

### **(c) Les gares**

Des critères de sécurité devenus draconiens (relativement à la mixité des trafics) proscrireont toute gare ou station de types "Monaco" ou "San Remo" et conduiront à ne les implanter qu'à découvert, contrainte à laquelle s'ajoute celle d'accéder au plus près du cœur des villes pour une intermodalité qui ne soit pas automobile..

## **B.2.3. Conférer la priorité à l'aménagement du territoire et à la restructuration de nos villes**

Dans de trop nombreux cas, la localisation des gares TGV risque d'accroître les tendances à l'étalement urbain et à l'éclatement des centralités induites par le passage de la ville pédestre à la ville automobile.

Ainsi, à Amiens, au Creusot, à Mâcon, à Aix en Provence, les gares TGV qualifiées de "gares betteraves" sont localisées à l'écart des pôles urbains. Leur accessibilité se fait exclusivement par la route. La gare est généralement le support d'une opération de développement économique qui accroît la diffusion géographique des activités économiques au détriment des agglomérations constituées.

La LGV PACA doit au contraire être un outil d'aménagement du territoire au service du renouvellement urbain et de la redynamisation des cœurs d'agglomération. Dans ce cadre, les gares TGV doivent se localiser à proximité, sinon au cœur, des centres-villes et être systématiquement desservies par le réseau TER et les transports collectifs urbains.

Sur modèle de Lille, Lyon, Le Mans, Rennes ou Nantes, la gare peut alors être le support d'une opération de renouvellement urbain / développement économique qui aura un effet dynamisant sur l'ensemble du cœur urbain de l'agglomération tout en accroissant le potentiel de clientèle de la gare.

Cette irrigation des espaces centraux leur redonnera une compétitivité face à la périphérie tout en contribuant à la maîtrise du trafic automobile dans la logique du "modèle rhénan" [JOURDAN, 2003].

Là encore, le scénario de desserte "sur un axe" apparaît le plus performant en matière de desserte et de redynamisation des cœurs d'agglomération.

La localisation des gares TGV dans le département du Var est à ce titre particulièrement cruciale : une gare dans le Centre-Var risquerait en effet d'accroître considérablement la pression urbaine qui pèse déjà sur cet espace soumis aux influences périurbaines d'Aix, Toulon et de la Côte d'Azur par l'intermédiaire du réseau autoroutier.

## **B.3. Travaux, études et réflexions à entreprendre**

### **B.3.1. Études**

#### **3.1.1. Pour une refonte de l'Étude intermodale et non son actualisation telle qu'envisagée par l'Équipement**

Dans leur dossier de saisine de la CNDP sur le Contournement de Nice, les Services de l'État annoncent une reprise des études, notamment la "mise à jour" (sic) de l'Étude intermodale réalisée dans le cadre de l'élaboration de la DTA 06.

#### **(a) Une étude intermodale dévoyée**

Rappelons que cette étude intermodale, qui s'est déroulée sous l'égide d'un comité de pilotage (auquel a été associé le GIR Maralpin ainsi que six autres associations)<sup>10</sup>, constituait l'enjeu majeur de la DTA puisqu'elle avait pour objet de définir des orientations en matière de transport et déplacements, conformes aux instructions de l'État telles qu'elles avaient été spécifiées dans sa lettre de cadrage, à savoir remédier à une situation désastreuse en portant un coup d'arrêt au *tout automobile* et en lançant un programme volontariste de rattrapage en faveur des transports et déplacements respectueux de l'environnement.

Or, à l'issue de près de deux années d'existence d'un comité de pilotage dont les représentants de la société civile n'ont cessé de déplorer les modalités de fonctionnement, l'Ingénieur général Blanchet, rapporteur de l'étude<sup>11</sup>, qui n'aura pas cessé de combattre pied à pied tout projet novateur, a repris à son compte, sous une forme et une désignation quelque peu euphémiques, une remouture de l'ancien projet autoroutier combien décrié.

---

<sup>10</sup> comité de pilotage qui s'est réuni à 12 reprises entre le 6 février 1998 et le 12 janvier 2000

<sup>11</sup> dont il rendra ses conclusions en mars 2000

Les raisons de la remise en cause de l'Étude intermodale ont été exposées dans les observations méthodologiques adressées le 9 février 2000 aux ministres Dominique Voynet et Jean-Claude Gayssot [cf. Bulletin GIR n° 19/20 (Janvier/Juillet 2000) p. 4].

Y sont notamment invoqués :

- des lacunes [insuffisance ou absence de prise en considération des transports de marchandises, des déplacements doux, des problématiques transfrontalières, de l'espace "niçois" (TCSP, port, aéroport), etc.] ;
- des insuffisances (tant en concertation et suivi que sur le fond) des études complémentaires entreprises [Systra, Setec, Sceta, MTL, MVA] ;
- la non prise en compte de la volonté politique exprimée à tous les niveaux (mondial, européen, alpin, franco-italien, national) de maîtriser l'impact des transports sur l'environnement.

Ces observations du GIR Maralpin se concluent sur la proposition d'un recadrage en raison de :

- l'insuffisante prise en compte du long terme ;
- la prévalence du suivisme tendanciel dans l'ensemble de la démarche.

#### **(b) Une étude intermodale dépassée**

Quatre années se sont écoulées depuis le relevé de conclusions de l'étude Blanchet et quelques mois seulement depuis l'approbation de la DTA des Alpes-Maritimes<sup>12</sup>, laquelle reprend à son compte l'ensemble des recommandations Blanchet.

On remarquera, qu'entre temps, de nombreux événements, décisions, mesures, sont survenus qui démentent des allégations, balayent des hypothèses et remettent en cause les études complémentaires et les conclusions de l'étude intermodale, outrepassent déjà très largement les projections timorées de l'étude Blanchet et de la DTA, citons entre autres :

- le projet d'extension du port de Nice, non examiné dans l'étude intermodale, soumis à débat public [octobre 2001/avril 2002] et révélé non pertinent par ce dernier [cf. Bulletin GIR n° 27] ;
- la prise en compte récente et quasi unanime, par les élus du département et du Conseil général des Alpes-Maritimes, des déplacements doux dédaignés par l'étude intermodale ;
- le grand essor du trafic TER auquel les consultants accordaient peu de crédit ;
- les effets déjà perceptibles de la maîtrise du trafic autoroutier par le contrôle des vitesses ;

mais la remise en question la plus flagrante des projections timorées de l'étude Blanchet et de la DTA, réside bien dans :

- l'ouverture très prochaine d'un débat public sur la ligne nouvelle ferroviaire d'envergure circumméditerranéenne dont la seule évocation avait été jugée utopique par le rapporteur de l'étude intermodale.

#### **(c) Une première étape de la refonte de l'Étude intermodale : exploiter les travaux existants**

Tirer parti de l'ensemble des études déjà effectuées pour les passer au crible d'une analyse critique constructive en les réactualisant [proposition formulée auprès du Président de la Commission Transport du Conseil Régional].

### **3.1.2. Infrastructures, Aménagement du territoire et Urbanisme**

Les débats publics annoncés porteront bien évidemment sur les tracés et les modalités de réalisation. Leurs différents aspects retiendront sans doute exagérément l'attention, et cela, au détriment de questions plus fondamentales, à savoir celles sur :

- l'impact d'un axe structurant sur le territoire ;
- et, à l'inverse, le parti que l'on peut tirer d'un investissement très lourd pour façonner (ou refaçonner) un territoire.

On reconnaîtra, dans la première question, l'identification et la quantification des effets engendrés à court et à long terme par des réalisations antérieures (par exemple, l'étude des conséquences de l'ouverture de l'autoroute littorale entre Aubagne et Toulon, ou encore, celle de l'impact des gares "campagnardes" de LGV), et, dans la seconde question, la démarche "rétroactive" consistant à se fixer un objectif d'aménagement du territoire et à rechercher la (ou les) solution(s) pour l'atteindre.

De telles études, qui doivent tirer parti des enseignements du passé et se livrer à une autre prospective que celle, étroitement commerciale, d'une concurrence entre modes de transport, ne peuvent être conduites dans le cadre d'un débat dont les limites calendaires sont nécessairement étriquées. Elles nous semblent devoir être amorcées dès avant le début du débat public, se poursuivre tout au long de ce débat, s'en nourrir, et se prolonger bien au-delà, afin de fournir aux décideurs, aux concepteurs, puis aux réalisateurs, des éléments d'information

---

<sup>12</sup> approuvée en décembre 2003