



Jeudi 28 mai 2009

Toulon - Chambre de Commerce et d'Industrie du Var

**Organisé par la Société Française des Urbanistes (SFU) et le GIR Maralpin
 avec le concours de l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni (IIC) [Genova, Italia]
 et les soutiens
 de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence
 et de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var**

Séminaire

***Le développement durable des métropoles de l'Arc méditerranéen,
 de Gênes à Barcelone,
 à l'heure des gares de la grande vitesse ferroviaire***

Rencontre, sur invitation des Chambres de Commerce, Urbanistes et Collectivités régionales, portant sur la conjugaison des différentes politiques de transports aux échelles territoriales, régionales, nationales et européenne, sur le traitement en PACA de la liaison fret/voyageurs Gênes-Marseille-Barcelone à l'échelle européenne, ainsi que sur l'adaptation des gares-centre aux canons controversés de la grande vitesse et de la grande capacité.

Cette rencontre est la troisième d'une série de quatre, tenues, pour les deux premières, le 28 mars 2009 à Nice (séminaire), les 23 & 34 avril à Gênes (Voyage d'études), et, pour la dernière, le 3 juin à Mouans-Sartoux (Atelier-Table ronde), toutes axées sur le projet de ligne à grande vitesse en Région Paca et l'Arc méditerranéen ferroviaire et s'inscrivant dans une contribution collective à la "mission bons offices" confiée par le Ministre d'État Jean-Louis Borloo à M. Yves Cousquer, chargé de rendre son rapport pour le 15 juin 2009 sur la suite à donner au projet de ligne à grande vitesse en PACA.

COMPTE RENDU

Établi à partir du relevé de notes dressé en séance par Gabriel Jourdan

TABLE DES MATIÈRES

A. Ouverture

Accueil de la CCI du Var

Philippe BARTIER

Introduction au séminaire

Jean-Pierre GAUTRY

B. Communications

Présentation de l'arc méditerranéen : "De la conception aux enjeux actuels"

Jean-Pierre GAUTRY

Les travaux de l'association LGV Provence Côte d'Azur et du programme ARCOMED

Robert HÉNAFF

Interventions : Jean-Pierre GAUTRY ; Robert GONTIER ; Pierre QUILLIET

L'aire Marseillaise, l'Europe et la Méditerranée

Louis ALOCCIO

L'histoire du projet de gare de LILLE EUROPE

Francis AMPE

Interventions : Paul SERRE ; Robert GONTIER ; Paul SERRE ; Francis AMPE

Des arguments techniques pour "remettre le tracé des métropoles sur la bonne voie"

Jacques MOLINARI

La position des urbanistes de la SFU-PACA

Eric MARRO

C. Débat

Louis ALOCCIO

Jacques MOLINARI

Paul SERRE

Frédéric ROUX

Jean-Pierre GAUTRY

Francis AMPE

Robert GONTIER

Pierre QUILLIET

Robert GONTIER

Robert HÉNAFF

Jacques MOLINARI

Jacques MATTEODO

Camille LE FLOCH

Gabriel JOURDAN

Jean-Pierre GAUTRY

A. OUVERTURE DU SÉMINAIRE

Accueil de la CCI du Var

Philippe BARTIER, *Vice-président de la CCI du Var, en charge des Transports et de l'Aménagement du Territoire*, accueille les participants au nom du Président **Jacques BIANCHI**, empêché par un déplacement à Paris

Introduction au séminaire

Jean-Pierre GAUTRY, *Président national de la Société française des urbanistes (SFU)* remercie vivement Monsieur Philippe BARTIER et la Chambre de Commerce et d'industrie du Var ainsi que le Président de la Chambre régionale de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence (CRCIMP), Jacques BIANCHI, de l'accueil réservé aux membres du présent Séminaire.

Jean-Pierre GAUTRY rappelle qui sont les organisateurs (GIR Maralpin, IIC Gènes, SFU) de cette session d'études et souligne la présence d'étudiants de l'IAR qui font un travail sur la LGV PACA dans le cadre de leur première année de Mastère sous la direction de Francis AMPE.

B. COMMUNICATIONS

Présentation de l'arc méditerranéen : "De la conception aux enjeux actuels"

Jean-Pierre GAUTRY

Président national de la Société française des urbanistes (SFU)

Cette présentation vise à retracer l'histoire de la structuration "politique" de l'arc méditerranéen "Latin" (Espagne - France - Italie).

La structuration politique de l'arc méditerranéen a commencé il y a 22 ans en "réaction" à la notion de "banane bleue" (axe de la dynamique économique européenne de Londres à Milan).

Puis il y a eu un travail pour montrer l'existence d'une réalité économique et sociale de l'arc méditerranéen. Les associations professionnelles d'urbanistes, mais aussi les chambres de commerce, ont été moteurs dans cette dynamique au travers de la "déclaration d'Avignon" en 1989. Cette déclaration, associant urbanistes, CCI et collectivités territoriales (essentiellement italiennes et espagnoles) identifie des thèmes communs aux territoires de l'arc méditerranéen : les villes et les ports, l'eau, les grandes infrastructures. Elle s'est prolongée par la création d'une "association de l'arc méditerranéen" longtemps présidée par Jean-François LAMOUR, qui a ensuite débouché sur le projet ARCOMED.

L'État français a également joué un rôle dans cette émergence de l'arc méditerranéen au travers de M. François LEBLOND (à l'époque Préfet du Vaucluse et actuel Président de l'association TGV Côte d'Azur) et M. Jean FREBAULT pour le compte de la DATAR.

L'arc méditerranéen vient en complément d'autres concepts d'organisation du territoire européen et s'inscrit aussi dans divers cadres de réflexions impulsés par l'Europe comme le "schéma de développement de l'espace communautaire" ou les "programmes Interreg" qui visent à renforcer la cohésion territoriale et le maillage entre les régions européennes.

Il faut aussi intégrer à une échelle plus large les réflexions du "Plan Bleu" à l'échelle de tous les pays riverains de la Méditerranée (impulsé par l'ONU) et le processus de Barcelone (articulation UE / Rives sud et Est de la Méditerranée).

La réflexion actuelle sur le Grenelle de l'Environnement donne l'occasion de repenser les politiques

d'infrastructures de transport nationales en faveur du report modal vers les modes non-routiers. L'objectif est aussi de passer d'un réseau ferré et fluvial essentiellement "nord / sud" à un réseau qui intègre des liaisons "est / ouest", tant pour les flux de marchandises (liaisons Espagne - Italie) que pour les flux de voyageurs. Il faut enfin intégrer la dimension des liaisons intercités à l'échelle régionale ou interrégionale (chapelet des villes de l'arc méditerranéen). Toutes ces réflexions doivent être intégrées pour la définition du tracé de la future LGV PACA.

Les travaux de l'association LGV Provence Côte d'Azur et du programme Interreg ARCOMED

Robert HÉNAFF

Conseiller du Préfet Leblond (Association LGV-PCA)

Ingénieur général du GREF, Robert Hénaff est le collaborateur du Préfet François Leblond, président de l'Association LGV-PCA, elle-même promotrice du Projet européen ARCOMED dont R. Hénaff dégage les enseignements.

L'arc méditerranéen de Barcelone à Gènes, c'est plus de 16 millions d'habitants et une richesse économique équivalente à celle du tiers du PIB total de la France.

ARCOMED regroupe la Région Ligurie et la CCI de Gènes, la région PACA et la CRCI PACA, la Région Languedoc Roussillon et la CRCI Languedoc Roussillon, ainsi que la Generalitat de Catalogne et l'Association LGV Provence Côte d'Azur.

L'objectif d'ARCOMED est de mieux connaître techniquement l'existant, ainsi que les travaux et projets en cours, et de produire un argumentaire permettant l'inscription de la LGV entre Gènes et Marseille au réseau transeuropéen de transports.

Les travaux d'ARCOMED ont duré deux ans (2006 / 2008) et sont résumés dans un opuscule de 60 pages complétées par un site Internet ou sont téléchargeables les études intégrales (plus de 2000 pages dont de très nombreuses données socio-économiques et analyses sur l'état actuel des systèmes de transport ferrés).

La présentation de ce jour sera centrée sur les impacts d'une ligne nouvelle entre Gènes et Barcelone.

1 - En matière de transports, on pourrait tabler sur :

- Plus de trafic ferroviaire TGV voyageurs
- Moins de trafic routier, ce qui est intéressant au regard des points de congestion routiers autour des grandes agglomérations
- Développement des échanges et de la desserte des villes-relais comme l'Est Varois, l'Ouest des Alpes-Maritimes qui sont des pôles ayant une forte potentialité de développement.
- Grâce à la libération des sillons sur la ligne existante, on pourra assister à une hausse du trafic TER (RER) et du trafic fret. Pour ce qui concerne la ligne nouvelle en elle-même, l'ensemble des partenaires du réseau ARCOMED à l'exception de la région PACA ne comprennent pas pourquoi la LGV PACA n'intègre pas une mixité fret, compte tenu des lignes mixtes existantes ou projetées en Espagne, en Languedoc, en Italie.

2 - En matière de mobilité des hommes et des richesses, on pourrait tabler sur :

- Une extension des échanges professionnels entre les villes du réseau (colloques, échanges scientifiques, étudiants, voyages d'affaires)
- Une extension des bassins d'emplois, une intégration de bassins d'emplois proches
- Une extension des déplacements liés aux loisirs et au tourisme. Sur ce plan, il y a une sous-estimation évidente dans les études de la LGV PACA de la part des déplacements touristiques liés à l'Italie

3 - En matière de développement territorial et d'urbanisme, on pourrait tabler sur :

- Le développement des résidences principales
- Effets sur le tourisme : développement des courts séjours et de la fréquentation si la LGV induit une extension du bassin de chalandise (axe est / ouest pour PACA)
- Une stimulation de l'activité économique dans certains secteurs

- Les impacts des travaux sur l'emploi (plusieurs milliers)
- La requalification des gares et des quartiers de gare et leurs impacts urbains.
- Par contre, et contrairement aux idées reçues, il n'y a pas de liens évidents entre la hausse des prix du foncier et l'arrivée du TGV. Pour Marseille, il est difficile d'isoler l'effet TGV de l'effet EUROMÉDITERRANÉE dans la hausse des prix fonciers à Marseille, car, dans beaucoup d'autres villes desservies par le TGV, on n'a pas de croissance des prix fonciers.

4 - En matière d'environnement, il faut souligner que :

- L'Italie et l'Espagne sont largement en avance dans le cadre des politiques d'infrastructure de transport "non-routières" : le Grenelle de l'Environnement français arrive en temps opportun pour nous permettre de les rejoindre
- Les emprises foncières d'une LGV sont deux fois inférieures à celles d'une autoroute
- Il faut prendre en compte le problème des remblais / déblais et des contraintes topographiques dans la conception de la ligne
- Sur les ouvrages d'art, il faut intégrer la possibilité de les monumentaliser pour faciliter leur insertion (ex. du viaduc de Millau ou de Ventabren).
- En matière de biodiversité : il y aura des impacts que l'on sait minimiser, mais pas supprimer.
- Sur l'agriculture et la viticulture : il y aura clairement des perturbations, c'est un impact à prendre en compte et à anticiper très en amont. Mais les expériences récentes (ex. de la LGV Perpignan - Figueras sur le vignoble catalan ou du vignoble de Champagne) montrent que la négociation fine entre le maître d'ouvrage, les propriétaires et les associations agricoles et viticoles permettant de trouver des solutions au cas par cas, surtout si on anticipe beaucoup.
- Pour le bruit : c'est un problème là encore soluble grâce aux protections phoniques et aux indemnités des riverains.
- Effet de serre : le bilan du TGV est clairement inférieur à celui de la voiture et de l'avion.
- En matière de report modal : le TGV favorise le report modal de la route vers le rail, mais sans forcément générer une inversion de tendance radicale. Les retours d'expériences passés montrent que c'est surtout un ralentissement de la croissance du trafic qui est observé, au moins pendant quelques années, mais le trafic global ne baisse pas. Il faut que les gares soient réellement intermodales pour générer du report modal.

5 - En définitive :

- Il est très important de définir des politiques d'accompagnement territorial du projet de LGV, pour les gares et leur accompagnement intermodal, le développement économique et territorial, l'intermodalité, la formation de la main d'œuvre, le tourisme
- De manière idéale, le projet de territoire doit préexister au projet d'infrastructure et doit servir de cahier des charges pour la conception de l'infrastructure.
- L'existence d'un projet de développement territorial est également un argument majeur pour convaincre la Commission Européenne de financer le projet. A titre d'exemple, l'Europe a financé 50 % du coût du tunnel transfrontalier de Perpignan - Figueras.

Jean-Pierre GAUTRY

Président national de la Société française des urbanistes (SFU)

Rappelle l'enjeu d'une offre globale à l'échelle de l'arc méditerranéen latin, notamment pour le fret, basé sur la mise en réseau des ports, des aéroports, du ferroviaire et des villes.

Le Conseil Européen des Urbanistes est prêt à défendre le dossier de la ligne nouvelle Barcelone - Gênes auprès de la commission européenne.

Robert GONTIER

Chargé de Mission au CG 83 ; Représentant du Conseil Général du Var à la mission COUSQUER)

Il est essentiel de développer les transports locaux, internes aux métropoles.

Les objectifs de la LGV doivent intégrer le développement du TER sur le réseau classique. Il faut une

vision globale du développement des transports à l'intérieur de la région, intégrant TER et TGV. La difficulté d'intégrer cette approche globale a ralenti l'avancement du dossier de la LGV Paca.

Pierre QUILLIET

Vice-président de la FNAUT-PACA

Il est important que la LGV desserve les pôles urbains et que les gares soient intermodales. Il faudra développer les services "TER-GV" ou "IC-GV" reliant les métropoles de PACA.

Il cite l'exemple d'Anvers où la LGV récemment construite passe en tunnel sous la ville et dessert la gare centrale, alors qu'avant la LGV, la desserte Grandes Lignes d'Anvers se faisait par une gare excentrée.

L'aire Marseillaise, l'Europe et la Méditerranée

Louis ALOCCIO

Premier Vice-président de la CCI de Marseille Provence

La métropole marseillaise est dessinée dans ses contours par les flux de mobilité quotidienne (notion de région urbaine de Marseille-Aix)

La métropole marseillaise se doit d'exister en Europe pour pouvoir exister dans son rôle d'articulation entre l'Europe et la Méditerranée.

A ce titre, la CCI et les acteurs du projet métropolitain de l'aire métropolitaine marseillaise souhaitent s'inscrire dans le "top 20" : il s'agit de passer de la 23^{ème} place à la 20^{ème} place dans le concert des métropoles européennes, en jouant sur des "accélérateurs du développement métropolitain" que sont la grande accessibilité, l'enseignement supérieur et la recherche, la culture (candidature "capitale européenne de la culture"), l'amélioration des déplacements internes à la métropole.

Dans ces accélérateurs métropolitains, le schéma d'infrastructure est central, avec l'enjeu de développer des liaisons est / ouest vers l'Italie et l'Espagne en misant notamment sur la LGV Paca.

Un autre atout de Marseille pour accélérer son développement métropolitain, est de jouer sur son positionnement méditerranéen et la complémentarité avec les autres villes de l'arc latin. Les thèmes fédérateurs de complémentarités à cette échelle peuvent être la mer, la logistique, les technologies de la mer, le tourisme, l'agroalimentaire

Un territoire, une métropole, doit, comme une entreprise, avoir un positionnement, c'est à dire un certain nombre de produits spécifiques qui, même s'ils ne sont pas dominants, positionnent la métropole et lui donnent un rayonnement mondial. A ce titre, la métropole Marseille Provence aimerait être la plaque tournante à l'échelle mondiale de la formation et de l'information sur la Méditerranée et ses civilisations, ses cultures, ses technologies.

Enfin, pour arriver à mettre en œuvre cette stratégie de métropolisation, il faut "jouer collectif", ce qui est probablement le plus dur à l'échelle du territoire. Le succès du projet "Marseille capitale européenne de la culture" est la première illustration de ce jeu collectif à l'échelle d'une aire métropolitaine marseillaise élargie, d'Arles à Toulon.

Jean-Pierre GAUTRY

Président national de la Société française des urbanistes (SFU)

Cette dimension du "jeu collectif" est aussi valable pour la LGV Paca.

L'histoire du projet de gare de LILLE EUROPE

Francis AMPE

Enseignant à l'Institut d'Aménagement Régional (IAR) de l'Université d'Aix-Marseille III -

Francis AMPE, Ingénieur et urbaniste, a occupé d'importantes fonctions éditaires et institutionnelles ; ancien directeur de l'agence d'urbanisme de Lille, il a été expert pour la DATAR et est actuellement

enseignant à l'IAR. Il souhaite nous raconter l'histoire de la naissance d'EURALILLE

La gare de Lille est à relier à la longue histoire du projet de tunnel sous la Manche. En 1975, il y a eu un premier projet de LGV Paris - Londres / Nord Europe avec un premier projet de tunnel sous la Manche qui a échoué suite à l'opposition des anglais.

Le projet est relancé en 1981 sur l'initiative de Pierre MAUROY lors d'un "Conseil Franco Britannique". Margaret THATCHER accepte mais à condition que cela ne coûte pas d'argent public.

Le traité franco britannique permettant le tunnel sous la Manche est signé en 1986 et la SNCF est candidate pour exploiter le futur axe ferré. La LGV Paris - Londres est alors tracée ... avec une gare de Lille à la campagne. Pierre MAUROY refuse et demande que la gare de Lille soit à Lille, ce qui a abouti à la modification du projet de LGV.

Mais le nouveau tracé de la LGV est plus cher et fait perdre ... une minute aux TGV allant en Angleterre. La SNCF exige que le surcoût de 800 millions de francs lui soit compensé.

La décision politique est prise de faire la ligne, reste le problème des 800 millions. L'État accepte de prendre à sa charge 400 millions suite à une négociation entre Pierre Mauroy et Jacques Chirac. Il reste à trouver 400 millions. L'idée émerge alors de faire le projet EURALILLE afin de "faire payer" ces 400 millions par la taxe professionnelle générée par les entreprises qui s'implanteront dans le quartier d'affaires.

EURALILLE est une réelle centralité économique pour l'agglomération lilloise. Cette gare TGV de cœur de ville + le projet EURALILLE ont rendu possible l'émergence d'une dynamique et d'une visibilité métropolitaine pour Lille. Elle a par exemple rendu possible la candidature de Lille 2004 pour les JO puis le succès de la candidature de "Lille Capitale Européenne de la Culture" qui a fait exister Lille en Europe.

En définitive, pour les territoires métropolitains, le choix, c'est soit de s'isoler, soit de rentrer dans cette dynamique de la métropolisation et du développement.

On peut faire un parallèle entre la situation de Lille dans les années 80 et la situation actuelle de Marseille : les lillois ne comprennent pas pourquoi on n'a pas DÉJÀ choisi le tracé des Métropoles !

Paul SERRE

Directeur de l'agence d'urbanisme du Pays d'Aix

Paul SERRE est d'accord sur le parallèle entre Marseille et Lille, mais avec un bémol, c'est que les montants financiers avec la LGV Paca sont considérablement plus élevés que les montants qui étaient en jeu sur la LGV Nord Europe.

Il souhaite également revenir sur l'articulation entre ingénieurs et politiques. Généralement, l'ingénieur d'infrastructures "répond au programme", c'est-à-dire aux questions qui sont posées par un maître d'ouvrage, ou par le politique. Donc tout dépend de la manière dont la question est posée. Si la question posée, c'est "relier Paris à Nice dans le temps le plus court", la réponse est vite trouvée !

Or, pour beaucoup d'ingénieurs d'infrastructures et de maîtres d'ouvrages, la vision "aménagement du territoire" est peu présente, voire absente : les "ingénieurs infra" ont avant tout une vision centrée sur la performance technique. Il faut arriver à intégrer dans le cahier des charges / dans le programme de conception de l'infrastructure, la question de développement et de l'aménagement du territoire.

La volonté de minimiser les coûts du projet dans une perspective comptable peut également faire que la solution choisie ne soit pas optimale sur le plan de l'aménagement du territoire.

L'enjeu de la mission COUSQUER est de revenir à la question de la desserte globale du territoire de PACA par le mode ferroviaire, que ce soit en TGV ou en TER.

Il faut sortir de la querelle de tracé pour aller vers une réflexion sur l'utilité des investissements pour la desserte globale du territoire, et faire une analyse sur les différences de desserte offertes par chaque scénario de LGV pour les TGV et les TER, puis de mettre cela en rapport avec les coûts globaux du projet (TER + TGV). Sur ces aspects, il y a de réelles différences de fonctionnalité entre les scénarios ; par ailleurs, la différence de coûts entre ces derniers n'est pas si forte lorsqu'on raisonne en termes de

coût global TER (aménagement du réseau classique) + TGV (aménagement de la ligne nouvelle).

L'inquiétude que l'on peut avoir, c'est sur le coût global de l'opération et la capacité des acteurs à financer ce projet.

Robert GONTIER

Chargé de Mission au CG 83 ; Représentant du Conseil Général du Var à la mission COUSQUER)

Robert Gontier souhaite rappeler l'historique du projet de LGV PACA : lorsque les études de la LGV ont été relancées par l'État au début des années 2000, il y a eu une multitude de tracés étudiés ... mais aucun ne desservait Toulon et Marseille, ce qui est apparu comme inacceptable aux yeux des élus départementaux.

Avant le débat public, lors d'un comité de pilotage, Horace LANFRANCHI (Président du Conseil Général du Var) et Claude VALLETTE (adjoint au maire de Marseille) ont demandé que RFF étudie des tracés passant par Marseille et Toulon. RFF a proposé des solutions fort coûteuses et manifestement peu étudiées.

Face aux réticences de RFF pour étudier des solutions "crédibles" de desserte de Marseille et Toulon, les collectivités toulonnaises et marseillaises ont fait réaliser des études de recherche de possibilités d'implantation de gare nouvelle au plus proche du cœur de l'agglomération toulonnaise (l'hypothèse initiale étant une gare à Cuers) qui ont abouti au scénario de la gare de "Toulon Est" et à l'idée d'une gare souterraine sous la gare Saint-Charles.

Pour Toulon, l'hypothèse de la gare à Toulon Est est issue d'une proposition des collectivités locales émise lors du débat public, et non pas de RFF. Cette proposition des collectivités ne visait pas à établir un tracé définitif. L'objectif était d'interpeller RFF pour démontrer qu'il est possible d'envisager une desserte de Toulon au plus près du cœur d'agglomération pour un coût raisonnable et sans pénaliser de manière excessive le temps de parcours entre Paris et Nice.

Paul SERRE

Directeur de l'agence d'urbanisme du Pays d'Aix

Paul Serre indique que les études en cours offrent un niveau d'approche très précis pour répondre aux questions sur la desserte globale du territoire de PACA en TGV et TER.

Ces approches sont très détaillées et permettent de chiffrer de manière détaillée les investissements complémentaires à la LGV PACA qu'il faudra réaliser sur le réseau classique pour répondre aux programmes de desserte TER et TGV.

Francis AMPE

Enseignant à l'Institut d'Aménagement Régional (IAR) de l'Université d'Aix-Marseille III

Le but d'un ingénieur est de répondre aux problèmes qu'on lui pose. Donc tout dépend de la question ! Si la question, c'est aller de Nice à Paris le plus vite possible, la réponse c'est l'avion !!! Si c'est le train (investissement de très long terme), il devient absolument nécessaire de poser la question "à partir des enjeux d'aménagement du territoire". Dans cette perspective, il est évident que le train doit desservir les villes du littoral et contribuer à l'aménagement du territoire et à la cohésion régionale.

À Lille, la LGV a aussi permis de libérer des sillons sur la voie classique, qui ont permis le développement du fret et de la logistique, d'où le développement de l'intermodalité avec le fluvial et la relance du projet de canal Seine Nord Europe ... Là encore, cela illustre le cercle vertueux d'une conception des infrastructures qui part d'un projet d'aménagement du territoire.

Pour Marseille, l'enjeu est clair : Marseille est la capitale de la région PACA, donc elle ne peut pas accepter une solution qui ne vienne pas la relier correctement aux autres métropoles de la région !

Des arguments techniques pour "remettre le tracé des métropoles sur la bonne voie"

Jacques MOLINARI

Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

Les réflexions initiales de RFF proposaient des "fausses solutions ... à un problème qui n'était pas posé" ! En effet, la réflexion de RFF n'est pas partie d'une analyse des enjeux et objectifs relatifs à l'aménagement du territoire.

C'est pourquoi il faut intégrer dans la refondation du projet de LGV Paca les enjeux relatifs au transport de fret, aux liaisons inter-métropoles en PACA, au développement du TER, à la lutte contre l'étalement urbain, à la restructuration des villes

Pour répondre à ces enjeux d'aménagement du territoire (qui militent en faveur du scénario des Métropoles), il faut faire un détour par des questions techniques.

En effet, RFF avait verrouillé le débat avant qu'il ne commence en disant "le fret c'est impossible, les longs tunnels c'est trop cher, les gares de centre-ville c'est irréaliste, etc.". Or en Italie et en Espagne, on fait justement des LGV avec du fret, des longs tunnels, des gares de centres-ville ... dans des territoires tout aussi complexes et sinon plus accidentés que ceux de la région PACA !!

Ainsi, le modèle Italien prévoit :

- Des lignes à 300 km/h, mais mixtes (compatibles fret)
- Des lignes qui passent au cœur des villes (Turin, Bologne, Florence), avec des gares souterraines. A Florence, la municipalité et la Province ont imposé que la gare soit au cœur de la ville, à proximité immédiate de la gare centrale existante et sous son avant-gare, alors qu'il y a des emprises ferroviaires péricentrales qui auraient pu l'accueillir... mais, même à quelques kilomètres du centre historique, ce premier projet de gare TGV a été jugé comme trop éloigné du centre.
- Pour rendre possible ce passage au cœur de Florence et de Bologne, on a réduit la vitesse de la ligne : elle a été tracée pour 90 km/h (Florence) et 100 km/h (Bologne). Comme la quasi-totalité des TGV s'arrêtent dans ces gares, ce n'est pas idiot. En effet, la mise en vitesse d'une rame de TGV est très longue. Il faut environ 15 km pour passer de 0 à 300 km/h, idem dans l'autre sens pour l'arrêter. Donc, il est tout à fait réaliste de concevoir des LGV présentant des vitesses de ligne réduites aux abords des gares d'arrêt général (ou quasi-général) des TGV.

Ainsi, à Bologne : les caractéristiques de tracé sont conçues pour des vitesses inférieure à 160 km/h sur 8 km de part et d'autre de la gare TGV souterraine, laquelle est, pour les trains sans arrêt, franchissable à 100 km/h sur trois km. Cela permet de réduire le coût d'implantation de la gare, tout en étant pertinent en termes d'exploitation car la quasi-totalité des TGV s'arrêtent pour desservir Bologne. Par ailleurs, en Italie, les longs tunnels (deux de plus de 10 km et deux de plus de 15 km !) de la section Bologne - Florence sont ... monotubes !

Si on transpose ces réflexions entre Toulon et Marseille, sachant qu'il faudra 15 km au TGV pour atteindre 300 km/h en sortant de Marseille, puis qu'il faudra qu'il ralentisse 15 km avant l'arrivée à Toulon, il n'est peut-être pas nécessaire de tracer la voie pour 300 km/h entre ces deux villes.

Cette réduction des vitesses permet également de limiter la section d'air des tunnels, les rayons de courbure, ... donc le coût et les difficultés d'insertion de la ligne.

Il faut d'ailleurs souligner que, même en France, les idées évoluent. Ainsi, parmi les quatre scénarios qu'elle soumet au débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, RFF, propose un scénario de ligne *mixte* "LGV à 220 km/h et Fret à 120 km/h". RFF précise lui-même que ce scénario offre une très bonne capacité à long terme car il permet la constitution d'un "doublet de lignes" combinant la ligne historique et la ligne nouvelle mixte, donc pouvant accueillir tous types de trains. RFF souligne également que ce scénario permet une insertion plus facile de la ligne dans l'environnement sans pour autant dégrader de manière fondamentale le temps de parcours des TGV.

Pour la conception de la LGV PACA, il faut donc une logique de réseau maillé, qui permette de

sécuriser le réseau ferré régional en jouant sur la complémentarité LGV / ligne classique, en prévoyant de nombreux points d'interconnexion entre la LGV et le réseau classique, notamment au niveau des gares de centre-ville.

Jean-Pierre GAUTRY

Président national de la Société française des urbanistes (SFU)

Rappelle les enseignements de l'exposé de Jacques Molinari :

- La nécessité de prendre en compte la dimension "fret"
- La nécessité de placer les gares TGV au cœur des villes et en articulation avec les gares et les axes existants, dans une logique de réseau maillé.
- Ce réseau maillé avec des gares de centre-ville permet également de sortir les TGV des voies classiques tout en leur permettant de desservir les cœurs d'agglomération, ce qui permet de dédier les infrastructures historiques à la circulation des TER.

La position des urbanistes de la SFU PACA

Eric MARRO

Président de la SFU-PACA

Il faut intégrer l'incidence, dans le développement urbain, d'un équipement structurant comme une gare

Lorsque l'on ramène un équipement structurant au centre d'une agglomération, il se met en synergie avec d'autres et cela alimente la vie urbaine.

Les urbanistes souhaitent que les échelles des villes et des quartiers de gare soient présentes dans les débats, et pas uniquement l'échelle régionale ou nationale. On est aujourd'hui dans un tournant en matière d'urbanisme ou on essaye de penser la ville dans sa globalité (logique de mixité) et sortir de la logique de "zoning".

Les retombées d'un équipement aussi majeur qu'une gare LGV sur le développement urbain, aussi complexes à apprécier soient-elles, ne doivent pas être occultées par les difficultés à intervenir dans le tissu urbain préexistant. Il y a une véritable opportunité à réfléchir sur la restructuration des quartiers impactés et à élaborer des projets urbains ambitieux.

Sur le cas toulonnais, on a certes un tissu contraint, mais il y a aussi beaucoup de friches et de secteurs potentiellement mutables qui à l'horizon de réalisation de la LGV pourraient rendre possible sa réalisation, si on l'anticipe dès maintenant par la mise en place d'outils fonciers et d'un opérateur spécifique.

C. DÉBAT

Louis ALOCCIO

Premier Vice-président de la CCI de Marseille Provence

Un petit rappel : l'État, dans la DTA des Bouches du Rhône et la DTA des Alpes Maritimes, mentionne l'importance de relier en chapelet les métropoles de la région par le chemin de fer.

Jacques MOLINARI

Conseiller scientifique du GIR Maralpin

Rappelle que la configuration urbaine des villes n'est pas toujours très contraignante. A Toulon, la réutilisation de la plateforme PLM est tout à fait envisageable pour faire une gare de centre-ville [ainsi, sauf en sortie Est de la gare où le tracé actuel restreint la vitesse de ligne à 130 km/h (ce qui est

loin d'être sévère en regard des contraintes consenties à Bologne et Florence), tout le reste de la traversée de l'agglomération toulonnaise est compatible avec des vitesses de 160 km/h ; par ailleurs, la largeur des talus et tranchées de la plateforme PLM offre à cette dernière des potentialités d'élargissement à quatre voies peu dispendieuses. Idem à Cannes-la-Bocca. Idem à Nice-Ville/Nice-St Roch. Il n'y aurait donc qu'à Marseille où une gare souterraine soit nécessaire.

Paul SERRE

Directeur de l'agence d'urbanisme du Pays d'Aix

Attention : il ne faut pas sous estimer les problèmes de capacité sur les lignes ferroviaires, qui peuvent induire la nécessité d'emprises supplémentaires pour dédoubler les voies.

Par ailleurs, si l'insertion de la LGV impacte les tissus urbains ou des secteurs d'habitat, 20 ans cela fait très court car les temporalités d'évolution de la ville sont très lentes.

Frédéric ROUX

Ingénieur conseil indépendant

Il y a eu beaucoup de discours d'urbanistes et d'urbains ... mais il manque la réflexion des ruraux.

Il faut que les gares soient au plus près des villes. Ainsi, sur Toulon, il n'y a pas débat, la gare de Cuers est beaucoup trop loin, la gare de La Pauline est elle-même trop loin : la seule gare "logique", c'est Toulon Centre.

Mais le malheur, c'est qu'entre les gares, il y a des lignes et ces lignes doivent passer sur le territoire dans les vignes, les forêts, les villages ...

M. Roux apprécie le travail d'Yves COUSQUER et sa logique de raisonnement : il faut en premier lieu décider de la localisation des gares, puis tracer la ligne pour les relier, et intégrer également la desserte TER, y compris dans les secteurs qui ne sont pas encore desservis par le rail (Brignoles, St Maximin, etc.).

Jean-Pierre GAUTRY

Président national de la Société française des urbanistes (SFU)

Le discours de M. ROUX illustre le fait que l'urbanisme procède désormais de l'ensemble des activités humaines dans la mesure où elles s'articulent, dans le temps, avec les territoires... Ce qui signifie que l'urbanisme, depuis bien longtemps ne se limite pas à l'espace dense de la ville !

Francis AMPE

Enseignant à l'Institut d'Aménagement Régional (IAR) de l'Université d'Aix-Marseille III

À Lille, dans la négociation, le Conseil Régional a payé une partie de la LGV et a négocié en contre partie une hausse globale de l'offre de transports dans la région.

Si on fait un parallèle, pour que la population de PACA accepte le "traumatisme" que va représenter l'infrastructure de la LGV, il faut que cette dernière puisse bénéficier au plus large des retombées de la LGV afin que le projet apparaisse comme acceptable.

Robert GONTIER

Chargé de Mission au CG 83 ; Représentant du Conseil Général du Var à la mission COUSQUER)

Il y a un élément important à mettre en avant en termes de communication : tout le monde ne parle que des TGV vers Paris, alors qu'en 2020, seulement 1/3 des TGV seulement auront pour destination Paris. Il y a là un véritable enjeu de communication et d'appréhension globale des enjeux de gains de temps du parcours pour ne pas se limiter à Nice Paris. Ainsi, les Niçois sont très à cheval sur le temps minimal de parcours entre Nice et Paris (ce que l'on peut légitimement comprendre) alors que seulement 2 TGV par jour seront "directs sans arrêt intermédiaires" entre Paris et Nice.

Pierre QUILLIET

Vice-président de la FNAUT-Paca

Le plus gros des déplacements quotidiens s'effectue sur des distances relativement faibles autour des villes. Et il y a aussi des gros flux de déplacements entre les métropoles.

Sur les documents de RFF, il est indiqué que la gare de Toulon Est aurait 1,6 millions de voyageurs / an ... contre 5,6 millions pour Toulon Centre. Donc il faut mettre les gares au cœur des villes.

Il faut enfin parler de la situation de Draguignan qui n'est plus desservi par le train depuis les années 1980. Il faudrait reconnecter Draguignan au réseau ferré. Par ailleurs, la gare TGV d'Est Var qui serait au Muy complexifiera la desserte de Draguignan, une localisation aux Arcs serait meilleure.

Robert GONTIER

Chargé de Mission au CG 83 ; Représentant du Conseil Général du Var à la mission COUSQUER)

Précise que, dans le scénario Toulon Est, les TGV vers Paris continueraient à partir de Toulon Centre et que la gare TGV de Toulon Est serait "dédiée" aux TGV Province - Province.

Sur la desserte ferrée de Draguignan : il pense qu'on ne peut pas raccrocher tous les sujets à la LGV ... Le rétablissement de la desserte ferrée de Draguignan sera très complexe car les emprises ferroviaires ont été en partie utilisées par la voie rapide et que, dans Draguignan, il n'y a plus de place pour implanter une gare et pour implanter une voie nouvelle.

Sur la gare de l'Est Var : aux Arcs, il n'y a pas de place pour créer la gare TGV et les raccordements entre la LGV et la ligne classique, ce qui a justifié la recherche d'un site localisé entre Les Arcs et Le Muy. A titre personnel, Robert GONTIER pense que la future gare du secteur, cela sera la gare TGV et s'interroge donc sur le maintien à long terme de la gare des Arcs comme gare TGV.

Robert HÉNAFF

Conseiller du Préfet Leblond (Association LGV-PCA)

Pour la gare d'Est Var, il faut intégrer dans les prévisions tout le poids de la fréquentation touristique de cette zone.

Il faut intégrer aussi le fait que le secteur de Draguignan est le dernier espace libre aux portes de la Côte d'Azur, il faut donc y mettre des fonctions d'entretien des rames, de logistique liées au fret rapide, etc. cela pourrait faire un site de 200 à 400 ha autour de la gare, avec la gare, ses emprises, et ses fonctions annexes (accueil, hôtellerie, etc.).

Jacques MOLINARI

Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

On peut ne pas être d'accord sur cette consommation d'espace dans des secteurs qui sont restés naturels ! Pourquoi ne pas réutiliser les espaces ferroviaires existants (La Bocca, Nice St Roch, Parco Roya de Vintimille) pour implanter les gares et leurs annexes techniques ?

Jacques MATTEODO

Ingénieur DGA La Seyne en retraite

Propose une gare en surface à l'ouest de Toulon - La Seyne, baptisée TLS et remet au Président son cahier d'acteur du débat public intitulé "Pour une nouvelle LGV avec une gare souterraine desservant les centres de Toulon et de La Seyne"

Camille LE FLOCH

Étudiante IAR

La problématique de la LGV sous-tend tous les problèmes du territoire : il faut donc un projet de territoire à long terme pour penser ce projet, et que ce projet intègre les questions du développement durable.

Gabriel JOURDAN

Administrateur du GIR Maralpin ; Maitre de conférences à l'Institut d'urbanisme de Grenoble

Comme l'a d'ailleurs souhaité M. Yves COUSQUER, il faut intégrer la perspective 2040 dans la réflexion. Ainsi, en 2040, le coût des déplacements automobiles et aériens sera considérablement plus élevé que maintenant. Cela repositionnera les termes de la concurrence entre l'aérien et le ferroviaire mais aussi entre le rail et la route.

Dans cette perspective, il faut reconsidérer l'enjeu de la concurrence train / TGV en termes de temps de trajet entre Paris et Nice (le prix de l'avion risque de devenir tellement prohibitif que le TGV sera de toute façon en situation de quasi-monopole, même si le trajet se fait en 4H). Il faut aussi reconsidérer la localisation et la desserte des gares TGV : la gare TGV excentrée desservie principalement en voiture ne sera plus un modèle viable en 2040 !

Par ailleurs, en lien avec l'adaptation à la hausse du coût du déplacement automobile et avec les enjeux de maîtrise des gaz à effet de serre, la morphologie des villes évoluera vers plus de densité et un recentrage du développement vers les cœurs d'agglomération. Il convient d'intégrer ces enjeux dans la conception de la LGV Paca.

Jean-Pierre GAUTRY

Président national de la Société française des urbanistes (SFU)

Jean Pierre Gautry remercie l'ensemble des participants au Séminaire de Toulon, pour la qualité de leurs interventions. Il confirme qu'un compte rendu des travaux leur sera adressé.

Il rappelle la tenue de la dernière des quatre rencontres qui se déroulera sous la forme d'un Atelier-Table Ronde sur le thème " *L'Arc méditerranéen ferroviaire et l'incontournable traversée-desserte de la Côte d'Azur*", le 3 juin 2009 à Mouans Sartoux.

Il précise enfin que les conclusions de l'ensemble des travaux seront portées à la connaissance de Monsieur Yves Cousquer et de sa Commission.
