

<b>LGV Paca</b>			
			
<i><b>Groupe thématique transversal portant sur les gares du réseau maillé ferroviaire devant résulter de la construction de la nouvelle infrastructure</b></i>			
●			
<i>Projet présenté au CoTer 06 du 09.09.2011 par le GIR Maralpin et accepté en séance</i>			

### **Porteurs du projet**

*Société Française des Urbanistes (SFU) - 26, rue de l'Échiquier 75010 Paris - Christian Luyton, Président*

*Association TGV Provence Côte d'Azur - François Leblond, Président*

*Confédération française pour l'habitat, l'urbanisme et l'aménagement du territoire (COFHUAT) - 21 boulevard de Grenelle 75015 Paris - Robert Lafont, Président d'honneur*

*GIR Maralpin - 49, avenue Cernuschi - 06500 Menton - Éric Gasperini, Président*

## **Notice de présentation**

*Cette notice, élaborée à l'initiative de l'un des quatre 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 quatre 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 sud<sup>1</sup>, 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 soit relancé le projet<sup>2</sup>, 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 les quatre porteurs de la proposition, ont, tour à tour et souvent conjointement, apporté des contributions décisives sur l'évolution du projet.

C'est ainsi que, dès février 2003, était lancée l'association de soutien au TGV Provence Côte d'Azur qui se constitua en avril en association TGV-PCA présidée par le préfet François Leblond pour œuvrer au positionnement de la ligne nouvelle sur l'arc méditerranéen et aboutir, dès décembre, à l'inscription du projet par la CIADT au rang des huit lignes nouvelles retenues.

Dans le même temps, en janvier 2004, la Commission "Transport de fret européen" de la Cofhuat, également présidée par le préfet Leblond, procédait à l'audition du Secrétaire scientifique du GIR

<sup>1</sup> cf. historique RFF

<sup>2</sup> à l'issue des études complémentaires devant être conduites par RFF

Maralpin, sur *L'évolution des trafics fret (routier et ferroviaire) des vingt dernières années à travers les Alpes franco-italiennes et italo-suissees, ainsi qu'à travers les Pyrénées catalanes*.

C'est dans le droit fil de l'ensemble de ces considérations que le préfet Leblond procédait en 2004 au montage du projet Arcomed dans le cadre projet Interreg III B Medocc, avant que ne s'ouvre en 2005 le débat public.

Ponctué par l'atelier Cofhuat de la Fihuat en octobre 2005 et l'université d'été de Menton en juillet-août 2007, ce programme Arcomed, dont les conclusions seront présentées en juin 2009 se sera déroulé pendant que RFF procédait à ses études complémentaires dont les premières conclusions en faveur du tracé direct soulevèrent critiques et objections de nombreuses institutions et associations, dont les porteurs du présent projet.

Leur claire analyse de l'intérêt général et une solide argumentation débouchèrent sur la mise en place en février 2009 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 à l'échéance de juin 2009, intervalle au cours duquel le GIR Maralpin, la SFU et l'Institut international de la communication de Gênes, épaulés par Tgv-Pca firent ensemble progresser la réflexion dans le cadre de rencontres, tables rondes et visites techniques.

### **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, fut prise le 29 juin 2009 la décision de retenir le scénario dit des "Métropoles du Sud" assorti du réseau maillé complétant le tracé, conduisant ainsi 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, restaient irrésolues les questions du devenir du fret, à travers l'exploitation du réseau maillé devant résulter de l'accomplissement du projet à l'horizon fixé, ainsi que celui des localisations et des modalités d'implantation des gares.

### **Le cadre de réflexions d'un groupe de travail (GT) transversal "Gares"**

Tandis que n'était pas retenue la requête du GIR Maralpin sur la constitution d'un Groupe de travail transversal dédié à l'*Aménagement du territoire* au prétexte de l'existence d'un Groupe thématique "*Prospective territoriale*"<sup>3</sup>, mais que l'était celle du GT *Fret/Logistique*, les réflexions de ce dernier Groupe et du GT "*Gares*" 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)

---

<sup>3</sup> restreint aux co-financeurs

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 :

- international, afin de faire face aux acheminements<sup>4</sup> 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 Gares**

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

Le 9 septembre, à l'occasion de la seconde réunion du Comité territorial des Alpes-Maritimes (CoTer 06)<sup>5</sup>, le GIR Maralpin a formulé le 5 juillet, en son nom et à celui de ses partenaires, auprès du représentant du Préfet et du Chef de la Mission LGV, la demande de création de ce groupe de travail transversal devant apporter sa contribution à la réflexion sur la problématique des gares.

Cette demande a été acceptée par le Comité sur la base des termes de référence qui suivent.

### ***Quelques termes de référence du GT Gares.***

Se référant à la rencontre débat de la veille 8 septembre entre une délégation de RFF et le GIR Maralpin, le représentant de ce dernier a fait état de l'intérêt, sinon de la nécessité, qui s'en était dégagés de créer un Groupe de travail se consacrant à la problématique des gares considérée au sens large, gares dont on rappelle que le projet en prévoit sept (7) [*Marseille, Toulon, Est Var, Ouest 06, Nice-Aéroport, Nice, Monaco*], auxquelles s'ajoute celle de *Vintimille* (Italie), toutes échelonnées sur un tracé de l'ordre d'à peine 200 km.

La réflexion à conduire devra tirer parti :

- des retours d'expérience sur les gares nouvelles,
- de la prise en compte des études existantes en matière de prospective et d'aménagement du territoire (notamment en ce qui concerne les Alpes-Maritimes),

et examiner :

- les fonctionnalités ferroviaires (gares nœud),
- les fonctionnalités de service (intermodalités et reports modaux),
- les contraintes et incidences en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire proches et lointains.

### ***La mise en œuvre de la demande par RFF***

La mise en œuvre par RFF doit s'engager par la formulation d'une charte de référence et la désignation de participants pour lesquelles il revient aux porteurs du projet d'avancer des propositions, ainsi que cela a été fait pour le Groupe Fret/Logistique.

---

<sup>4</sup> 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)]

<sup>5</sup> seule instance décisionnelle à laquelle le GIR Maralpin a été convié à participer

Ces propositions doivent parvenir à RFF au plus tôt, afin de permettre la programmation des trois réunions de travail prévues dans l'intervalle 15 septembre/15 décembre, et leur insertion dans le calendrier de la concertation

### **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, Agences d'urbanisme, 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*".



## **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

GT Nord-Marseille

GT Vallée de l'Huveaune

GT Pays d'Aubagne Sainte-Baume

Var : 3GT

GT Toulon

GT Sillon permien

GT Est Var

Alpes-Maritimes : 4 GT

GT Ouest (Cannes-Grasse)

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

GT Nice

GT Paillons-Riviera

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

Pour le moment, à notre connaissance, seules se concrétisent la création du GT Fret/logistique, celle d'un GT Agriculture/Viticulture, et le présent GT Gares.

### **[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 de (3) au plus de quatre (4) régulièrement répartis entre les dates butoir des 28 septembre et 28 novembre.

