

LGV Paca



Groupe thématique transversal portant sur les fonctionnalités fret et logistique du réseau maillé ferroviaire devant résulter de la construction de la nouvelle infrastructure

Projet présenté au CoTer 06 du 09.09.2011 pour être soumis à l'approbation du CoPil

Porteurs du projet

Isabelle BARDIN, Déléguée générale du Cluster Paca Logistique [i.bardin@cluster-paca-logistique.com]

Immeuble CMCI - 2 rue Henri Barbusse - 13001 Marseille - www.cluster-paca-logistique.com

Jacques MOLINARI, Secrétaire scientifique du GIR Maralpin [gir.maralpin@wanadoo.fr]

GIR Maralpin - 49, avenue Cernuschi - 06500 Menton

Notice de présentation

Cette notice, élaborée à l'initiative de l'un des deux porteurs du projet, n'engage que ces derniers. Elle vise à éclairer, sur le cadre et les modalités de déroulement probables du Groupe de travail, experts et compétences intéressés d'apporter leur contribution aux réflexions sur le thème proposé.

Rappel chronologique sur le rôle des deux partenaires dans l'orientation du projet LGV-Paca

La LGV-Paca, qui fut originellement conçue comme branche orientale du prolongement de la Ligne nouvelle Paris-Lyon (LN 1) vers le sud¹, a ouvert un nouveau champ de questionnements en matière de ligne nouvelle, en soulevant de manière incontournable des enjeux majeurs d'aménagement du territoire.

Avant même que ne se soit relancé le projet, de nombreuses institutions avaient dénoncé l'esprit d'un tracé court-circuitant deux des trois grandes métropoles de l'arc méditerranéen provençal, et faisant fi de la double nécessité de renforcer l'armature ferroviaire de la région et de faire face à ses enjeux territoriaux.

C'est en invoquant ces enjeux que Jacques Molinari, Secrétaire scientifique du GIR Maralpin, et Marc Reverchon, Président du Cluster Paca Logistique, ont apporté des contributions décisives en attestant le 19 décembre 2008 devant la CCIMP², puis le 4 février 2009 à Meyreuil³ devant un aréopage d'élus, que le débat ne se restreignait pas à des choix binaires mais pouvait rallier l'ensemble des acteurs, pour autant qu'il se fonde à la fois sur une claire analyse de l'intérêt général et sur une solide argumentation.

¹ cf. historique RFF

² le 19 décembre 2008 au Palais de la Bourse à Marseille

³ à l'invitation du Conseil communautaire du Pays d'Aix et du Maire de Meyreuil

Cette argumentation en faveur du tracé dit "des Métropoles du Sud" (MDS), fut formulée par les rapporteurs dans des notes de synthèse⁴⁵ assorties de développements techniques⁶, qui donnèrent l'élan au grand rassemblement organisé à l'encontre du tracé Côte d'Azur (CDA), le 11 février 2009 à Paris devant le ministère de l'écologie, par la maire d'Aix-en-Provence Maryse Joissains entourée d'une délégation de 86 élus, avant une réunion sur la future ligne à grande vitesse Paris-Nice, manifestation qui déboucha aussitôt sur la mise en place le même jour par le ministre Jean-Louis Borloo d'un secrétariat permanent dirigé par Yves Cousquer, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, et chargé d'étudier les conditions de poursuite du projet.

Les avancées du projet et ses lacunes

C'est à l'issue de cette médiation que, grâce à la pertinente projection à l'horizon 2040 des investissements lourds ferroviaires nécessaires à la Région avancée par Yves Cousquer, que fut prise le 29 juin 2009 la décision de retenir le scénario des "Métropoles du Sud" assorti du réseau maillé complétant le tracé, conduisant Réseau Ferré de France à décider de poursuivre les études de cette ligne pour préciser le tracé du corridor, évaluer les impacts techniques et financiers de la ligne devant s'intégrer dans l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes, et préparer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'ensemble de ces actions devant être établi en concertation et en accord avec tous les partenaires concernés.

Cependant, restait irrésolue la question du devenir du fret, à travers l'exploitation du réseau maillé devant résulter de l'accomplissement du projet à l'horizon fixé.

Le cadre de réflexions d'un groupe de travail (GT) transversal Fret/Logistique

Que soit retenue ou non la requête du GIR Maralpin sur la constitution d'un autre Groupe de travail transversal dédié celui-là à l'Aménagement du territoire, les réflexions du GT Fret/Logistique ne pourront éluder la prise en compte conjointe de trois séries d'enjeux.

Aménagement du territoire

Face à la métropolisation anarchique, à l'extension urbaine et à la consommation immodérée de l'espace, constatées par les études académiques de l'*Observatoire des territoires et de la métropolisation dans l'espace méditerranéen* (OTM) et les états des lieux dressés par les services de l'État, à l'occasion notamment des *directives territoriales d'aménagement* (DTA) et de leurs suivis [*Prospective territoriale 06* et *Suivi-évaluation de la DTA*], la réalisation d'une ligne nouvelle est en mesure de répondre à la fois au renforcement

- de la liaison internationale circumméditerranéenne
- des liaisons entre pôles métropolitains
- des liaisons internes aux di/tripôles majeurs que constituent
 - Marseille-Aix-Toulon
 - Cannes-Nice-San Remo (Riviera Ligure)

avec, pour impératif catégorique, celui d'implanter les gares en centres ville aux fins de valoriser leur cœur, de favoriser leur densification en "reconstruisant la ville sur la ville", et de mettre un frein à l'étalement urbain.

Report modal fret

La prise en compte du fret doit également faire partie intégrante du projet aux niveaux :

⁴ Jacques Molinari "*Les fausses routes de la LGV Paca, ou Comment remettre le tracé des Métropoles sur la bonne voie*" (Synopsis) ; 5 pages ; 18 octobre 2008

⁵ Marc Reverchon "*Synthèse de études comparatives (RFF et SNCF) entre les tracés*"

⁶ se référant à de nombreuses études du GIR Maralpin dont mention est faite en fin de document

- international, afin de faire face aux acheminements⁷ présents et futurs (au-delà même de la réalisation du Lyon-Turin, ne serait-ce que pour la sécurisation de cet itinéraire),
 - interportuaire (Marseille-Toulon-Gênes),
 - de la logistique métropolitaine pour l'approvisionnement-desserte des cœurs de métropoles,
- dans un souci de cohérence avec les modes routiers et le cabotage maritime.

Logistique urbaine

Insuffisamment prise en considération à ce jour par les grandes collectivités, elle ne figure même pas dans certains grands projets d'aménagement tels l'Opération d'intérêt national (OIN) de la Plaine du Var.

Le stade d'avancement du projet de groupe de travail Fret/Logistique

Demande conjointe du GIR Maralpin et du Cluster Paca Logistique de création d'un groupe de travail transversal portant sur les fonctionnalités fret et logistique du réseau maillé ferroviaire devant résulter de la construction de la nouvelle infrastructure

À l'issue du seul comité territorial (CoTer) auquel il ait été convié à participer (celui des Alpes-Maritimes), le GIR Maralpin a formulé le 5 juillet, en son nom et à celui du *Cluster Paca Logistique*, auprès de la Préfecture 06 et du Chef de la Mission LGV, la demande de création de ce groupe transversal devant pallier la non prise en compte dans le projet des problématiques fret et logistique, tant au niveau des métropoles que de l'Arc méditerranéen.

Dans sa réponse en date du 26 juillet, la Préfecture 06, a fait connaître sa décision de soumettre cette proposition au prochain CoTer 06, ainsi qu'aux autres CoTer 13 & 83, devant se tenir tous trois en septembre prochain.

La prise en considération de la demande par RFF

Cette procédure semble cependant en bonne voie, d'autant plus que l'un des porteurs du projet a été sollicité dès le 23.08.2011 par RFF⁸ d'avancer des propositions de formulation d'une charte de référence et de désignation de participants au GT.

Ces propositions doivent parvenir au plus tard à RFF avant la réunion du CoTer 06 (09.09.2011)

Sur la composition du Groupe de travail

Bien que la composition finale du groupe de travail soit laissée au libre arbitre du Comité de pilotage, et des Préfets, les porteurs du projet, qui ont été sollicités par RFF maître d'ouvrage pour formuler des propositions, attachent de l'importance à ce que soit soumise aux Autorités, une liste d'experts et de spécialistes reconnus et motivés pour être en mesure de conférer au groupe de travail la sérénité et le recul, afin d'inscrire la réflexion dans le long terme et à l'échelle adéquate.

Ce panel à soumettre aux Autorités devra comprendre en son sein, outre les spécialistes et experts régionaux, des experts représentatifs d'institutions françaises (CERTU, INRETS, etc.) mais aussi des régions voisines (Ligurie et Catalogne), ces derniers étant appelés à situer les débats au niveau des enjeux de l'Arc méditerranéen.

La participation de ces derniers experts pourrait être sollicitée en se référant à la clause prévue à l'article 4 "*Définitions du public et des acteurs*" de la Charte de concertation, à savoir : "*Des experts extérieurs peuvent être mobilisés pour éclairer les échanges à la demande des acteurs*".



⁷ en 2009, près de 50 % du trafic routier annuel entre la France et l'Italie était acheminé par la route au franchissement de Vintimille (17,1 millions t) contre 10,2 Mt au Fréjus et 7,6 au Mont-Blanc [Alpinfo 2009, DETEC, Office fédéral des transports (27.10.2010)]

⁸ M. Julien CHASSAGNE, Responsable des études socio-économiques - RFF, mission LGV PACA

ANNEXE - Rappels sur les modalités de déroulement du projet LGV-Paca

[1] La gestion et la conduite du projet

- (a) Elles sont ponctuées par de réunions quasi trimestrielles du **Comité de pilotage** (COFIL) réunissant les cofinanceurs
- (b) Toutes ces réunions sont précédées par des réunions des trois **Comités territoriaux** (COTER), un par département (COTER 13, COTER 83, COTER 06) qui réunissent les collectivités locales non financeurs ainsi que quelques représentants sélectionnés de la société civile, ainsi le GIR Maralpin est-il membre du COTER 06, qui a tenu sa première réunion le 4 juillet et tiendra sa seconde le 9 septembre..
- (c) Ces COTER constituent les uniques "guichets d'entrée" de propositions qu'ils transmettent ensuite aux COFIL

[2] La concertation

RFF veut aller très vite (avant les élections présidentielles) et semble souhaiter privilégier l'un des quatre tracés qu'il a sélectionnés mais qui tous, dans les Alpes-Maritimes, vont à l'encontre de certaines des propositions et analyses émises par l'un des porteurs du projet.

La concertation se déroulera du 15 septembre au 15 décembre 2011

Le dispositif de concertation est le suivant

(a) Il est supervisé par un **Collège des Acteurs** (COLAC) qui réunit les représentants des acteurs non cofinanceurs pour faire part au Comité de pilotage de leurs avis et observations sur le déroulement du projet et plus particulièrement de la concertation.

(b) **Groupes de travail géographiques**, découpant tout l'espace en "sections longitudinales", département par département, puis au sein de chacun de ces départements :

Bouches-du-Rhône : 3 GT

Var : 3GT

Alpes-Maritimes : 4 GT

GT Ouest (Cannes-Grasse)

GT Sophia-Antipolis (car projet de gare à Mouans-Sartoux)

GT Nice

GT Paillons-Riviera

(c) **Groupes de travail thématiques** (qui peuvent être transversaux)

Pour le moment, à notre connaissance, seule se concrétiserait la création du GT Fret/logistique, celle d'un GT Aménagement du territoire étant en attente de prise en considération.

[3] Le fonctionnement présumé d'un groupe de travail

Selon la Charte de la concertation, la création et le périmètre de travail des groupes de travail géographiques ou thématiques sont décidés par les Comités territoriaux. On peut présumer qu'il n'en sera pas autrement pour la désignation de la composition des groupes et du déroulement.

Si l'on se réfère au fonctionnement des Groupes de travail géographiques dont les calendriers ont déjà été portés à connaissance par RFF, le nombre de réunions à prévoir serait au plus de quatre (4) régulièrement répartis entre les dates butoir des 19 septembre et 28 novembre.

