

DEBAT PUBLIC SUR LA LGV PACA

CONTRIBUTION PERSONNELLE

Alain Miton

Ingénieur – Urbaniste – Sociologue, Habitant de la région PACA et du Var

- Mai 2005 -

Introduction

Cette contribution au débat public sur le projet de « LGV PACA » est effectuée à titre personnel. Elle se centre sur la question du **déplacement des personnes**. Elle ne traite pas de l'importante question du déplacement des marchandises.

QUELQUES CONSTATS PREALABLES

Le territoire régional

Provence – Alpes – Côte d'Azur apparaît avant tout comme une région urbaine fortement métropolisée, à l'instar de l'Ile de France, Rhône Alpes ou le Nord Pas de Calais.

Schématiquement, la région s'organise en deux systèmes métropolitains principaux.

La « conurbation azurée » s'étend, autour de Nice, depuis la frontière italienne jusqu'à Fréjus et se développe en direction de Draguignan et du golfe de Saint-Tropez. Elle accueille de manière permanente, plus d'un million d'habitants.

L'« archipel métropolitain du grand delta rhodanien » a, en PACA, comme principaux pôles, Toulon, Marseille, Aix-en-Provence et Avignon. Il se poursuit vers l'ouest avec les pôles de Nîmes et Montpellier. Il accueille près de trois millions d'habitants (dont plus de deux en PACA).

Ces deux systèmes métropolitains apparaissent encore relativement séparés. On peut ainsi identifier une « rupture » que l'on peut situer à l'ouest aux niveaux de Brignoles et de Hyères, et à l'est aux niveaux de Draguignan et de Saint-Tropez. Cependant, ces deux systèmes sont en cours d'articulation, notamment via le Centre Var le long du corridor formé par l'autoroute A8.

La position régionale

Provence – Alpes – Côte d'Azur est situé :

- sur l'arc méditerranéen (Barcelone / Gènes)
- dans le « croissant méditerranéen » (qui a pour limite nord : Bordeaux – Lyon – Milan)
- et l'arc latin (de Séville à Naples), dans lequel se situent 4 des 10 premières métropoles européennes (selon le classement de la DATAR) : Madrid (rang européen n°3), Barcelone (n°6), Milan (n°5) et Rome (n°6 ex-aequo).

A forte proximité de la région, se situent des métropoles et des systèmes métropolitains puissants et dynamiques :

- Italie du Nord : système Milan / Turin / Gènes (6 millions d'habitants, dont 3,8 Mh à Milan)
- Aire barcelonaise (4 Mh)
- Rhône-Alpes : réseau Lyon / Grenoble / Saint-Etienne (2,1 Mh)
- Italie centrale : système Bologne / Florence (1,5 Mh)
- Aire toulousaine (0,8 Mh)
- Aire montpelliéraine (0,3 Mh)

Les métropoles de ce « croissant méditerranéen » représentent (hors PACA) près de 15 millions d'habitants (soit bien plus que la métropole parisienne qui en accueille moins de 10 millions).

Quelques enjeux régionaux

Un rayonnement international limité

La DATAR a procédé en 2003 à une analyse des grandes villes (plus de 200 000 habitants) de l'Europe occidentale selon leurs fonctions internationales et leur rayonnement (cf. annexes).

Les places occupées par les métropoles régionales apparaissent assez modestes : Marseille est placé au 23^{ème} rang européen, Nice au 39^{ème}, Cannes au 63^{ème} et Toulon au 118^{ème}.

De nombreuses villes proches sont, par contre, bien situées dans ce classement : Milan (5^{ème}), Barcelone (6^{ème}), voire Lyon (17^{ème}), Florence (23^{ème}), Toulouse (28^{ème}), Bologne (32^{ème}) ou Turin (33^{ème}).

Une situation socio-économique délicate

En PACA, le déficit d'emplois est important. En 1999, le taux de chômage déclaré (cf. annexes) était de 25% à Marseille, 23% à Toulon, 17,5% à Nice, contre 13% à Lyon ou Paris. Les emplois régionaux sont également fréquemment précaires ou peu qualifiés.

Face à ces concurrents européens, la place de l'économie régionale reste trop modeste, si l'on regarde sa valeur ajoutée ou son caractère exportateur.

Sur le plan qualitatif, les emplois dits « métropolitains supérieurs » (cf. annexes) ne représentent que 9% de l'emploi total à Marseille et Nice et 5% à Toulon, contre 11% à 16% à Grenoble, Lyon, Montpellier, Paris ou Toulouse.

Une urbanisation qui s'étale, une mobilité considérable qui s'accroît, l'automobile qui domine

La région, dont la population s'est sensiblement accrue, est de plus en plus métropolisée. Elle est particulièrement concernée par l'étalement et le mitage urbains qui se portent sur des milieux « agricoles » ou « naturels » de plus en plus éloignés des agglomérations.

De nombreux facteurs participent à ce processus : évolution des modes de vie, dysfonctionnement des marchés immobiliers, géographie du marché du travail, politiques publiques nationales et locales...

La population est ainsi de plus en plus mobile à l'intérieur de la région. Et la voiture constitue le mode de transports largement dominant (cf. annexes). Le poids des transports collectifs par rapport à la voiture n'est que de 8% à Toulon, 12% à Nice, 16% à Marseille, contre 18% à Lyon ou 75% à Paris.

La région fait également l'objet d'importants flux touristiques, très concentrés dans l'espace et le temps, où là aussi le mode automobile est largement dominant (72% des touristes accèdent à la région en voiture).

Il en découle de grandes difficultés de déplacements dans la vie quotidienne de la majorité de la population régionale, résidente des grandes agglomérations et/ou des aires les plus touristiques.

Un environnement dégradé sur certains points

La présence d'une industrie « lourde » dans la partie ouest de la région, la concentration de la population dans des métropoles, sa grande mobilité ainsi que l'usage excessivement développé de la voiture, allié aux conditions climatiques locales, fait de PACA la région française où la qualité de l'air vis-à-vis de l'ozone est la plus dégradée. Cette pollution ne touche pas seulement les zones les plus denses ; elle s'étend sur une partie des zones peu denses.

Et demain ?

Tout laisse penser que les phénomènes précédemment développés se poursuivront et s'amplifieront en l'absence de véritables stratégies de rupture, telles que celles que pourraient porter les acteurs publics, notamment dans une politique volontariste et coordonnée d'aménagement et de développement territorial.

UNE LGV EN PACA EST-ELLE OPPORTUNE ?

Oui.

Le développement en région PACA d'une offre ferroviaire à grande capacité renouvelée et adaptée, avec en particulier la création d'une ligne à grande vitesse, desservant la région et reliant la vallée du Rhône à l'Italie, est, dans son principe, non seulement opportun, mais indispensable.

En effet, ce projet semble pouvoir apporter des éléments de réponse efficaces et nécessaires aux enjeux régionaux précédemment évoqués, en matière de :

- besoins de mobilité,
- modes d'urbanisation,
- protection de l'environnement,

- développement socio-économique,
- rayonnement européen.

Ce projet paraît s’inscrire, notamment quand on regarde les modes alternatifs – route et air -, de la manière la plus appropriée dans une démarche de **développement durable**, c'est-à-dire qui assure **sur le long terme le meilleur équilibre entre les préoccupations culturelles, économiques, environnementales et sociales**.

Au-delà du principe, c’est bien sûr dans les objectifs poursuivis précisément par le projet et dans les caractéristiques concrètes déployées pour les atteindre que s’évaluera plus finement la perspective de développement durable.

QUELS OBJECTIFS ATTEINDRE ? QUELLES PRIORITES SE DONNER ?

Une ligne à grande vitesse c’est avant tout une nouvelle offre de déplacement ferroviaire mise à la disposition d’un public.

Pour quel public ?

Sans occulter les visiteurs de PACA et sa population temporaire, il importe que la LGV constitue une réponse forte aux besoins de déplacements de la **population régionale permanente la plus large**.

Dans quelle géographie ?

Les déplacements que la LGV PACA devrait selon nous faciliter se situent à deux échelles d’égale importance :

- **à l’intérieur de la région**, et notamment entre ses principales métropoles, comme par exemple la liaison Marseille / Nice,
- **entre la région PACA (et ses métropoles) et les régions et métropoles assez proches** (Catalogne, Lombardie, Rhône-Alpes...)

Pour quels types d’échanges ?

Les déplacements que la LGV PACA doit faciliter ne peuvent se réduire à des échanges strictement économiques (déplacements professionnels dans, vers ou depuis la région) ou touristiques (vers la région).

Ce projet doit favoriser des échanges de **nature diversifiée** : culturels, éducatifs (étudiants), familiaux, scientifiques (universités, centres de recherche), sociaux...

Quelle place pour le chemin de fer ?

Pour nous, l'opportunité est plus d'ordre **qualitatif** que quantitatif. En d'autres termes, l'intérêt du TGV n'est pas tant de générer plus de flux globalement que de modifier la nature des flux existants.

Il ne s'agit pas tant d'obtenir plus de déplacements (des touristes vers la région par exemple) que des déplacements différents, pour la population permanente comme pour les visiteurs.

Plus de déplacements collectifs et moins de déplacements individuels motorisés (voiture).

Plus de déplacements en chemin de fer électrique – mode de déplacement le plus performant sur le plan environnemental – et moins de déplacements en modes très polluants (air, route).

On l'aura compris, le chemin de fer en général et la LGV en particulier doit **avant tout viser le transfert modal depuis les modes très polluants** (route et air), et **plus particulièrement depuis la route et la voiture**.

Parmi les modes très polluants, la place de la voiture est actuellement beaucoup plus importante que celle de l'avion (déplacements intrarégionaux bien sûr et déplacements extrarégionaux). En terme de faisabilité également, il semblerait que le report modal vers le fer soit plus facile depuis la route que depuis l'avion (déplacements intrarégionaux toujours et déplacements extrarégionaux de moyenne distance, à moins de 400/700 km).

Quel intérêt commun aux différents territoires régionaux ?

La justification d'une LGV PACA rend bien sûr nécessaire que les différents territoires régionaux et notamment les métropoles les plus peuplées (Marseille, Nice, Toulon) y « trouvent leur compte ».

Tel est le cas lorsqu'il y a une convergence d'intérêts.

Cela nous semble être particulièrement le cas pour deux types de liaisons:

- a) **les liaisons entre les métropoles régionales** (notamment entre Marseille et Nice), même si celles-ci se vivent actuellement plus comme concurrentes que complémentaires. Il s'agirait de **mettre en réseau** des métropoles qui, à elles seules, comptent peu dans l'arène européenne (1,3 Mh à Marseille et 1 Mh à Nice). L'**archipel** de l'arc méditerranéen français – **de Montpellier à Menton** – avec près de **4 millions d'habitants** pouvant prétendre à une visibilité européenne plus affirmée.
- b) Les liaisons entre les métropoles régionales et **les métropoles européennes proches vers l'est et vers l'ouest** :

- **l'Italie du Nord**, notamment Milan, via Gènes, voire l'Italie centrale (Florence)
- **Barcelone** et le sud-ouest français (Toulouse, voire Bordeaux)

Il s'agit donc de **privilégier des relations régionales situées dans l'arc méditerranéen**.

Quels intérêts plus spécifiques à certains territoires prendre en compte ?

La réalisation d'une LGV doit également autant que possible prendre en compte des intérêts plus particuliers et néanmoins légitimes.

C'est le cas de ceux de la **conurbation azurée**, peuplée, enclavée et mal desservie par la grande vitesse ferroviaire.

Au-delà des liaisons précédemment évoquées (Italie du Nord, Barcelone), il importe de réduire significativement – en vue de favoriser le transfert modal depuis la route et l'air – le temps de parcours avec des métropoles importantes situées vers le nord, comme celles de Lille, Lyon ou Paris.

QUELQUES ORIENTATIONS CONCERNANT LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Quelle implantation pour les gares ?

La question de la localisation des gares TGV dans le tissu territorial régional est certainement une des plus importantes. Dans une logique d'organisation des déplacements, mais également – et surtout - dans une démarche d'aménagement du territoire. Selon les choix qui seront effectués, la LGV peut constituer une réelle opportunité ou présenter un risque certain.

Avec de nombreux experts, nous pensons qu'**urbanité et intermodalité** doivent être les maîtres mots.

Les gares extra-urbaines – dénommées « betteraves » dans le Nord et que l'on pourrait appeler « garrigue » ou « vignoble » dans le Sud - posent de sérieuses difficultés. Cela nous semblerait particulièrement vrai en PACA, même si celles-ci étaient situées à l'intersection de la voie ferroviaire classique :

En matière de déplacements, faible densité de la population directement desservie, difficulté d'organiser une intermodalité efficace, risque d'accroissement des flux automobiles pour accéder à la gare...

En matière d'aménagement du territoire, prégnance de surfaces de stationnement, consommation – évitable - de milieux agricoles ou naturels, incitation à un étalement urbain et

à une urbanisation diffuse, difficulté des pouvoirs publics pour maîtriser l'organisation de l'espace et bâtir un véritable projet cohérent d'extension urbaine...

Risques qu'à priori des **gares urbaines** présentent moins. Et qui offrent également une opportunité pour une restructuration urbaine profonde et intelligente.

C'est pourquoi nous plaçons pour une implantation des gares **au plus près des centres actuels des grandes agglomérations** de Marseille, Nice et Toulon. En terme de scénario d'infrastructures, cela revient à privilégier le **scénario dit à un axe**.

Cela amène à une **mise en question** de certaines hypothèses du maître d'ouvrage concernant principalement la gare dite **Nord Toulon** « dans la plaine de Cuers » et également celle dite **Est Var** « dans le secteur Les Arcs – Le Muy ».

Pour la desserte de l'agglomération toulonnaise, nous semble devoir être étudiée une hypothèse insérée dans l'agglomération et plus proche du centre de Toulon, par exemple une implantation **Toulon Est dans le secteur des carrefours ferré** et autoroutier (niveau de l'embranchement vers Hyères).

La question de la desserte de l'Est-Var est complexe. Le peuplement, en développement, y est plus diffus. Différentes destinations sont légitimes : aire fréjusso-raphaëloise, golfe de Saint-Tropez, Draguignan, gorges du Verdon... L'étude d'une **hypothèse plus proche de l'aire fréjussienne**, par exemple dans le secteur de l'échangeur autoroutier du Capitou, nous semble mériter l'attention.

Pour l'agglomération marseillaise, la volonté d'une implantation à **Marseille Blancarde**, ainsi que pour l'agglomération niçoise, celle d'une implantation au futur pôle multimodal de **Nice Saint-Augustin**, alliées à des projets conséquents de renouvellement urbain, nous semblent aller dans le sens de l'urbanité.

C'est également le cas, pour la desserte de l'ouest de la conurbation azurée, avec l'hypothèse **Cannes la Bocca**.

Quelle intermodalité promouvoir ?

La plus large possible : **entre tous les modes de transports collectifs - particulièrement les moins polluants - sur la majorité et l'intégralité des chaînes de déplacements.**

Au sein du chemin de fer, la **connexion entre ligne à GV et ligne « classique »** est bien évidemment décisive. Pour assurer la desserte finale (ou l'origine) la plus fine du territoire régional. L'implantation des gares TGV immédiatement sur la voie classique est impérative. Concernant la ligne classique, et au-delà de l'amélioration de la fréquence TER, la remise en service de gares fermées, l'extension des lignes existantes, la création de nouvelles lignes (par réouverture notamment) sont vivement souhaitables.

Ensuite, une connexion la plus directe possible **entre LGV et les grandes portes du territoire**, que sont les **aéroports** (des trois agglomérations principales), mais également les **ports** de voyageurs.

Enfin, en milieu urbain, une connexion avec le **réseau urbain de TC**, et notamment ses lignes « lourdes » (métro, tramway, autre TCSP...), réseau urbain probablement à développer et à reconfigurer dans différentes villes.

Différentes hypothèses concrètes nous semblent aller dans ce sens, par exemple :

- la création d'un **pôle multimodal à Nice Saint-Augustin** (connexion chemin de fer / aéroport Nice Côte d'Azur / réseau urbain),
- la prolongation de la ligne classique de Hyères-Ville à **Hyères-Plage/Aéroport**,
- la réouverture du **tronçon Saint Maximin / Gardanne** de l'ancienne voie Carnoules / Gardanne, qui permettrait de relier le bassin de Saint-Maximin (non desservi par le fer, en développement démographique et fonctionnant de plus en plus avec l'agglomération Aix-Marseille) à cette agglomération et au réseau ferré national,
- etc ...

Quel service offrir ?

La diminution de la durée du trajet global (« porte à porte ») que peut permettre la grande vitesse ferroviaire n'est pas le seul critère à prendre en compte (cf. annexes).

Le **nombre de destinations** desservies (notamment sans changement), le **confort** du déplacement (avec notamment la minimisation des ruptures de charge), la **fréquence** de la desserte, l'adaptation des **horaires** apparaissent également importants.

La question des impacts

La réalisation d'une LGV ne peut éviter des impacts négatifs. Trois milieux sont concernés : agricole, naturel et urbain.

Il importe bien évidemment de minimiser ces impacts et de les compenser.

Pour ce qui concerne les impacts négatifs incompressibles, nous préconisons le principe de les **répartir équitablement sur les trois milieux concernés (agricole, naturel et urbain)**.

Questions d'aménagement et de paysage

L'infrastructure ferroviaire (avec ses voies, ses gares, ses surfaces de stationnement induites) est porteuse d'un **risque de fragmentation spatiale** : coupures urbaines, exploitations agricoles, massifs naturels.

Pour le réduire, il est notamment souhaitable de positionner l'infrastructure à un **niveau différent du sol « naturel »** (en souterrain ou en aérien). Des voies en tunnels ou en viaduc, mais également en **tranchées, ouvertes ou couvertes**. Des **gares urbaines souterraines**. Des **parkings souterrains**...

Concernant le paysage généré par l'infrastructure ferroviaire, la recherche de discrétion ne nous semble pas devoir être systématique. L'infrastructure peut se voir, voire **être affirmée**, pourvu qu'elle soit **belle**. Comme c'est le cas pour des nouvelles gares de la LGV Méd. Comme c'est le cas pour certaines infrastructures routières, comme le viaduc de Millau.

Le coût du projet

Les coûts d'investissement pour la réalisation de la LGV PACA tels qu'ils sont estimés par le maître d'ouvrage peuvent paraître à première vue élevés.

Il ne faut cependant pas sous-estimer un certain nombre d'éléments.

Ainsi, il conviendrait de :

- référer l'investissement à son **usage attendu** (volume de population desservie et de clientèle potentielle),
- comparer le coût ferroviaire avec celui atteint par les **autres modes de transports** (route, air) pour offrir le même niveau de service,
- mener une approche de **coût généralisé** (en intégrant notamment les gains environnementaux du train – économie de gaz à effet de serre – vis-à-vis de la route et de l'air),
- ne pas oublier que la **durée de vie de l'infrastructure** ferroviaire est très longue et que l'amortissement doit se calculer au moins sur un siècle,
- se situer dans une logique de développement durable et donc **investir dans la qualité**, notamment pour réduire les impacts environnementaux.

Le calendrier et le phasage

Bien sûr, l'horizon 2020 apparaît bien éloigné et un horizon 2015 serait préférable.

Deux temporalités nous semblent devoir être prises en compte :

- celle de l'arc méditerranéen dans son intégralité, avec le calendrier des chantiers plus ou moins décidés et/ou engagés (Barcelone / Perpignan, Montpellier / Nîmes, Vintimille / Gènes) et la question des chaînons manquants (Perpignan / Montpellier)
- celle de chantiers sur des tronçons proches de cet arc (Bordeaux / Toulouse et au-delà, Gènes / Milan, Lyon / Turin...)

Deux questions se posent alors :

- 1) Ne faut-il pas **fixer un horizon pour la grande vitesse sur l'ensemble de l'arc Barcelone / Gènes** (2020 ? voire 2025 ?), et notamment pour son **tronçon Marseille / Gènes** (2020) ?
- 2) Ne faut-il pas **découper la réalisation de la LGV PACA en plusieurs phases** ? Avec par exemple, une première phase (à un horizon inférieur à 2020 ?) concernant un tronçon perçu comme le plus urgent pour tous les territoires ? **La traversée intégrale des Alpes-Maritimes en grande vitesse, depuis le Var jusqu'à l'Italie** ?

* * * * *

ANNEXES

Exemples indicatifs de temps de parcours souhaitable

Seuil psychologique réaliste à atteindre pour un trajet direct de centre à centre

<i>Trajet direct centre à centre</i>	<i>Seuil temporel psychologique à atteindre</i>
Barcelone / Marseille	3 h
Barcelone / Toulon	3 h 30
Barcelone / Nice	4 h
Bordeaux / Marseille	4 h
Toulouse / Marseille	3 h
Toulouse / Toulon	3 h 30
Toulouse / Nice	4 h
Montpellier / Marseille	1 h 15
Montpellier / Toulon	1 h 30
Montpellier / Nice	2 h
Paris / Toulon	3 h 30
Paris / Nice	4 h
Lyon / Toulon	2 h
Lyon / Nice	3 h
Grenoble / Nice	3 h
Avignon / Nice	2 h
Avignon / Toulon	1 h 15
Marseille / Toulon	0 h 30
Marseille / Nice	1 h 15
Marseille / Gènes	3 h
Marseille / Milan	4 h
Toulon / Nice	1 h
Toulon / Gènes	3 h
Toulon / Milan	4 h
Nice / Gènes	2 h
Nice / Turin	3 h
Nice / Milan	3 h
Nice / Florence	4 h

Position relative (et population)
de différentes agglomérations européennes occidentales
selon leurs fonction et rayonnement internationaux

Source « position » : DATAR, 2003

Agglomération	Pays	Rang européen	Population (milliers)		
			CESE*	DATAR**	INSEE***
Paris	France	1	9 500	9 500	9 600
Londres	GBretagne	2	7 200	7 300	
Madrid	Espagne	3	4 700	3000/5000	
Amsterdam	Pays-Bas	4	1 200	1000/1500	
Milan	Italie	5	3 800	3000/5000	
Barcelone	Espagne	6	4 000	3000/5000	
Rome	Italie	6 (ex-aequo)	2 900	1500/3000	
Lisbonne	Portugal	13	1 900	1500/3000	
Lyon	France	17	1 300	1000/1500	1 300
Florence	Italie	23 (ex-aequo)	950	500/1000	
Marseille	France	23	1 300	1000/1500	1 300
Genève	Suisse	26		< 500	
Toulouse	France	28	750	500/1000	750
Naples	Italie	29	2 900	1500/3000	
Bologne	Italie	32	550	500/1000	
Turin	Italie	33	1 400	1000/1500	
Valence	Espagne	35	1 300	1000/1500	
Bilbao	Espagne	39 (ex-aequo)	750	500/1000	
Bordeaux	France	39 (ex-aequo)	750	500/1000	750
Lille	France	39 (ex-aequo)	1 300	1000/1500	1 000
Nice	France	39	550	500/1000	900
Séville	Espagne	39 (ex-aequo)	1 100	1000/1500	
Montpellier	France	46		< 500	300
Venise	Italie	51		< 500	
Porto	Portugal	51 (ex-aequo)	1 300	1000/1500	
Grenoble	France	61		< 500	400
Cannes	France	63		< 500	(dans UU Nice)
Vérone	Italie	63 (ex-aequo)		< 500	
Gènes	Italie	67	800	500/1000	
Trieste	Italie	67 (ex-aequo)		< 500	
Saragosse	Espagne	71	650	500/1000	
Padoue	Italie	76		< 500	
Toulon	France	118		< 500	500
Avignon	France	Non classé			250
Nîmes	France	Non classé			150
Perpignan	France	Non classé			150
Valence	France	Non classé			100

* Comité économique et social européen, aires métropolitaines, 1999/2003

** DATAR, agglomérations, 2003

*** INSEE, unités urbaines, 1999

**Emplois « métropolitains supérieurs »
et Chômage dans des aires urbaines françaises**

Source : INSEE 1999

Aire urbaine	Emplois métropolitains supérieurs		Taux de chômage (1999 déclaratif)
	Effectifs (milliers)	Part de l'emploi	
Paris	816	16%	13%
Grenoble	28	13%	14%
Toulouse	48	12%	16%
Lyon	76	11%	13%
Montpellier	20	11%	21%
Marseille	47	9%	25%
Bordeaux	33	9%	17%
Nice	28	9%	17,5%
Nantes	26	9%	15%
Strasbourg	25	9%	11%
Lille	38	8%	19%
Toulon	9	5%	23%
Avignon	4	5%	19,5%

Usage des transports en commun dans des aires urbaines françaises

Source : INSEE 1999

Aire urbaine	Usage TC / usage VP (domicile-travail)
Paris	75%
Creil	20%
Lyon	18%
Saint-Etienne	17%
Dijon	16%
Marseille	16%
Strasbourg	15%
Lille	12%
Nice	12%
Nantes	11%
Bordeaux	10%
Toulouse	9%
Toulon	8%
Montpellier	7%
Nîmes	6%
Avignon	3%
Fréjus	3%