



## LGV PACA

### Charte de consultation des acteurs

### Compte-rendu de la réunion n°3 du groupe thématique aménagement du territoire

Tenue le 4/07/07 à Marseille - WTC

#### Participants : (par ordre alphabétique)

<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>Gaston GARENNE</b>	TACV
<b>Jean GONELLA</b>	FARE SUD
<b>Robert HENAFF</b>	Association LGV Paca
<b>Jean-Pierre HUCHON</b>	CRCI Paca
<b>Xavier MOIROUX</b>	AGAM
<b>Germain NALLINO</b>	Amis du rail azuréen
<b>Jean-Claude SAPPA</b>	Association TGV Développement
<b>Pierre QUILLIET</b>	FNAUT Var
<b>Gérard ROBERT</b>	Association développement des transports publics
<b>Frédéric-Georges ROUX</b>	
<b>Bernard GYSSELS</b>	RFF
<b>Eric GILBERT</b>	RFF
<b>Sandrine RABASEDA</b>	RFF
<b>Alain DESSAGNE</b>	KFH (AMO RFF)

#### Intervenants :

<b>Jacques MOLINARI</b>	GIR MARALPIN
<b>Charles LAMBERT</b>	Consultant

#### Absents excusés :

Jean ALLIOT	Train Avenir Centre Var
Robert GIORDANO	CCI Var
Brigitte GOURMANEL	Cadde 06
Jean-Philippe ISNARD	Représentant la commune de Mouans-Sartoux
Jean-Paul MENARD	Association des amis du rail azuréen
Claude JULLIEN	FNAUT Provence-Alpes-Côte d'Azur
Sylvie PARCINEAU	CCI Var
Jean-Claude PERNOUD	Association « Le Train Avenir Centre Var »
Philippe CRETIN	Association Hyéroise pour le transport ferroviaire
René DEFURNE	Association Usagers de la gare des Arcs-Draguignan

## **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 la traversée des villes de Bologne et Florence par une ligne à grande vitesse et sur les effets des LGV sur les territoires,
- Validation / approfondissement des orientations et mesures proposées lors des 2 premières réunions

En préambule, Bernard GYSSELS remet une note sur l'avancement des réflexions des groupes thématiques établie au 28 juin 2007.

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

Bernard GYSSELS rappelle le calendrier des études : fin des études de phase 1 cet été, avec un Comité d'orientation prévu fin juillet 2007, lancement des études de phase 2 qui se termineront au 2<sup>ème</sup> trimestre 2008. L'objectif est de permettre une prise de décision ministérielle à partir de l'été 2008 pour lancer les études préliminaires sur une famille de scénarios. Une réunion des acteurs pourrait se dérouler en octobre 2007 au cours de laquelle chaque groupe de travail pourra rapporter ses travaux.

## **Intervention de Jacques MOLINARI (GIR Maralpin) sur les traversées de Bologne et de Florence par une ligne à grande vitesse**

Ces traversées se situent sur la voie à grande vitesse et à grande capacité Turin-Naples, un axe essentiel du réseau à grande vitesse italien. Ce réseau à grande vitesse est désormais intégralement mixte voyageurs/marchandises ; il dispose de nombreuses interconnexions avec les lignes classiques et traverse le cœur des agglomérations en créant des nœuds ferroviaires à forte intermodalité. Ces partis pris autorisent une réalisation puis une exploitation phasées ; chaque section apportant une amélioration de la desserte. La section Bologne-Florence, longue de près de 80 kms, est quasi intégralement réalisée en tunnels monotube à 2 voies ; les trains peuvent y circuler à 300 km/h conformément à la réglementation antérieure à la récente obligation de tunnels bitube au-delà de 10km.

Le nœud de Bologne s'articule autour de la gare centrale à laquelle une gare nouvelle est accouplée. A Florence, les élus unanimes ont souhaité développer la gare centrale en créant une gare nouvelle souterraine dessinée par l'architecte Forster. A Bologne, la ligne à grande vitesse passe sous la ville à 25 m de profondeur, à l'aplomb des lignes TER de surface, pour ne pas créer de perturbations dans la ville ; la gare souterraine, longue de 650 m, est alimentée par deux tubes à une voie. La vitesse y est limitée à 100 km/h, une vitesse qui donne plus de souplesse au tracé.

Pour Jacques MOLINARI, le modèle italien n'est pas celui d'une guerre contre l'avion mais d'une guerre contre l'automobile. Concernant les coûts élevés de tels aménagements, il estime qu'il faut mettre en regard les bienfaits qu'ils occasionnent pour les villes et les territoires et ne pas considérer ces coûts avec le seul regard de la rentabilité commerciale.

Certains participants regrettent la faiblesse, en France, des réseaux de bourgades moyennes qui rentabilisent le transport public. Ils déplorent le mitage qui, à l'inverse, promeut la voiture. Selon eux, lutter contre la déstructuration du territoire passe par la concentration des flux. A cet égard, une gare excentrée a tendance à éclater les flux et à

compliquer le transfert modal alors qu'un réseau de transport collectif compétitif peut se développer grâce à des trajets pendulaires massifs avec le centre ville.

Si tous s'accordent sur la nécessité d'un réseau ferroviaire maillé, certains considèrent que les contraintes financières obligeront à des choix en faveur des liaisons dont on a le plus besoin, par exemple entre Fréjus et Nice.

### **Intervention de Charles LAMBERT (consultant) sur les effets des LGV sur les territoires**

Dans un contexte de construction/concurrence européenne, de métropolisation et de rareté des fonds publics, on constate quatre effets génériques de la grande vitesse ferroviaire sur le développement et l'aménagement des territoires : rattachement au réseau européen, modification de l'image et de l'identité des territoires, révélateur et amplificateur de compétitivité là où des phénomènes sont déjà à l'œuvre, contribution à l'organisation du territoire à l'échelle nationale, régionale et locale. Mais ces effets génériques ne sont pas automatiques ; ils dépendent très largement de l'offre ferroviaire mise en place (OD, cadencement, fréquence, rabattements), des mesures d'accompagnement et de la coopération des acteurs.

Concernant les effets de la LGV Paca, les études préparatoires au débat public ont permis de distinguer :

- les effets probables sur la mobilité, l'image et l'intégration des territoires,
- les effets conditionnels, tels que les effets réseaux et les effets organisateurs,
- les effets plus indirects sur le développement, sur le tourisme, sur l'environnement, sur le foncier.

Quelques participants ne se satisfont pas de ces constatations. Ils souhaitent que le projet de LGV PACA puisse contribuer à lutter contre des évolutions tendanciennes considérées comme catastrophiques pour la région PACA : emballement du transport routier, des émissions de gaz à effet de serre et de la spéculation foncière notamment.

D'autres estiment que la métropolisation qui est à l'œuvre en PACA ne peut se réduire à la surqualification des grandes villes. Il s'agit également d'un phénomène qui témoigne d'un nouveau rapport au lieu de vie/travail et qui abolit la coupure ville/campagne. De ce fait, il réclame la fluidité étendue à l'ensemble du territoire.

Certains voient enfin dans la LGV un moyen permettant de changer de cap, une occasion de poser la question du bien public et de l'autorité susceptible de définir l'avenir du territoire face à l'éclatement des collectivités.

### **Validation / approfondissement des orientations et mesures proposées pour encourager les effets positifs et maîtriser les effets négatifs de la LGV PACA sur le territoire**

Après relecture de la synthèse des orientations et mesures proposées par le groupe de travail « Aménagement du territoire », plusieurs modifications sont prises en compte. Le texte suivant sera remis au prochain Comité d'orientation.

## **Orientations et mesures proposées par le groupe de travail « Aménagement du territoire » :**

Ce groupe d'une trentaine de participants s'est réuni trois fois, le 30 novembre 2006, le 22 février 2007 et le 4 juillet 2007.

Les orientations et mesures évoquées par le groupe lors des réunions sont les suivantes :

- Rapprocher entre elles les agglomérations du grand sud de la France,
- Améliorer la mobilité pour garantir l'attractivité et la qualité de vie de la région,
- Desservir la métropolisation existante plutôt que la diffuser,
- Interconnecter au maximum la LGV et les lignes existantes pour favoriser les déplacements des habitants de la région,
- Placer les gares TGV au plus près du cœur des agglomérations et des lieux d'intermodalité,
- Concevoir un projet qui permette le phasage de sa réalisation et de son exploitation, de façon à apporter au plus vite des améliorations de service dans les secteurs les plus critiques,
- Repenser et articuler les offres ferroviaires : TGV, TER, transports urbains, transports de marchandises et fret express.

Le groupe demande que les études ultérieures permettent d'éclairer les points suivants :

- Les déplacements ludico-marchands et touristiques, dans l'ensemble des déplacements étudiés
- Les flux générés par les activités portuaires, de façon à favoriser le report modal sur le fer,
- L'emplacement des gares, notamment sur la base de retours d'expérience sur les gares nouvelles excentrées et de centre ville,
- Les coûts évités par la réalisation de la LGV , notamment, 3<sup>ème</sup> aéroport, pollution...

### **Prochaine réunion**

Une nouvelle réunion pourra être organisée courant 4<sup>ème</sup> trimestre 2007. Elle se tiendrait après la réunion des acteurs. RFF souhaite de plus poursuivre la démarche de consultation des acteurs sur le thème du « développement durable » et fera des propositions aux groupes de travail thématiques.