

**DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DES BOUCHES-DU-RHÔNE**  
Approuvée par décret n° 2007-779 du 10 mai 2007- Journal officiel du 11 mai 2007

**THEMATIQUE "ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE" (extraits de la DTA 13)**

**CHAPITRE 2 - OBJECTIFS**

**OBJECTIF 1 - RAYONNEMENT ET MÉTROPOLISATION**

**1.1 - MIEUX INSÉRER L'AIRE MÉTROPOLITAINE ET L'OUEST DU DÉPARTEMENT DANS LES GRANDS AXES EUROPÉENS ET MÉDITERRANÉENS**

Revendiquer le rôle de "pôle Sud-européen de valorisation des échanges" impose l'amélioration et le développement de la grande accessibilité indispensable pour la mise en oeuvre :

- d'une stratégie d'intégration de l'aire métropolitaine dans les couloirs de développement européens, nord-sud et est-ouest pour soutenir et renforcer les dynamiques d'échanges (hommes, marchandises, savoirs...);
- d'une stratégie de "Ville Porte" de l'Union Européenne ouverte sur le monde et particulièrement sur la Méditerranée.

**Cet objectif suppose :**

- la continuité des grands axes Nord-Sud et Est-Ouest,
- le maillage des métropoles du grand Sud,
- la mise en place d'un système aéroportuaire à la dimension des besoins attendus. (...)

**1.1.1- LA CONTINUITÉ DES GRANDS AXES**

➤ **La continuité Est-Ouest - La liaison Val de Durance - Italie**

La proximité de la métropole Milan - Turin conduit à s'intéresser à l'étude d'une **liaison, notamment ferroviaire, qui permette de s'affranchir du verrou représenté par le Montgenèvre**. Un tel axe développerait des échanges aisés entre la région Marseillaise et Milan - Turin mais ouvrirait aussi un nouveau couloir d'échanges européens. (...)

**1.1.2 - LE MAILLAGE DES GRANDES MÉTROPOLIS DU GRAND SUD FRANÇAIS**

Le Grand Sud est riche d'aires métropolitaines dynamiques. Renforcer la place de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur au sein des arcs méditerranéen et latin entre l'Espagne et l'Italie passe par un accroissement des échanges et des complémentarités entre celles-ci et par une offre diversifiée des modes de déplacement et de circulation entre ces pôles.

Actuellement, le mode ferré ne joue pas, dans les déplacements quotidiens, le rôle qu'il devrait jouer. Pour des déplacements comme ceux que suppose la présence de trois pôles de haute technologie, un pôle défense, trois universités et de nombreux laboratoires de recherche scientifique, faire aujourd'hui l'aller retour dans la demi-journée entre Marseille et Nice ou Marseille et Montpellier reste difficile si l'on veut conserver un peu de temps sur place.

**Ainsi le maillage des principales métropoles de l'arc méditerranéen sera rendu possible par la réalisation d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse en région PACA. (...)**

\*\*\*\*\*

**CHAPITRE 3 - ORIENTATIONS**

**1 - LES ORIENTATIONS RELATIVES AU RAYONNEMENT ET À LA MÉTROPOLISATION**

**1.1 - LA GRANDE ACCESSIBILITÉ**

➤ **Orientations** (avec lesquelles les documents d'urbanisme locaux devront être compatibles)

**- Pour le développement de nouveaux axes d'échanges**

Les réflexions engagées sur l'axe Durance (y compris le projet de la **percée ferroviaire sous le Montgenèvre**) visent à proposer la structuration d'un nouvel axe en direction de l'Italie du Nord (Région de Milan - Turin) et compléter l'ouverture de la région marseillaise vers d'autres métropoles européennes. (...)

**- Pour les voyageurs**, l'amélioration des liaisons ferroviaires rapides vers la Côte d'Azur nécessite l'aménagement des infrastructures existantes mais aussi la poursuite du programme de **Ligne à Grande Vitesse en Région PACA**. Il convient donc de poursuivre l'étude d'une nouvelle ligne ferroviaire vers la Côte d'Azur qui réponde à une double exigence de vitesse et de capacité. **Le projet devra garantir, à long terme la grande accessibilité ferroviaire de toute la région PACA et permettre un vrai maillage des principales métropoles de l'arc méditerranéen, notamment entre Marseille, Toulon et Nice**. Il devra offrir de véritables opportunités de développement du transport régional, en libérant le réseau classique des circulations de trains de grandes lignes et en s'appuyant, le plus possible, sur des gares d'interconnexion entre le réseau régional et le réseau à grande vitesse.

A la suite du débat public qui s'est déroulé en 2005, les conditions d'un prolongement éventuel du projet vers l'Italie seront étudiées. Concernant la ligne actuelle, un programme d'études et de réalisations sera établi pour l'amélioration à court terme des dessertes régionales et du fret. **Le fuseau qui sera défini à l'issue des études complémentaires en cours, conduites en référence au scénario des métropoles du Sud, devra être préservé de toute occupation de nature à s'opposer à la réalisation du projet. (...)**

**- Pour le système aéroportuaire**

La préservation du potentiel aéroportuaire et l'amélioration de la qualité du service rendu passent par les mesures suivantes : (...)

**- Améliorer les accès terrestres à l'aéroport de Marseille - Provence, notamment par la mise en place de systèmes de transport collectif depuis les pôles principaux de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, Marseille, Aix et Etang de Berre, et intégrant les conditions d'accès au TGV. (...)**