



## LGV PACA

### Charte de consultation des acteurs

### Compte-rendu de la réunion n°2 du groupe thématique aménagement du territoire

Tenue le 22/02/07 à Marseille - WTC

#### Participants : (par ordre alphabétique)

<b>Jean ALLIOT</b>	Train Avenir Centre Var
<b>Michel BOUISSON</b>	Association Collectif TGV Sud Var
<b>Jean-Pierre ESTELA</b>	MNLE Provence-Alpes-Côte d'Azur
<b>Jean-Paul FERRIER</b>	
<b>Robert GIORDANO</b>	CCI Var
<b>Jean GONELLA</b>	FARE SUD
<b>Brigitte GOURMANEL</b>	Cadde 06
<b>Jean Philippe ISNARD</b>	Association pour la promotion des transports publics
<b>Claude JULLIEN</b>	FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur
<b>Jean-Paul MENARD</b>	Association des amis du rail azuréen
<b>Jacques MOLINARI</b>	GIR MARALPIN
<b>Xavier MOIROUX</b>	AGAM
<b>Alain PATOUILLARD</b>	Association TGV Développement
<b>Sylvie PARCINEAU</b>	CCI Var
<b>Jean-Claude PERNOUD</b>	Association « Le Train Avenir Centre Var »
<b>Gérard ROBERT</b>	Association développement des transports publics
<b>Frédéric-Georges ROUX</b>	

<b>Dominique LECLUSE :</b>	SNCF
<b>Marine GRIMOLDI :</b>	SNCF
<b>Bernard GYSSELS :</b>	RFF
<b>Joël CONSTANS :</b>	RFF
<b>Sandrine RABASEDA :</b>	RFF
<b>Alain DESSAGNE :</b>	KFH (AMO RFF)

#### Intervenants :

<b>François CLANCHE</b>	INSEE
<b>Jean Claude JAGER</b>	Direction Régionale de l'Équipement (DRE)
<b>Dominique MUSSLIN</b>	Agence d'urbanisme d'Avignon (AURA)

#### Absents excusés :

Philippe CRETIN	Association Hyéroise pour le transport ferroviaire
Pierre QUILLET	FNAUT Var
René DEFURNE	Association Usagers de la gare des Arcs-Dranguignan

## **Ordre du jour de la réunion :**

- Point d'étape sur le programme des études complémentaires et sur l'avancée des autres groupes de travail thématiques,
- Interventions sur l'évolution de la démographie en PACA et la métropolisation,
- Tour de table sur les orientations et les mesures préconisées par les participants.

En préambule, Bernard GYSSELS remercie les participants et rappelle la signification donnée par RFF au travail du groupe « aménagement du territoire ». Il s'agit d'aboutir à des orientations et des propositions concrètes susceptibles de faciliter l'insertion du projet. Le bilan de la consultation des acteurs sera remis aux partenaires cofinanceurs pour éclairer leur prise de décision.

## **Point d'étape sur le programme des études complémentaires et sur l'avancée des autres groupes de travail thématiques**

Bernard GYSSELS remet aux participants un document de présentation précisant le cadre de l'expertise, la méthodologie des études et les différentes familles de solutions. Il ajoute qu'il ne s'agit pas d'étudier tout le réseau ferroviaire de Paca dans le cadre de la convention des études complémentaires mais bien les couloirs identifiés lors du débat public. En revanche, les autres lignes sont bien prises en compte dans le cadre des contrats de projet Etat-Région.

Bernard Gysseles indique que le groupe thématique milieu humain s'est réuni le 19 février 2007, le groupe thématique biodiversité milieu naturel le 20 février 2007 et le groupe thématique agriculture-viticulture le 21 février 2007.

## **Intervention de François CLANCHE Directeur Régional (INSEE) sur l'évolution de la démographie en PACA**

Le récent recensement montre une croissance soutenue de la population régionale à un rythme de 40 000 habitants de plus chaque année, un taux égal à celui de Rhône-Alpes et légèrement inférieur à ceux du Languedoc-Roussillon et de Midi-Pyrénées. Les 6 départements sont concernés mais la croissance du Var et des départements alpins, en proportion de leur population, est la plus forte. Toutes les grandes communes gagnent de la population ; les petites communes également, surtout lorsqu'elles sont situées en périphérie des aires urbaines, le long des axes de communication, entre Marseille et Toulon, Aix et Draguignan, Toulon et Draguignan, entre Cannes et Grasse, dans la logique des déplacements domicile/travail. Les nouveaux arrivants sont jeunes, plus jeunes que les résidents. La moitié des arrivants a moins de 30 ans, seuls 12% sont des retraités. 60% sont diplômés. On prévoit en 2030 de l'ordre de 750 000 à 1 million d'habitants de plus dans la région, soit environ 5,6 millions d'habitants au total. A cette date la population du Var devrait rejoindre celle des Alpes-Maritimes.

## **Interventions de Jean Claude JAGER et Dominique MUSSLIN sur la métropolisation**

L'observatoire de la métropolisation cherche à approfondir de façon collective les dynamiques à l'œuvre sur les territoires, les questions de mobilité aux différentes échelles de la métropolisation ainsi que l'approche des territoires par l'économie. Les infrastructures structurent et accélèrent la métropolisation : « le pas romain est devenu notre pas

quotidien ». Historiquement dans le delta rhodanien, on a d'abord construit autour de la présence de l'eau puis au 19<sup>ème</sup> siècle, l'urbanisation s'est organisée autour des voies ferrées. Aujourd'hui, les autoroutes réorganisent les territoires et notamment les trames urbaines. Les phénomènes démographiques les plus actifs s'attachent désormais aux échangeurs autoroutiers à des distances de l'ordre de 30 à 45 kms du centre des aires urbaines. Une gare nouvelle peut également accroître la polarisation démographique. Par ailleurs, les déplacements ludico/marchands sont à prendre en compte au moins au même niveau que les déplacements domicile/travail, ces derniers ne comptant que pour 1/3 des déplacements.

## **Orientations et moyens envisagés pour encourager les effets positifs et maîtriser les effets négatifs de la LGV PACA sur le territoire**

### Améliorer la mobilité pour garantir l'attractivité et la qualité de vie de la région

Les participants estiment que la qualité de la mobilité dans un territoire améliore son attractivité vis-à-vis de l'extérieur et la qualité de vie de ses habitants. A cet égard, la LGV devrait induire à la fois un effet d'image et un effet service, deux effets nécessaires à la compétitivité et à l'agrément de vie de la région Paca. Cela passe notamment par des relations rapides entre les 3 métropoles régionales dont il faut favoriser la coopération.

### Desservir la métropolisation existante plutôt que la diffuser

Les participants considèrent qu'il est peu probable que les élus de la région se donnent les moyens de contrarier les tendances actuelles à l'étalement urbain ou de limiter la liberté de se mouvoir. Pour autant, et en l'absence regrettée d'une véritable politique d'aménagement régionale, certaines orientations d'aménagement apparaissent comme plus souhaitables que d'autres. Il s'agit notamment de densifier la métropolisation là où elle existe déjà plutôt que de l'encourager à s'étendre dans des espaces à faible densité urbaine. Pour contribuer à contenir au mieux l'étalement urbain, la LGV devrait desservir les populations au plus près des centres villes et des gares existantes.

### Repenser et articuler les offres ferroviaires

La simple réouverture ou l'amélioration de lignes ferroviaires anciennes ne rencontre pas nécessairement les flux de déplacement structurés par la métropolisation et l'attractivité de la région. De même, on ne peut dissocier la LGV d'un réseau régional rapide pour éviter le recours à la voiture particulière. Il convient en conséquence d'articuler les mailles des différents réseaux de transport collectif, notamment le TGV, les TER et les transports urbains sans hésiter à construire certains barreaux ou à revoir la desserte. Dans cet esprit, la LGV devrait chercher à combiner TGV et TER dans des gares, existantes ou à créer, situées au centre des plus grandes densités urbaines. Pour certains, il convient de prendre en compte les habitants du centre var le long de l'A8 et ne pas s'intéresser qu'aux grandes métropoles ; pour d'autres, une ligne classique au centre var est un bon compromis qui permet d'accéder à Nice plus rapidement et de desservir l'intérieur de Var.

### Prendre en compte l'ensemble des déplacements dans la région

Les participants souhaitent que le projet de LGV Paca étudie des flux de déplacements mal appréhendés dans les enquêtes ménages à l'échelle départementale, notamment les déplacements ludico/marchands et les déplacements engendrés par les populations touristiques. A cet égard, la situation dans le Var devrait être examinée attentivement compte tenu de sa position centrale pour le projet. En termes d'aménagement, ils souhaitent connaître l'état des travaux conduits au niveau des SCOT.

## Eclairer la question de l'emplacement des gares

L'emplacement des gares apparaît comme déterminante pour le projet. Il est demandé de faire témoigner des acteurs qui ont fait des bilans sur les gares nouvelles, excentrées ou en cœur de ville, en France comme à l'étranger. Les cas des gares du Creusot et de Florence sont cités pour aider à la réflexion, notamment en ce qui concerne la gare nouvelle de Toulon et les différentes possibilités de gare nouvelle dans les Alpes-Maritimes. Les participants demandent à avoir des éléments pour identifier l'impact d'une gare nouvelle sur le prix du foncier et ses conséquences sur les autres déplacements. Concernant l'augmentation problématique du prix du foncier, on souhaite que des politiques publiques concertées soient mises en place, avec, comme pour ITER, la création de zones d'aménagement différé.

### **Prochaine réunion**

Elle aura lieu fin juin 2007.

Chaque participant complètera à cette occasion les orientations et les moyens envisagés pour maîtriser les effets négatifs et encourager les effets positifs de la LGV PACA sur le territoire.