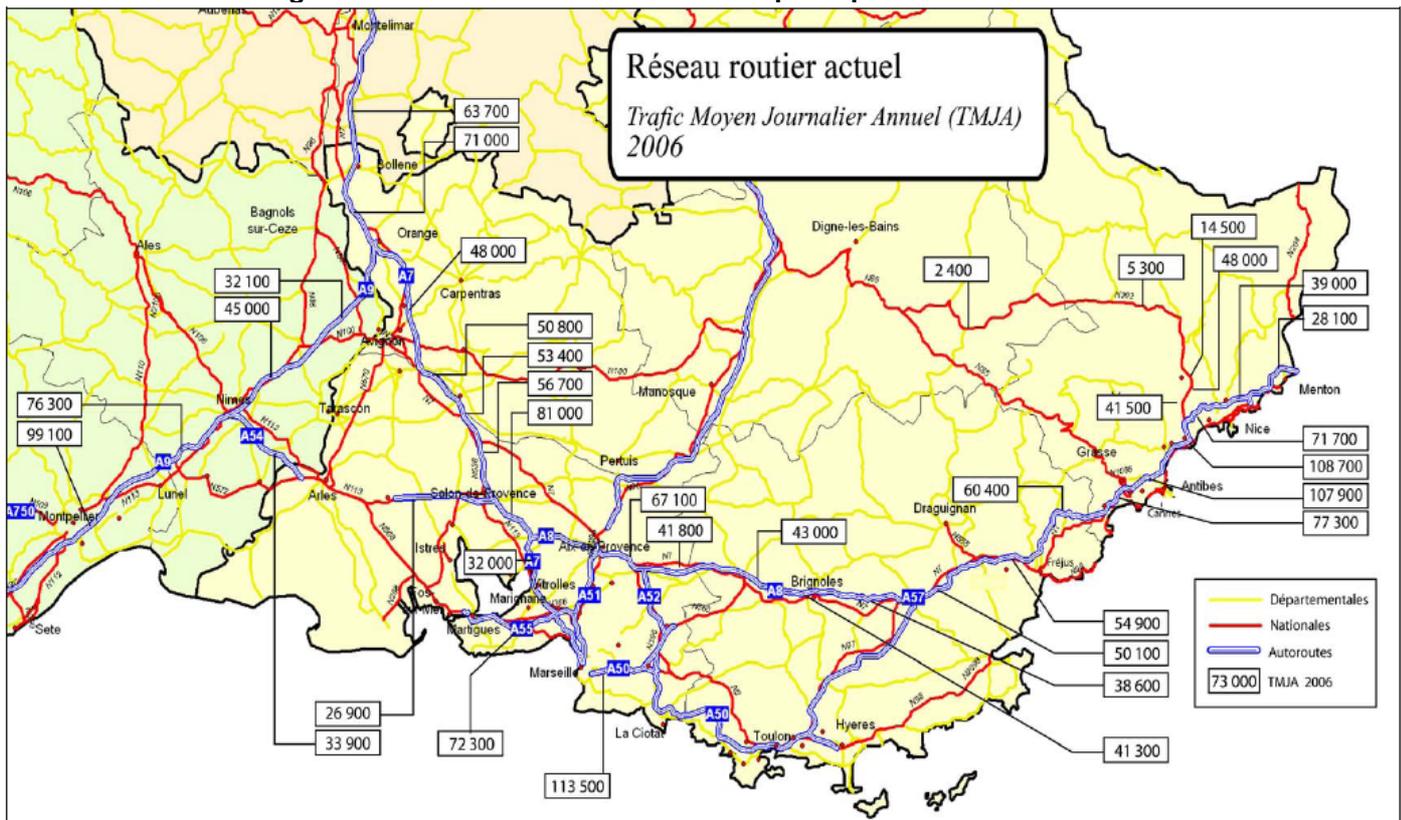
Total Voyages Jour Moyen HS 2004 de personnes											
Zones	Béziers	Montpellier	Nîmes	Avignon	Aix-en-Provence	Marseille	Toulon	Draguignan	Saint-Raphaël	Cannes *	Nice
Béziers											
Montpellier	5 847										
Nîmes		15 383									
Avignon			2 111								
Aix-en-Provence				3 596							
Marseille					3 290						
Toulon	419	3 821	2 301	2 681	64 642						
Draguignan		485		694	4 170	25 000					
Saint-Raphaël				87	460	619	1 824				
Cannes	56	30	75	110	516	974	1 910	4 403			
Nice	58	235	258	213	1 411	1 873	2 353	2 624	9 197		
Monaco	52	332	238	388	1 825	3 941	3 123	2 144	5 556	127 000	
Gênes **				242	287	1 147	417	55	399	5 000	13 300

**= Italie + Est

Cannes* Exploitation sur l'agglomération de Cannes impossible, le découpage prends en compte les agglomérations de Cannes-Grasse-Antibes-Toulon
Les enquêtes disponibles ne permettent pas d'avoir uniquement Cannes

Les données concernant les trafics sur les principaux axes, pour l'année 2006 sont issues des stations SIREDO et des données transmises par les sociétés concessionnaires.

Figure 44 : Trafic routier 2006 sur les principaux axes de PACA



Source : CETE Méditerranée, 2007

Les chiffres du CETE soulignent en outre qu'il existe des relations non négligeables en voiture entre l'unité urbaine de Toulon et l'ensemble formé par les unités urbaines de Nice et de Cannes Grasse Antibes (6 300 personnes / jour hors période estivale en 2004 – soit 3 200 allers / retours - pour un temps de trajet Nice – Toulon d'environ 2 heures) qui traduisent probablement l'effet de polarisation qu'exerce la métropole azurienne sur l'ensemble du Var en terme de fonctions directionnelles.

Par ailleurs, la relation entre Toulon et l'Est Varois (10 400 personnes) est du même volume que celle qui existe entre Avignon et Marseille (10 400 personnes également). On constate aussi que les unités urbaines de Marseille et d'Aix-en-Provence constituent le « pivot » des relations entre l'Est et l'Ouest de l'arc méditerranéen français : les villes situés à l'Est de Marseille - Aix (Toulon, Est Var, Côte d'Azur) n'entretiennent pas de relations notables (> 500 passagers / jour en voiture) avec les villes situées à l'Ouest (Avignon, Nîmes, Montpellier).

Il faut enfin souligner que l'unité urbaine de Marseille « polarise » environ 70% des déplacements qui s'effectuent entre les unités urbaines de la Côte d'Azur (Nice et Cannes Grasse Antibes) et les unités urbaines de Marseille et d'Aix en Provence. De même, 70% des déplacements entre l'unité urbaine de Montpellier et les unités urbaines de Marseille et d'Aix-en-Provence ont comme origine ou destination Marseille.

L'analyse des trafics routiers conduite par le CETE Méditerranée fait apparaître l'importance des flux entre l'Italie et la métropole azurienne (plus de 18 000 déplacements en voiture enregistrés chaque jour hors été).

Ces flux soulignent l'intensité des relations qui existent entre la Côte d'Azur et l'Italie :

- ▶ à l'échelle locale (de Cannes à San-Remo voire Imperia), on assiste à la structuration d'un bassin de vie commun, pratiqué tant par les touristes que par les résidents (attractivité de Monaco en termes d'emplois, recours aux équipements métropolitains implantés à Nice ou en Principauté pour les habitants de la Ligurie frontalière),



- ▶ à l'échelle interrégionale, la Côte d'Azur est une destination touristique de plus en plus prisée par les habitants de l'Italie du Nord (Milan, Turin) : on constate par exemple que la clientèle italienne est de plus en plus présente dans les achats de résidences secondaires et développe une pratique touristique de la Côte d'Azur tout au long de l'année,
- ▶ les italiens représentent 20% de la fréquentation touristique étrangère sur la Côte d'Azur (1,14 million de séjours en 2006).

Selon une étude des agences d'urbanismes de l'agglomération marseillaise, de Toulon et de Nice, 62% des flux routiers de personnes enregistrées au passage de la frontière franco-italienne à Vintimille sont liés à des échanges avec les Alpes-Maritimes. 25% des flux sont liés à des échanges entre l'Italie et le Var + les Bouches du Rhône.

Les 13% restants sont liés à des échanges entre l'Italie et le reste de la France ainsi que l'Espagne.

c. Mode aérien

Le tableau 18 ci-dessous indique le trafic aérien pour les aéroports de Nice, Marseille et Toulon.

Tableau 18 : Trafic aérien pour les trois principaux aéroports de PACA, en millions de voyageurs (2007)

	Nice		Marseille		Toulon		Tous aéroports de PACA
	2007	Evol. 06/07	2007	Evol. 06/07	2007	Evol. 06/07	2007
Trafic domestique	4,4	0,9%	3,3	3,4%	0,6	1%	8,3
<i>dont relation avec Paris</i>	3,2	- 0,2%	1,8	- 1,2%			
<i>dont relation avec Lyon</i>	1,7	- 1,3%	0,6	7,7%			
Trafic international	6	7,4%	3,5	29,3%	0,1	3,58%	9,6

Source : Observatoire régional des transports en PACA

Au-delà de ces chiffres, il faut souligner pour **l'aéroport de Marseille Provence** une double dynamique de diminution du trafic domestique vers Paris et de croissance du trafic avec Lyon. Le report modal en faveur du ferroviaire pour les trajets vers Paris du fait du TGV Méditerranée est estimé à 1,1 million de passagers. Par contre, l'avion demeure le moyen de transport privilégié pour les destinations lointaines, et cette clientèle est en croissance comme elle l'est d'une façon générale, en France et dans le monde. Cette forte croissance s'explique notamment par le succès rencontré par la nouvelle aérogare MP2, dédiée aux compagnies low-cost. Cette dernière a permis une ouverture plus grande sur l'international dont la progression est de 33% au 1er semestre. Le trafic international a dépassé pour la 1ère fois le trafic national. Seul le trafic vers Paris-Orly est en recul. Ainsi, au premier semestre 2007, l'aéroport Marseille-Provence a accueilli 3,2 millions de passagers, ce qui représente une progression de 14,3% par rapport à 2006. L'objectif des 7 millions de passagers que s'est fixé l'aéroport devrait donc être atteint en 2007.

La zone de chalandise de l'aéroport a également évolué : les passagers régionaux, clients du "low cost", ont tendance à venir de plus loin que les clients traditionnels et, semble-t-il, de plus en plus loin. On constate aussi que les aéroports partenaires de Marseille, pour cette catégorie de voyages, sont plus éloignés que la moyenne dans ce domaine. Récemment une ligne "low cost" a été ouverte sur Madagascar. Exploiter ce créneau commercial suppose que l'accès à l'aéroport sur les petites, moyennes et grandes distances soit amélioré, notamment en évitant la dispersion des liaisons locales et régionales et en facilitant la réalisation de ces liaisons par le mode ferroviaire.

IV.3. OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT A L'HORIZON 2020

L'analyse socio-économique du projet de LGV PACA, repose sur la comparaison, sur une période de 50 ans après la mise en service du projet, entre une situation de référence et une situation de projet, pour chaque scénario proposé. Le système de transport en référence est l'ensemble des infrastructures de transports opérationnelles à l'horizon du projet (c'est-à-dire en 2020) mais en l'absence de sa réalisation.

La présente section décrit brièvement les différents projets ou phases de projets identifiés dont la réalisation aura un impact sur la répartition des trafics dans la zone d'étude. Cette liste a pour source principale les documents de planification nationaux (France, Espagne, Italie) et régionaux. Elle a par ailleurs été complétée par les projets importants identifiés et dont la réalisation sera effective en 2020.

IV.3.1. L'offre de transport

a. Mode ferroviaire : infrastructures

En France

Les investissements ferroviaires retenus en référence sont les suivants :

- ▶ La LGV Rhin-Rhône Branche Est. La première phase du projet est prévue pour 2011 et la phase 2 pour avant 2020 : cette branche Est de la liaison à grande vitesse Rhin-Rhône permettra de développer deux types de liaison :
 - les liaisons Nord-Sud depuis l'Allemagne, le Nord de la Suisse et l'Est de la France vers la région Rhône-Alpes, le Sud de la France et l'Espagne,
 - les liaisons Est-Ouest depuis le Nord de la Suisse et le Sud de l'Alsace vers l'Île-de-France et au-delà, vers le Nord et l'Ouest.
- La finalité du projet Est, grâce à l'interconnexion des LGV au Sud de Paris et à la mise en place de la LGV SEA, de faciliter les déplacements entre le grand Sud-Ouest et l'Est de l'Europe (Allemagne, Suisse). La SNCF envisage de mettre en place une liaison directe entre les villes desservies par la LGV Rhin-Rhône et celles desservies par la LGV SEA à l'horizon de la mise en service du projet de LGV SEA entre Saint-Avertin et Villognon.
- ▶ Le contournement ferroviaire mixte entre Nîmes et Montpellier (~ 2013) : Le CNM devrait être mis en service en 2013. Ce projet a pour objectif d'assurer le développement du fret ferroviaire sur la ligne nouvelle, et ainsi de décharger la ligne classique pour permettre le renforcement des dessertes TER.
- ▶ La LGV Bretagne Pays de la Loire. Ce projet consiste en le prolongement de la LGV Atlantique au-delà du Mans, vers Rennes et le Sablé. Il permettra de relier Paris à Brest et Quimper en 3 heures. Sa mise en service est prévue pour 2013.
- ▶ La 2^{ème} phase de la LGV Est Européenne qui consiste à prolonger la 1^{ère} phase de la LGV EE sur 106 km entre Baudrecourt et Vendenheim. Le début des travaux est prévu au plus tard en 2010 pour une mise en service en 2015-2016.
- ▶ Le projet de LGV Sud Europe Atlantique consiste en la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire de 302 km entre Tours et Bordeaux, en deux phases :
 - la 1^{ère} phase consiste en la construction de 121 km de ligne nouvelle entre le Nord d'Angoulême (Villognon) et Bordeaux (La Grave d'Ambarès). La construction devrait s'achever fin 2013.
 - La 2^{ème} phase consiste en la construction de 181 km de ligne nouvelle entre Tours et le Nord d'Angoulême et sa mise en service est prévue pour 2016.



- ▶ Le TGV Bordeaux – Toulouse (~ 2016). Ce projet a pour finalité première de relier Toulouse à Bordeaux en 1 heure (au lieu de 2 heures actuellement) et à Paris en un peu plus de 3 heures (au lieu de 5 heures actuellement), mais également d'améliorer l'accessibilité de la région Midi-Pyrénées en plaçant Toulouse, à terme, dans le maillage national et international des LGV.

De plus, il permettra de créer l'amorce de la liaison transversale « Grand-Sud » qui reliera le réseau de lignes à grande vitesse de la façade atlantique à celui de la Méditerranée.

Donner de la capacité à cet axe permettra :
 - de faciliter les déplacements à l'intérieur des deux régions en proposant des offres ferroviaires améliorées en alternative à l'utilisation des routes de plus en plus fréquentées, grâce au développement des TER sur les lignes existantes autour de Bordeaux et de Toulouse,
 - d'offrir au fret ferroviaire les conditions de son développement en lui proposant des créneaux horaires de circulation mieux répartis dans la journée, et à la performance améliorée.
- ▶ La LGV Poitiers – Limoges pour un objectif de mise en service en 2016. En pratique, la LGV permettra :
 - de ramener Limoges à 2 heures de Paris et Brives à 3 heures,
 - au Limousin d'accéder au réseau national à grande vitesse par la LGV Sud Europe Atlantique qui mettra Bordeaux à 2h05 de Paris en 2016.
 - de renforcer les relations entre Poitiers et Limoges.
- ▶ 1^{ère} étape du projet Lyon – Turin (2020). La mise en service de la 1^{ère} étape du Lyon – Turin concerne :
 - un tunnel de base entre St Jean de Maurienne et Bussoleno (partie commune de la section internationale),
 - les itinéraires d'accès français selon le scénario A : LN mixte St Exupéry / Avressieux, LN à GV Avressieux / Chambéry, LN Fret Avressieux / Montmélian (1^{er} tube du tunnel sous Chartreuse) ainsi que quelques aménagements sur réseau existant entre Lyon et St Jean de Maurienne (Autoroute Ferroviaire et acceptabilité des nouveaux trafics).
- ▶ Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) : Tout le tronçon Nord du CFAL ou seulement une partie sera mis en service en 2020 ainsi que certains points du CPER Rhône-Alpes aux fonctionnalités liées (dans le nœud lyonnais), pour permettre d'une part le transit du fret Nord / Italie vers le Lyon-Turin (à hauteur de la capacité de la 1^{ère} étape du Lyon Turin) et d'autre part le transit Nord Sud dans une certaine limite de capacité à préciser (étude en cours / essentiellement fonction de la croissance des services d'AF).

Sur la LN1, seule la mise en place de l'ERTMS 2 est prise en compte. En outre, 2 sillons supplémentaires seront affectés à la LGV PACA (par rapport aux sillons TGV existant aujourd'hui) par sens et en heure de pointe au-delà de 2020.

On retient également la réalisation d'infrastructures nouvelles au Nord de l'Europe (Grande-Bretagne, Benelux) permettant d'améliorer les échanges intra-européens.

Outre ces projets nationaux, il faut signaler les projets inscrits au contrat de projets Etats-Région pour la période 2007-2013 :

- ▶ **l'augmentation de la ligne ferroviaire Marseille Aubagne Toulon**, dont l'objectif est de proposer en heure de pointe 6 trains par sens entre Marseille et Aubagne dont 3 trains prolongés jusqu'à Toulon. L'axe Marseille-Toulon a en effet connu ces dernières années une très forte augmentation de sa fréquentation avec une progression de 19% entre 2002 et 2005 qui se poursuit au même rythme aujourd'hui. La mise en service du tramway dans Marseille et les interconnexions avec le réseau TER au niveau des pôles d'échanges créera de plus une forte demande de déplacement. L'achèvement des travaux comprend deux sous-opérations. La première consiste en la banalisation des voies entre Marseille Saint-Charles et la Blancarde, la suppression des passages à niveau entre la Blancarde et Aubagne et leur remplacement par des ouvrages de substitution, l'aménagement du plan de voie en gare d'Aubagne, et la construction de passerelles de desserte des quais. La deuxième consistera à construire la troisième voie entre Marseille Blancarde et Aubagne et à créer le point d'arrêt de la Barasse ;



- ▶ **la poursuite de la modernisation de la ligne Marseille-Aix (1^{ère} phase)**, dont l'objectif est de renforcer la desserte entre Aix-en-Provence et Marseille en passant de 47 à 98 trains par jour avec en heure de pointe 3 AR/h entre Marseille et Aix-en-Provence et 1AR/h supplémentaire entre Marseille-Saint Charles et la halte de St Antoine dans le sens de la pointe. Cette opération a été engagée dans le cadre du contrat de plan 2000-2006. Les travaux consistent en un doublement de la voie sur le tiers du parcours, la modernisation de la signalisation et l'installation d'une commande centralisée, le réaménagement de gares existantes, la suppression de 4 passages à niveau et l'aménagement de voies et installations techniques en gare St Charles. Dans ce cadre, la Région, les collectivités territoriales et RFF financent la création de 3 gares nouvelles. Les études prospectives pour la 2^{ème} phase sont également budgétées dans le CPER 2007-2013;
- ▶ **la construction d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer**, dont l'objectif est de porter la desserte en première phase à :
 - une desserte omnibus toutes les demi-heures entre Cannes et Nice,
 - une desserte semi-directe toutes les demi-heures entre Cannes, Antibes, Cagnes sur Mer et Nice ;
 - cette desserte est renforcée en heure de pointe par la circulation d'un train Grandes Lignes ou intercités accessible aux voyageurs régionaux.Cette opération consiste à achever les travaux de la première phase entamés au titre du Contrat de Plan 2000-2006. Les travaux restant à réaliser consistent en la création d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes, la modernisation des systèmes d'exploitation, ainsi qu'en l'aménagement des gares du tronçon. Ils comprennent aussi la couverture des voies au passage de Villeneuve Loubet. A l'issue de la phase 2, la desserte sera à nouveau augmentée d'un train supplémentaire par heure et par sens par rapport à la desserte permise par la phase 1. De même que pour la liaison Marseille-Aix, les études prospectives pour la 2^{ème} phase sont également budgétées dans le CPER 2007-2013 ;
- ▶ **l'augmentation de la capacité de la liaison Cannes-Grasse (2010)** : malgré le succès de l'opération du précédent CPER achevé en mars 2005, la desserte actuelle d'un train par heure reste insuffisante compte tenu des 70 000 déplacements routiers quotidiens entre Cannes et Grasse. Cette opération nécessite d'être poursuivie afin d'atteindre l'objectif de service de 1 train toutes les 30 minutes entre Cannes et Grasse pour faire face à un trafic qui devrait plus que doubler (on comptait en 2006 3000 voyageurs par jour avec un train par heure). Les travaux consistent à améliorer l'insertion sur la ligne littorale au niveau de Cannes La Bocca (évitement au niveau de La Bocca – Le Bosquet) et à supprimer un passage à niveau (PN5).
- ▶ **le projet ferroviaire Avignon – Avignon centre – Carpentras**, qui vise à renforcer sensiblement la desserte ferroviaire autour d'Avignon grâce à l'amélioration des liaisons entre les 2 gares d'Avignon d'une part et vers le bassin de Carpentras d'autre part. Ce projet contribuerait également à réduire le flux de véhicules sur le territoire traversé. Les études d'avant-projet, ainsi que des travaux conservatoires ont déjà été réalisés dans le CPER 2000-2006. Les travaux pour créer ce nouvel axe de transport traversant Avignon consistent pour la section Sorgues – Carpentras à une mise en qualité de la voie, à la mise en place d'une signalisation automatique, la suppression de passages à niveau, la réouverture de gares, l'installation de voies d'évitement à Sorgues et l'ouverture de deux gares : le Pontet et la Halte des Facultés. Pour la partie Avignon-centre – Avignon TGV, l'opération impliquera la pose d'un kilomètre de voie unique avec franchissement dénivelé des voies PLM. Le CPER 2007-2013 planifie la suite des études et la réalisation partielle des travaux.
- ▶ **le renforcement de la desserte de l'agglomération toulonnaise**, avec un objectif de service d'un TER toutes les 30 minutes entre Marseille-Toulon et Hyères. (contre 8 trains par jour actuellement) pour un doublement au moins de la fréquentation actuelle. Le projet consiste en la mise en place d'une nouvelle signalisation, la réalisation de travaux d'augmentation de capacité et la mise en qualité de la voie. Le projet est en phase d'avant-projet et pourrait aboutir au démarrage des travaux en 2009. Un volet d'études est également prévu pour les études d'augmentation de capacité des voies principales à l'intérieur de l'agglomération toulonnaise dans l'optique d'un renforcement de l'offre, prolongement de l'opération précédente.
- ▶ **le développement d'autres dessertes par des travaux de modernisation des lignes suivantes** :
 - des Alpes d'Aix à Briançon,
 - Nice-Breil sur Roya,
 - Nice-Digne.

En Italie

Les projets d'infrastructures ferroviaires en Italie retenus en référence sont indiqués dans le tableau 19 ci-dessous.

Tableau 19 : infrastructures ferroviaires en situation de référence en Italie

Liaison	Date	Type	Longueur	Temps actuel	Temps futur
Torino - Milano	Avant 2020	LN AV/AC ⁵⁰	125 km	95 min	55 min
Roma - Napoli	Avant 2020	LN AV/AC	205 km	105 min	70 min
Bologna – Firenze	Avant 2020	LN AV/AC	78 km	52 min	35 min
Bologna - Milano	Avant 2020	LN AV/AC	182 km	104 min	60 min
Milano - Genova	Avant 2020	LN AV/AC	217 km	160 min	105 min
Gronda di Torino	Avant 2020	Doublement complet (74 km) et modernisation	non renseignée	130 min	105 min
Genova – Ventimiglia	2011	Augmentation de la capacité sur la section Andora – Bordighera	145 km	103 min	95 min
	2016	Uniformisation de la vitesse sur la section Genova-Bordighera	145 km	103 min	78 min

Source : LTF, 2007

En Espagne : (PEIT 2020)

Le PEIT, programme ambitieux d'amélioration du réseau d'infrastructures espagnol (250 milliards d'euros), prévoit pour le mode ferroviaire, la réalisation d'un réseau à prestations élevées d'une longueur de 10 000 km (contre 1 090 km actuellement) qui s'étendrait sur tout le pays. Le montant alloué est de 48% du total, soit 120 milliards d'euros⁵¹.

Ce réseau est caractérisé par :

- ▶ des voies doubles électrifiées,
- ▶ la grande vitesse de certaines sections (en application des exigences de la directive européenne),
- ▶ un écartement UIC, permettant l'interopérabilité des réseaux espagnol et européen,
- ▶ une exploitation mixte voyageurs/fret de la plus grande partie du réseau.

Projets Voyageurs :

on suppose le PEIT entièrement réalisé à l'horizon 2020.

⁵⁰AV/AC ("alta velocità/alta capacità") : il s'agit du modèle de réseau italien dans lequel lignes nouvelles et classiques se conjuguent entre elles et se rejoignent en des gares centrées au cœur des agglomérations.

⁵¹ Le solde portant sur le mode maritime essentiellement, et l'aérien.

Projets Marchandises :

Sur l'état d'avancement du PEIT et son ouverture au trafic fret à l'horizon 2020, on retiendra une hypothèse prudente, c'est-à-dire un scénario "PEIT partiel". Cette hypothèse ne porte pas sur la réalisation des infrastructures proprement dites, mais sur leur mixité. Cela signifie que le PEIT est supposé entièrement réalisé pour les trafics voyageurs mais que ce nouveau réseau n'est en réalité pas accessible au trafic de fret, comme supposé dans le PEIT complet.

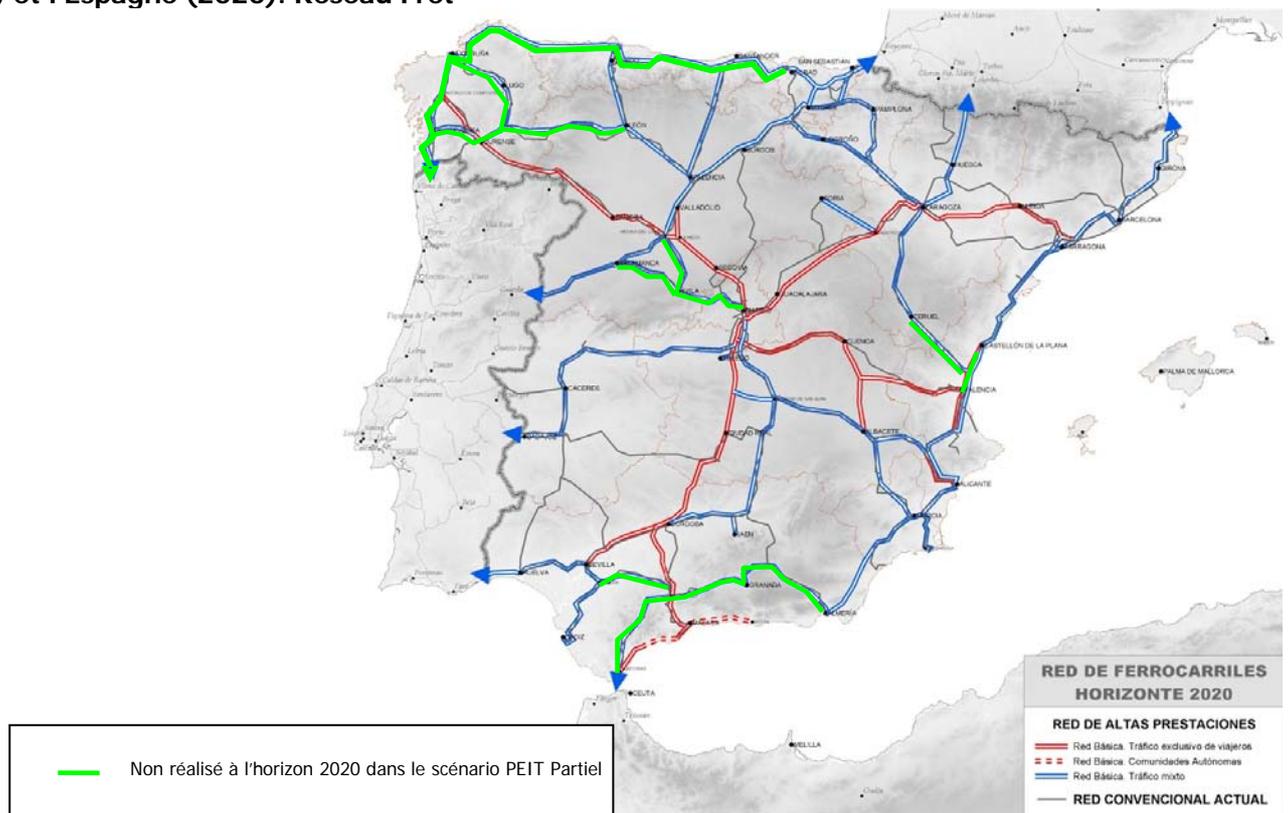
On suppose par conséquent que les liaisons Valladolid – Madrid et Tarragona – Valencia ne sont pas à écartement UIC pour le trafic fret. Le trafic transpyrénéen est alors acheminé sans rupture de charge par les seules lignes Perpignan – Figueras – Barcelone - Tarragona et Dax – Vitoria – Valladolid / Zaragoza.

Dans le cadre des études complémentaires de la LGV PACA, le scénario retenu en situation de référence est la réalisation partielle du PEIT (pour le fret).

La figure 45 localise les différents projets ferroviaires prévus par le PEIT. Le scénario "PEIT partiel" est représenté par l'ensemble des liaisons rouges et bleues. Le PEIT complet est le PEIT partiel auquel il faut ajouter les liaisons vertes.

Dans les faits, dans la mesure où le réseau ferroviaire est UIC au moins jusqu'à Barcelone (investissements précédant le PEIT), l'effet de la partialité du PEIT sur les trafics de marchandises est mineur.

Figure 45 : Programme stratégique pour les infrastructures ferroviaires (PEIT) pour le Portugal (2015) et l'Espagne (2020). Réseau Fret

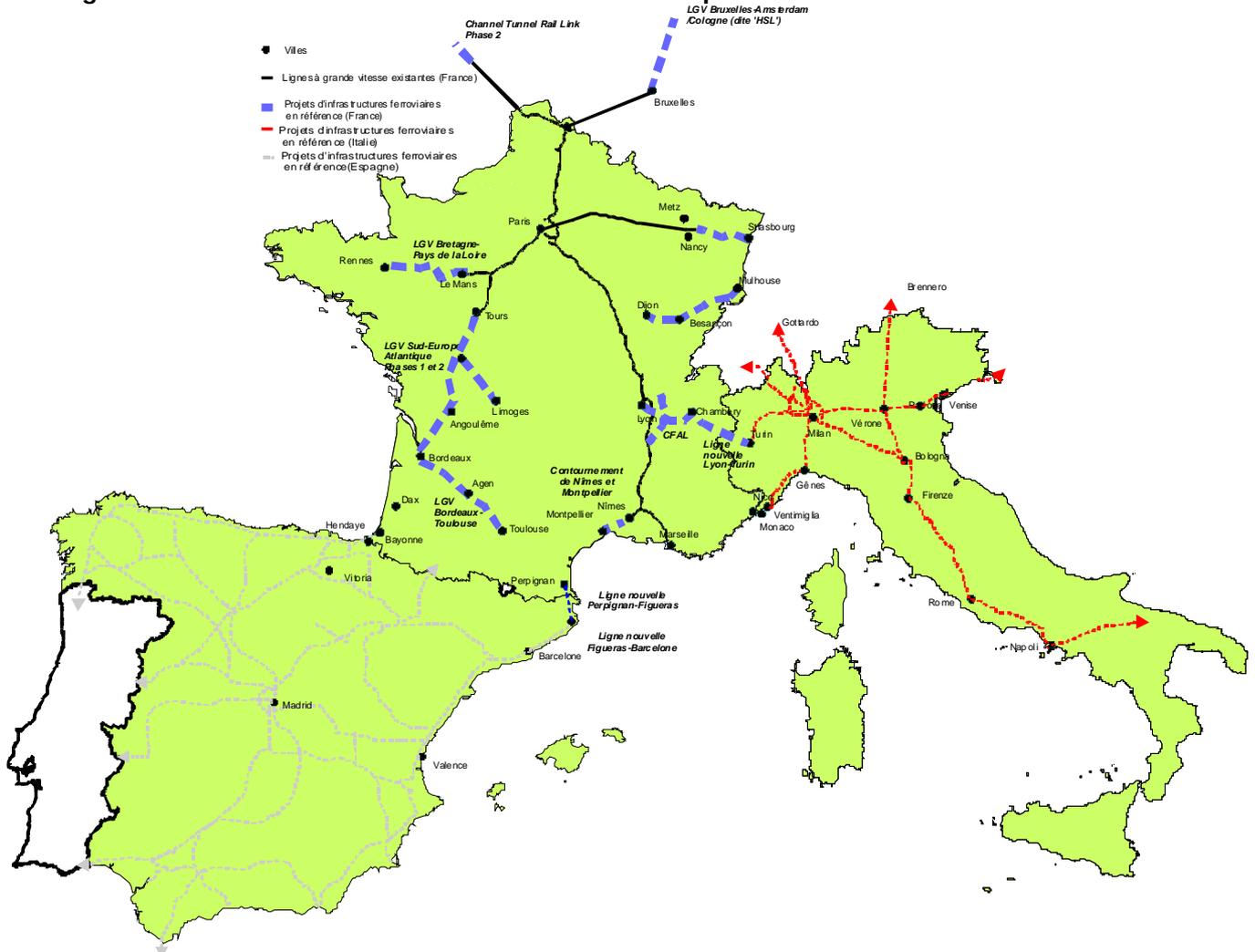


Source : Ministère espagnol de l'Équipement

Plusieurs projets sont à l'étude mais pour le moment seuls sont en construction la LGV Madrid – Valladolid et Madrid – Valence (2010), le prolongement du TGV de Tarragone jusqu'à Barcelone (2007) et le tronçon Figueras – frontière française (2009).

La figure 46 ci-dessous représente les investissements ferroviaires retenus en référence en France, Italie et Espagne.

Figure 46 : Les investissements ferroviaires retenus pour l'étude de la situation de référence



©LOUIS BERGER France

Sources : RFF, RFI (Rete ferroviaria Italiana), Ministerio de Fomento
Cartographie : LOUIS BERGER France

b. Mode ferroviaire : services

EVOLUTION DE LA DESSERTE TGV ⁵²

Les tableaux ci-dessous indiquent l'évolution de la desserte TGV entre 2005 et 2020.

L'augmentation de l'offre sera nettement plus importante pour les relations de province à province que pour les radiales.

⁵² Hypothèses retenues, à péage constants, pour les prévisions de trafic par la SNCF.



Tableau 20 : Evolution de la desserte TGV Paris-PACA entre 2005 et 2020

	Nombre de TGV directs (en AR)	
	Actuel (2005)	2020 (sans LGV)
Nombre de circulations TGV par jour avec Paris (en AR)	24	28
<i>Nombre d'arrêts de et vers Paris à :</i>		
<i>Aix TGV</i>	14	14
<i>Marseille</i>	17	19
<i>Toulon</i>	9	11
<i>Saint-Raphaël et/ou Est Var</i>	6	8
<i>Cannes ou Ouest Alpes</i>	6	8
<i>Maritimes</i>	6	8
<i>Nice</i>	6	8
<i>Vintimille (Gênes)</i>	1	1

Source : SNCF

Tableau 21 : Evolution de la desserte TGV province-province Nord / Est / Ouest avec PACA (2005-2020)

	Nombre de TGV directs (en AR)	
	Actuel (2005)	2020 (sans LGV)
Nombre total de circulations TGV intersecteurs par jour (en AR)	27	44
<i>Nombre d'arrêts à :</i>		
<i>Marseille</i>	21	32
<i>Toulon</i>	6	12
<i>Nice</i>	6	12

Source : SNCF

Tableau 22 : Evolution de la desserte TGV province – province Sud - Ouest et Sud avec PACA (2005-2020)

	Nombre de TGV directs (en AR)	
	Actuel (2005)	2020 (sans LGV)
Nombre total de circulations TGV intersecteurs par jour (en AR)	6	12
<i>Bordeaux - Marseille</i>	6 TEOZ	9
<i>dont prolongés Toulon et Nice</i>	2 TEOZ	4
<i>Bordeaux – Nice</i>	2 TEOZ	4
<i>Barcelone – Marseille</i>	0	3

Source : SNCF

EVOLUTION DE LA DESSERTE TER

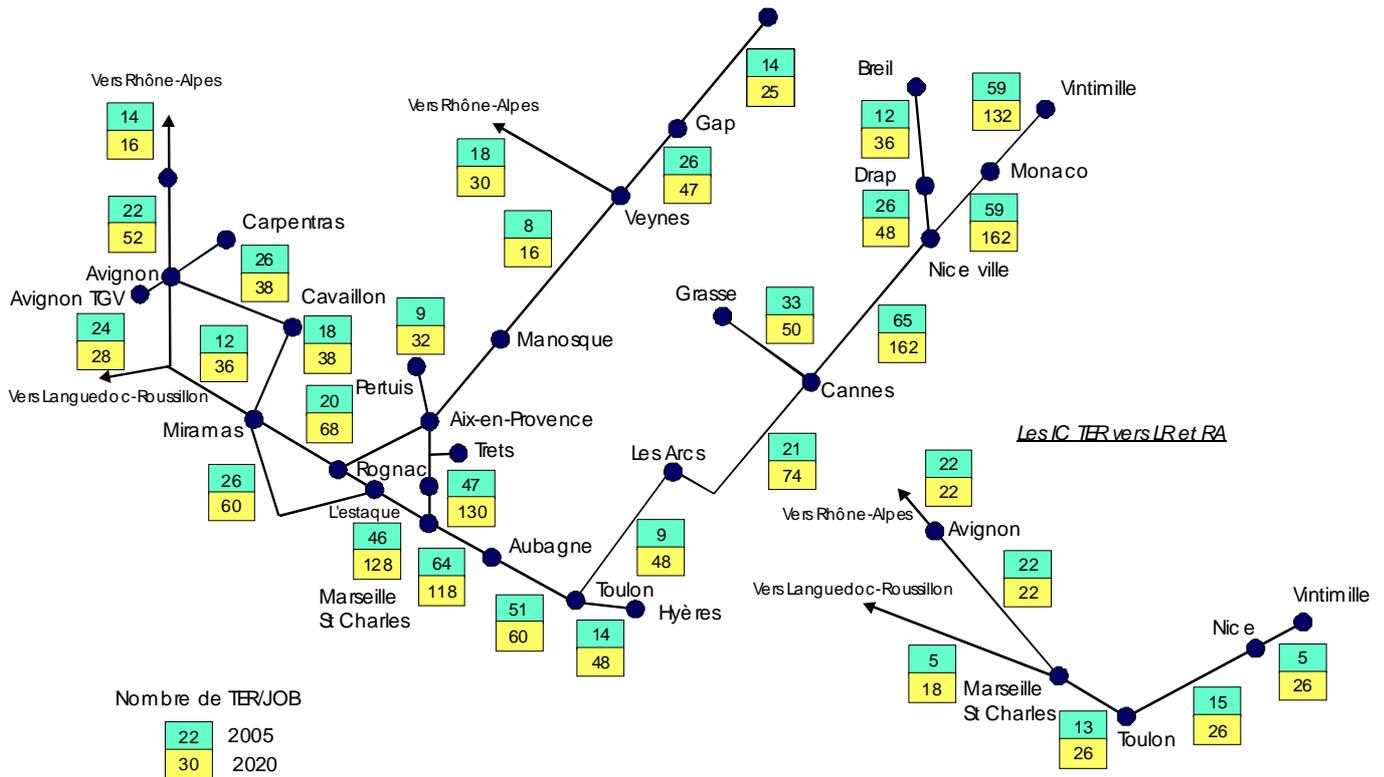
Les figures ci-dessous montrent l'évolution de l'offre TER entre 2005 et 2020 et les hypothèses d'offre TER en 2020.

Sur le littoral, un effort particulier sera porté sur les relations l'Estaque-Marseille Saint Charles (augmentation de 178%) ainsi que Nice-ville-La Principauté de Monaco (+174%) et La Principauté de Monaco-Vintimille (+123%).

Dans l'arrière-pays, la desserte sera doublée entre Manosque et Veynes et sensiblement augmentée entre Veynes et Gap (+80%).

Si le nombre de TER vers le Languedoc-Roussillon devrait être maintenu quasi-constant, la desserte de Rhône-Alpes se développera depuis Veynes (+66%) et surtout Avignon (+136%).

Figure 47 : Evolution de l'offre journalière des TER entre 2005 et 2020



© Louis Berger France

Source : SNCF, 2007

c. Mode routier : infrastructures

En France

Les principaux investissements d'infrastructures routières prévus en situation de référence dans la zone d'influence directe du projet LGV PACA sont les suivants :

- ▶ la mise à 2*2 voies du tronçon manquant sur la RD9 aux abords de la gare d'Aix TGV,
- ▶ l'A56 Fos-Salon,
- ▶ la création de la rocade L2 à Marseille,
- ▶ la Liaison autoroutière entre Digne et l'A51,
- ▶ la mise à 2*3 voies de l'A 57 à la sortie Est de Toulon dans les 2 sens,
- ▶ la création du Tunnel de Toulon Ouest-Est,
- ▶ la mise à 3 voies de la RD 25 Ste Maxime - Le Muy sur quelques sections de dépassement,
- ▶ la réalisation du contournement de Nice uniquement à l'Est du Var,
- ▶ la réalisation d'aménagements autoroutiers sur la RD 6202 uniquement dans les Alpes-Maritimes,
- ▶ la réalisation de l'A51 - Grenoble-Sisteron,
- ▶ la réalisation de la Rocade de Gap + RN85 aménagements au Sud de Gap,
- ▶ le contournement d'Arles sur l'A54,



- ▶ le contournement de Port de Bouc,
- ▶ le doublement de la RD6 entre Gardanne et l'échangeur du Cannet,
- ▶ la mise à 2*4 voies de l'A7 entre Salon & Coudoux,
- ▶ la mise à 2*2 voies de la RD556 (parallèle à l'A51) entre le Pont de Pertuis et Venelles,
- ▶ la mise à 2*3 voies d'une partie de l'A8 entre La Barque et St-Maximin,
- ▶ la création du contournement ouest de Ste Maxime,
- ▶ l'aménagement de la RD98 entre Bormes les Mimosas et Cogolin avec la création de quelques sections de dépassement,
- ▶ la création de l'échangeur de Sanary-sur-Mer,
- ▶ la création de la déviation de Vidauban sur la RN7,
- ▶ la création d'une route entre la RD97 et la future gare TGV "Toulon Est" et réaménagement de La farlède,
- ▶ le réaménagement de la bretelle de Cannes La Bocca sur l'A8,
- ▶ la création de voies nouvelles sur 4km dans la vallée de la Siagne pour irriguer Cannes et Mandelieu : connecté à l'A8 à Cannes La Bocca,
- ▶ la réalisation des aménagements sur la RN94 entre Montgenèvre, Briançon, Embrun et Gap,
- ▶ la réalisation d'aménagements de la RN204 aux abords du tunnel de Tende,
- ▶ la réalisation d'un boulevard urbain au Sud de Grasse,
- ▶ la création de 3 km de route nouvelle entre la RD604 et la RD 2085,
- ▶ l'aménagement de la RD304 entre la pénétrante Cannes/Grasse et la ZI de Grasse.

Italie

Le tableau 23 ci-dessous indique les infrastructures routières en Italie retenues en référence.

Tableau 23 : Infrastructures routières en situation de référence en Italie

Liaison	Date	Type
Torino - Savona	2010	
Asti – Cuneo - Nice	Avant 2012	Augmentation de capacité et contournement de l'agglomération
Interporti in Italia	2005	
Corridors Thyrénnien et Adriatique	Avant 2012	Augmentation de capacité et contournement de l'agglomération
Piémontaine Lombardia	Avant 2012	Augmentation de capacité et contournement de l'agglomération
Piémontaine Vénétia	Avant 2012	Augmentation de capacité et contournement de l'agglomération

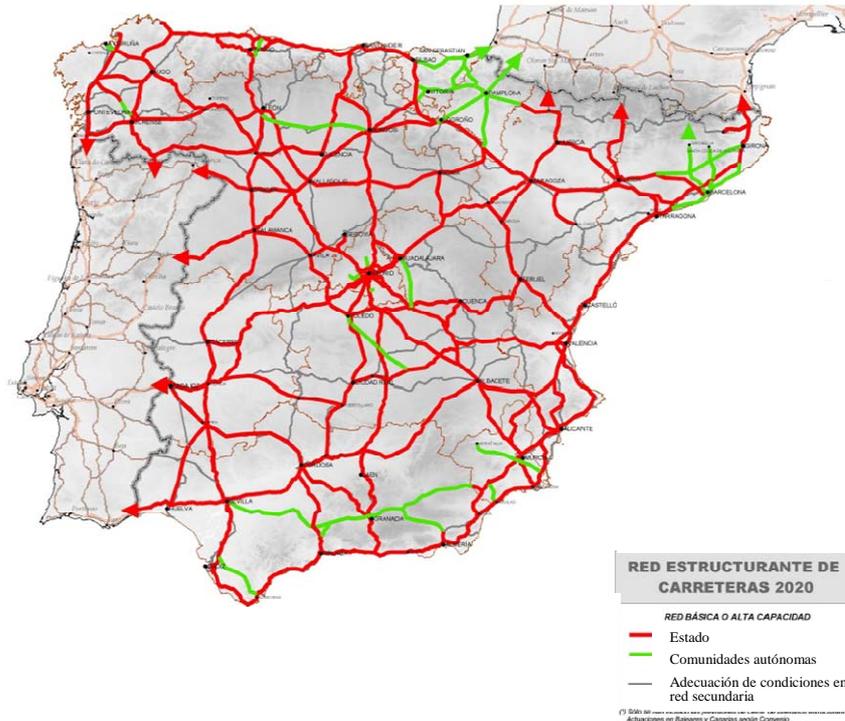
Source : LTF

Espagne

Pour le réseau routier, le PEIT prévoit une enveloppe financière de 62,8 milliards d'euros, soit 25% sur la totalité du montant total d'investissement en infrastructures pour la période 2005-2020.

Le PEIT prévoit la réalisation d'un réseau à haut niveau de service, composé d'autoroutes et voies rapides, qui passeront de 9 000 km à 15 000 km.

Figure 48 : Réseau structurant des routes 2020 prévues par le PEIT



Source: *ministère espagnol de l'Équipement*

IV.3.2. Les trafics

a. Mode ferroviaire

Selon une étude de la SNCF sur l'évolution du trafic Grandes Lignes entre la région PACA et les autres régions françaises (hors trafic interne à la région PACA), la croissance annuelle moyenne du trafic est de 1,8%. De 15,2 millions de voyageurs en 2005, ce trafic passerait à 19,9 millions de voyageurs en situation de référence.

Tableau 24 : Les trafics Grandes Lignes à l'horizon 2020 sans LGV PACA par type de relation

Trafic TGV (en millions de voyageurs)	Actuel (2005)	2020 sans LGV	évolution moyenne annuelle	évolution cumulée
Paris	7,7	9,4	1,4%	22,7%
Nord/Est/Ouest	5,2	7,1	2,1%	36,4%
Sud-Ouest/Sud	2,3	3,4	2,5%	45,4%
TOTAL	15,2	19,9	1,8%	30,8%

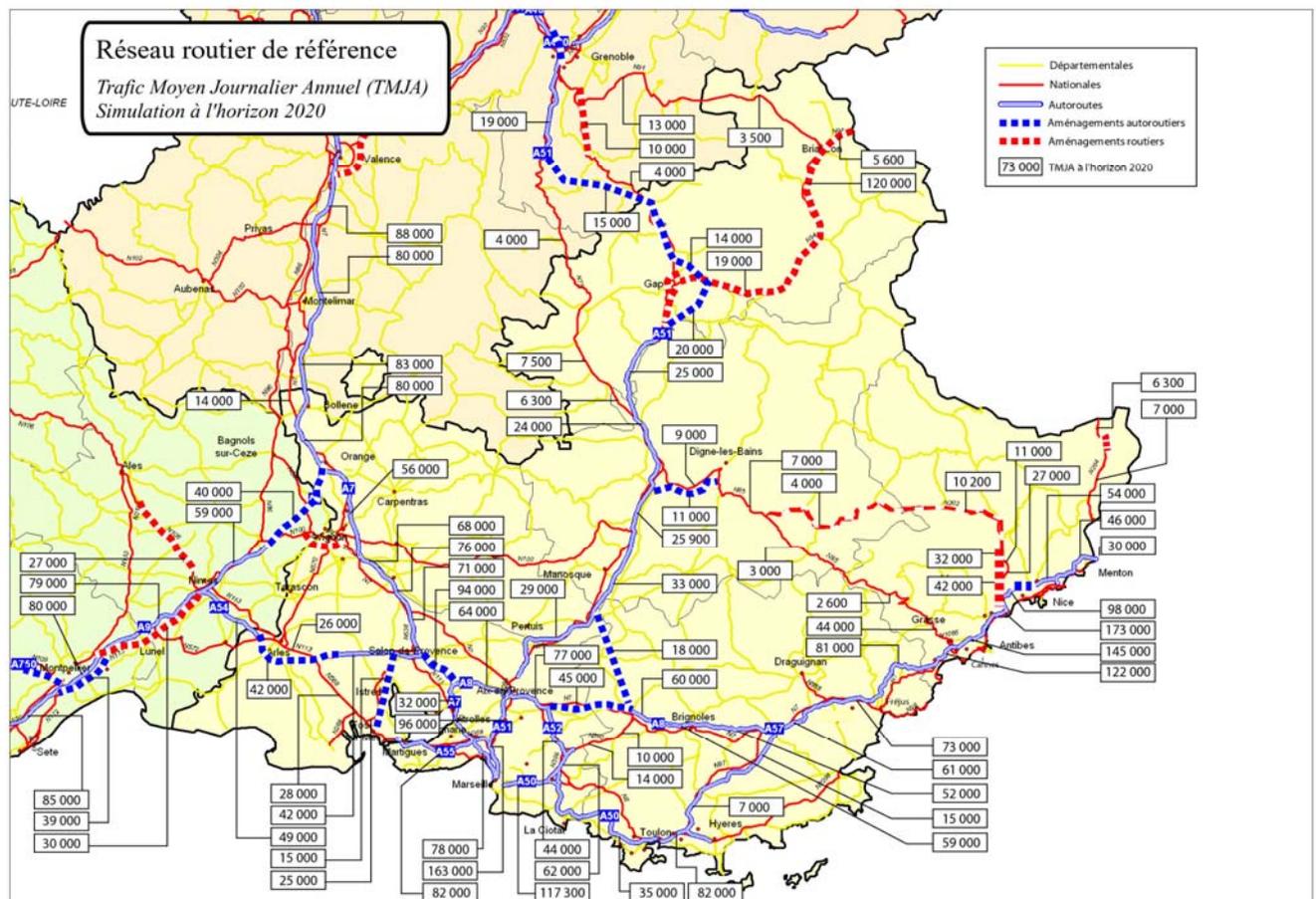
Source : SNCF

En ce qui concerne le TER⁵³ : Le trafic annuel en situation actuelle (2005) est de 18,9 millions de voyageurs. Le trafic annuel en référence (situation 2020 sans LGV PACA) est de 32,7 millions de voyageurs, soit une augmentation de 73%.

b. Mode routier

La figure 49 ci-dessous, élaborée par le CETE Méditerranée présente le trafic routier sur le réseau de référence à l'horizon 2020.

Figure 49 : Trafic routier sur le réseau de référence à horizon 2020



Source : CETE Méditerranée, décembre 2007

c. Mode aérien

Selon l'étude de la DGAC citée précédemment, les trafics de passagers en référence (2020) pour les aéroports de Marseille-Provence, Nice Côte d'Azur et Toulon-Hyères sont les suivants :

⁵³ Les chiffres de la situation de référence seront précisés en fonction des résultats des études du CETE Méditerranée (mesure des temps de parcours routiers actuels et évolution jusqu'en 2020), des résultats des comptages et enquêtes en cours dans les trains en PACA et LR, de la fourniture des trafics régionaux par la région Ligurie.

Tableau 25 : Estimation des trafics de passagers des principaux aéroports de PACA en référence (2020)

Aéroports	Scénario bas	Scénario central	scénario haut
Marseille-Provence	7,5	9,5	11,6
Nice-Côte d'Azur	14,5	16	17,7
Toulon Hyères	1,1	2	3,3

Source : DGAC, 2005

V. EVOLUTION DE LA DESSERTE ET DES TRAFICS FERROVIAIRES AVEC LE PROJET LGV PACA

Dans le cadre des prévisions de trafic et des études socio-économiques, 14 scénarios ont été étudiés à l'horizon de la mise en service du projet (2020), regroupés en 3 familles :

- ▶ **6 scénarios « Métropoles du Sud »** (noté scénario MDS) qui desservent les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice : 2 solutions sur Marseille (Saint-Charles ou Blancarde) et 3 solutions sur Toulon (Est, Nord et Centre) ;
- ▶ **6 scénarios « Côte d'Azur »** (noté scénario CA) qui visent à rapprocher Nice de Paris : 5 solutions au nord de la gare d'Aix TGV et une autre au sud de la gare ;
- ▶ **2 scénarios alternatifs** basés sur un aménagement de la ligne existante Gardanne-Carnoules : un raccordement de la LGV Med au nord de la gare d'Aix TGV ou au sud de la gare.

Les prévisions de dessertes et de trafics présentées ci-dessous pour les différents scénarios ont été réalisées par la SNCF. Les résultats des 14 scénarios étant déjà présentés dans les rapports relatifs aux prévisions de trafic de la SNCF et aux bilans socio-économiques réalisés par la SNCF, ne seront présentés ici que les trafics des scénarios Métropole du Sud Toulon Est (scénario de référence) et Côte d'Azur Sud Aix.

Ces prévisions portent sur 3 familles de clientèle :

- ▶ Les voyageurs Grandes Lignes (nationales et internationales),
- ▶ Les voyageurs InterCités à Grande Vitesse (ou encore appelés « ICGV »),
- ▶ Les voyageurs régionaux (TER).

Dans les résultats des prévisions de trafics voyageurs de la SNCF, on distingue 2 catégories de voyageurs :

- ▶ **Les voyageurs régionaux** regroupent l'ensemble des voyageurs présents sur le périmètre régional, des voyageurs qui sont sur des trains TER, ICGV et TGV régional ; catégorie notée aussi trafic régional,
- ▶ **Les voyageurs nationaux** sont des voyageurs qui effectuent un parcours de longue distance (national voire international) dont l'origine ou la destination est en dehors de la région PACA ; catégorie appelée trafic national.

Dans le cas du trafic régional, le trafic TER est identifié tandis que les trafics ICGV et GL sont confondus ; il s'agit d'une différenciation uniquement par type de vitesse (trains lents versus trains rapides).

V.1. LES DESSERTES EN SITUATION DE PROJET

Le tableau 26 ci-dessous indique le nombre de circulations TGV par jour en situation de projet pour les scénarios Métropole du Sud Toulon Est et Côte d'Azur Sud-Aix.

Tableau 26: Nombre de circulations TGV par jour en AR

	situation base 2005	2020 sans LGV	2020 avec scenario Métropole du Sud Toulon Est	2020 avec scenario Côte d'Azur Sud Aix
Total TGV radiaux	24	28	34	34
Paris Marseille	13	14	9	10
Paris Marseille Toulon	4	5	10	9
Paris Toulon	1	1	2	3
Paris Nice	2	3	8	12
Paris Marseille Nice	0	0	5	0
Paris-Toulon Nice	4	5	0	0
Total TGV intersecteurs	27	44	48	46
TGV Nord/Est/Ouest	21	32	34	33
Terminus Marseille	15	20	13	13
(Aix) Marseille Toulon Nice	6	12	20	19
(Aix) Toulon Nice	0	0	1	0
(Aix) Nice	0	0	0	1
TGV Sud-Ouest et Espagne	6	12	14	13
Bordeaux Marseille	4 TEOZ	5	5	5
Bordeaux Marseille Toulon Nice	2 TEOZ	4	6	5
Barcelone Marseille	0	3	1	1
Barcelone Marseille Toulon Nice	0	0	2	2
Total TGV radiaux et intersecteurs (en AR)	51	72	82	80

Source : SNCF, mai 2008

Le Tableau 27 ci-dessous indique les dessertes ICGV pour ces scénarios.

Tableau 27 : L'offre ICGV PACA

Scénario Métropoles du Sud

Mission 1 : LGV PACA	
Nombre de fréquences par sens	
Montpellier => Nice Thiers	3
Nice Thiers => Montpellier	2

Mission 2 : LGV PACA	
Nombre de fréquences par sens	
Marseille => Vintimille	3
Vintimille => Marseille	2

Mission 3 : LC via Bandol + LGV PACA	
Nombre de fréquences par sens	
Montpellier => Nice Thiers	3
Nice Thiers => Montpellier	3

Mission 4 : LGV PACA + LC via Cannes	
Nombre de fréquences par sens	
Montpellier => Nice Thiers	1
Nice Thiers => Montpellier	1

Nombre de fréquences vers Nice/Vintimille	10
Nombre de fréquences vers Marseille/Montpellier	8

Scénario Côte d'Azur (Direct Nice)

Mission 1 : LGV PACA	
Nombre de fréquences par sens	
Montpellier => Nice Thiers	3
Nice Thiers => Montpellier	2

Mission 2 : LGV PACA	
Nombre de fréquences par sens	
Marseille => Vintimille	4
Vintimille => Marseille	2

Mission 3 : LC via Bandol + LGV PACA	
Nombre de fréquences par sens	
Montpellier => Nice Thiers	3
Nice Thiers => Montpellier	3

Mission 4 : LGV PACA + LC via Cannes	
Nombre de fréquences par sens	
Marseille => Nice Thiers	1
Nice Thiers => Marseille	1

Nombre de fréquences vers Nice/Vintimille	11
Nombre de fréquences vers Marseille/Montpellier	8

Source : SNCF, juillet 2008

V.1.1. Les trafics en situation de projet

Le tableau 28 et le tableau 29 ci-dessous indiquent les impacts du projet LGV PACA respectivement sur les trafics grandes lignes et le trafic régional.

Tableau 28 : Les impacts du projet LGV PACA en termes d'évolution du trafic grandes lignes

trafic (en millions de voyageurs)	Base 2005	Référence 2020	Projet Métropole du Sud – Toulon Est –	Gain de trafic entre référence et projet	Projet Côte d'Azur Sud Arbois	Gain de trafic entre référence et projet
Trafic Grandes Lignes national	15,7	19,8	22,6	2,7	22	2,2
Trafic Grandes Lignes international	1,2	1,8	2,1	0,3	2	0,3
Total trafic Grandes Lignes	16,9	21,6	24,6	3,1	24	2,4

Sources : SNCF, juillet 2008

Tableau 29 : Evolution du trafic régional (en millions de voyageurs)

Type de train	Base 2005	Référence 2020	MDS sans ICGV	MDS avec ICGV	CAZ sans ICGV	CAZ avec ICGV
TER périmètre ICGV	11,4	19,18	18,04	17,1	18,09	17,26
TER hors périmètre ICGV	8,96	16,63	17,37	17,37	17,00	17,00
Total TER	20,10	35,81	35,41	34,47	35,09	34,26
Trains grande vitesse (TGV et ICGV)	0,53	1,14	2,48	4,36	1,98	3,41
Total trafic régional	20,53	36,94	37,9	38,83	37,07	37,67

Source : SNCF, juillet 2008

VI. CONCLUSION : COMPARAISON DES PRINCIPALES SOLUTIONS ENVISAGEES

Comme cela a été rappelé précédemment, le projet de ligne à grande vitesse a les finalités suivantes:

- ▶ améliorer les relations entre l'est de la région avec Paris, l'Île de France, l'agglomération lyonnaise, le nord et l'est du pays ;
- ▶ améliorer les relations sur l'arc méditerranéen entre Gênes et Barcelone ;
- ▶ améliorer les relations entre les grandes villes de la région : Marseille, Toulon et Nice ;
- ▶ renforcer l'offre TER des trains du quotidien grâce à la capacité libérée sur les lignes classiques ;
- ▶ répondre aux besoins de développement économiques des territoires concernés et s'inscrire dans les stratégies qui y sont développées.

L'organisation territoriale polycentrique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'orientation de la politique économique régionale vers l'économie de la connaissance et l'innovation nécessiteront sans doute un accroissement des besoins de déplacement. L'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse pour les grandes métropoles régionales qui n'en bénéficient pas encore et une liaison ferrée performante pour les relations intercités contribueront à mettre œuvre l'objectif régional de promouvoir une économie de réseau et à développer les relations économiques au sein de l'arc méditerranéen. Le développement de démarches partenariales (entreprises, recherche, formation, associations, économie sociale, mise en œuvre de stratégies de développement durable, etc.) qu'implique cette orientation associé à la congestion des réseaux routiers, aux impératifs de protection de l'environnement et de gestion des risques plaideront en outre en faveur des modes de déplacement durables (multimodalité, transports collectifs).

Hormis les scénarios du groupe des solutions alternatives, tous les projets apportent une réponse à l'ensemble de ces besoins. Le scénario Métropole du Sud est celui qui répond le mieux à l'objectif de desserte performante pour une grande partie de la population régionale. Les prévisions de trafic pour ce groupe de solutions sont en effet les plus importantes du fait de la non mise à l'écart de Toulon.

VII. BIBLIOGRAPHIE

VII.1. RAPPORTS

- ▶ ADAAM, Audat, agAM (2008), Le projet de LGV et l'aménagement du territoire, Une contribution des Agences d'Urbanisme à la démarche d'analyse fonctionnelle.
- ▶ CETE Méditerranée, Analyse de la saturation routière en PACA, Document d'études préparatoires au débat public sur la LGV PACA, octobre 2004
- ▶ DRE PACA, JLR Conseil Toulouse, Etude prospective sur les déplacements liés au tourisme en Région Provence – Alpes – Côte D'Azur, mai 2004
- ▶ INRETS/LAMES (déc.-06), La mobilité et les échelles de la métropolisation en P.A.C.A. et L.R.;
- ▶ INSEE (janvier 08), Les déplacements domicile-travail en 2004 : approche par zone d'emploi, *Rapport d'étude n°13*
- ▶ INSEE (mars-07), Entre 5,5 et 5,8 millions d'habitants en PACA à l'horizon 2030;
- ▶ INSEE (janv.-07); Forte croissance de la population dans les six départements de PACA (1999-2006);
- ▶ INSEE (mai-06), Étude sur les cinq espaces PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR;
- ▶ INSEE (Juin 2004), Les caractéristiques économiques régionales
- ▶ INSEE, Documents d'estimation (2004, 2005) et de projection de population nationale et région PACA (horizon 2030),
- ▶ INSEE, Documents d'estimation (2004-2006) départements et communes,
- ▶ NSEE; Portrait de territoire Région Paca 2004-2005;
- ▶ INSEE-Région PACA; Tableaux de bord INSEE-Région PACA;
- ▶ LVMT, LATTs, PACTE (CERAT et TERRITOIRES), MRTE, INRETS-Lille, CIRUS-CIEU, CEPEL (sept.-06) "Transports : où en sont les Régions en matière de politiques régionales et durables : le cas de Provence Alpes Côte d'Azur?";
- ▶ MVA(novembre 2004), Impact de la LGV PACA sur les trafics périurbains des trains express régionaux, études préparatoires au débat public sur la LGV PACA
- ▶ Préfecture de la Région PACA; Note bimestrielle d'information à l'attention de M. le Préfet de Région; mai-07
- ▶ Région Provence-Alpes Côte d'Azur (nov. 2006), Schéma régional d'Aménagement du territoire (SRADT)
- ▶ SETEC Organisation (nov.-04), Les effets économiques potentiels d'une ligne à grande vitesse, études préparatoires au débat public sur la LGV PACA
- ▶ SETEC Organisation (juin-04), Etude relative aux effets socio-économiques et en termes d'aménagement, études préparatoires au débat public sur la LGV PACA
- ▶ SETEC Organisation (juin-04, Volet 1 : analyse bibliographique des effets LGV Méditerranée, études préparatoires au débat public sur la LGV PACA
- ▶ SETEC Organisation (juin-04), Volet 2 : Evaluation des premiers effets de la LGV Méditerranée, études préparatoires au débat public sur la LGV PACA
- ▶ SETEC Organisation (juin-04), Volet 4 : Analyse prospective des effets potentiels de la LGV PACA, études préparatoires au débat public sur la LGV PACA
- ▶ Université de Nice Sophia Antipolis - SETEC Orga (juin-04); Volet 3 : Typologie des territoires, études préparatoires au débat public sur la LGV PACA

VII.2. CAHIERS D'ACTEURS (DEBAT PUBLIC)

- ▶ Audat SCOT Provence Méditerranée
- ▶ CESR Provence Alpes Côte D'Azur
- ▶ CCI Marseille Provence
- ▶ CCI Nice Côte D'Azur
- ▶ CCI du Var
- ▶ Communauté d'agglomération Marseille Provence Métropole
- ▶ Communauté d'agglomération du Pays d'Aix
- ▶ Communauté d'agglomération Sophia Antipolis
- ▶ Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée
- ▶ Communauté urbaine Marseille Provence Métropole
- ▶ Conseil général des Alpes de Haute-Provence
- ▶ Conseil général des Alpes Maritimes
- ▶ Conseil général des Bouches-du-Rhône
- ▶ Conseil général du Var
- ▶ CRCI PACA
- ▶ Région PACA
- ▶ Ville de Cannes

VII.3. ARTICLES

- ▶ Les « minipôles » de compétitivité de Paca mobilisent les PME, les Echos, avril-08
- ▶ Ville et plages en forme, campagne et montagne à la peine, Les Echos, juin-07 ;
- ▶ L'aéroport de Marseille et les collectivités unis pour promouvoir Marseille, Les Echos, juin-07
- ▶ La région [PACA] remonte la pente économique et sociale, Var Matin, mai-07
- ▶ Le Tram de Marseille, Villes et transports, juin-07.

VII.4. SITES INTERNET

- ▶ G.I.R. Maralpin; Etudes économiques et sociales sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur;
- ▶ Site du débat public sur le projet LGV PACA de la Commission particulière de débat public,
- ▶ Observatoire des Territoires et de la Métropolisation dans le Bassin Méditerranéen; Etudes économiques et sociales sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

VII.5. ACTEURS RENCONTRES

- ▶ Aéroport de Marseille Provence
- ▶ Aéroport de Nice-Côte d'Azur
- ▶ Aéroport International de Toulon Hyères
- ▶ CASA



- ▶ CCI Avignon et Vaucluse
- ▶ CCI Marseille – Provence
- ▶ CCI Nice Côte d'Azur
- ▶ CCI Var
- ▶ CG 04
- ▶ CG 05
- ▶ CG 06 Alpes-Maritimes
- ▶ CG 13 Bouches-du-Rhône
- ▶ CG 83 Var
- ▶ CG 84 Vaucluse
- ▶ Comité des élus du Golfe de Saint-Tropez
- ▶ Communauté d'agglomération de Montpellier
- ▶ Communauté d'agglomération de Nîmes Métropole
- ▶ Communauté d'Agglomération de la Riviera Française
- ▶ Communauté d'agglomération dracénoise
- ▶ Communauté d'Agglomération du Grand Avignon
- ▶ Communauté d'agglomération du pays d'Aix
- ▶ Communauté d'agglomération Fréjus Saint-Raphaël
- ▶ Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur
- ▶ Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée
- ▶ Communauté urbaine Marseille Provence Métropole
- ▶ Conseil régional Languedoc-Roussillon
- ▶ Conseil régional PACA
- ▶ CRCI Languedoc-Roussillon
- ▶ CRCI PACA
- ▶ Direction régionale Equipement Languedoc-Roussillon
- ▶ Direction régionale Equipement PACA
- ▶ Pôle Azur Provence
- ▶ Principauté de Monaco
- ▶ Région de Ligurie
- ▶ SNCF (direction régionale à Marseille)
- ▶ Ville de Cannes