

« La LGV PACA et le développement territorial de la région »

Réunion thématique à Nice le 31 mars 2005

Introduction

Alain OHREL

Membre de la Commission Nationale du Débat Public

Nous sommes aujourd'hui ensemble pour une réunion thématique –il y en a aura plusieurs dans le déroulement du débat public- qui constitue plus particulièrement un moment d'informations précises, voire techniques, par différence avec les réunions qui sont ouvertes sur les données générales, telles que les réunions de lancement successives à Nice, Toulon et Marseille. Les auditions publiques, quant à elles, sont l'occasion d'écouter des questions préparées par des intervenants, des interpellateurs lors de ces réunions.

Le temps dont nous disposons pour cette réunion thématique est de quatre heures. Nous avons prévu de partager ce temps en deux parties égales. L'une est spécialement consacrée à la perception que nous avons du problème de l'aménagement du territoire autant au niveau européen que national, méditerranéen, et spécifiquement régional. Les exposés qui vous seront présentés, dont j'indique d'emblée que chacun d'entre eux ne devra pas excéder 15 minutes, seront suivis d'interventions de la part des membres de la table ronde. Ils pourront donc poser des questions ou apporter des précisions avant que le dialogue ne s'ouvre avec le public.

Voilà ce qu'il en est des indications très générales que je voulais vous fournir. Je vous précise enfin que nous vous avons distribué un programme de cette rencontre qui a connu, depuis lors, des modifications quant à l'identité de certains participants. A cet égard, j'indique notamment que Monsieur Tricot qui est indiqué comme étant le Directeur Général Délégué d'AREP, Architecture et Recherche à la SNCF, est remplacé par Monsieur Bajard, architecte urbaniste.

J'en viens maintenant -et je regarde ma montre- au début de notre rencontre en vous indiquant qu'il est 17 heures 50. Nous allons avoir successivement une présentation par Monsieur Michel Vermeulen. Il est conseiller à la DATAR, et est l'auteur d'un rapport de 2003 sur la France en Europe : *La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?* Il va donc nous parler de ce qui est bien l'existence d'un projet au niveau européen et national, concernant les transports ferroviaires à grande vitesse et précisément la Ligne à Grande Vitesse qui nous occupe.

1^{ère} partie - Perception extra régionale et régionale

Du niveau européen à celui de l'Etat : teneur, objectifs et portée des décisions à ces deux niveaux en matière ferroviaire à grande vitesse. Réseau européen et CIADT

Michel VERMEULEN, Conseiller, Equipe des Politiques territoriales de l'Etat et Développement durable

On m'a chargé de vous donner des informations sur deux thèmes précis : les décisions qui ont été prises l'année dernière en matière des réseaux transeuropéens, et les décisions prises lors du CIADT du 18 décembre 2003. Je ne vais peut-être pas vous parler d'aménagement du territoire, mais je vais surtout vous parler de financement, puisque les décisions qui ont été prises touchent d'abord le financement pour les décisions européennes et françaises.

Commençons par les réseaux transeuropéens. L'aménagement du territoire n'est pas de la compétence de l'Union Européenne. Elle intervient donc très peu en la matière. Il n'existe au niveau de l'Union qu'un seul schéma qui a été adopté par les différents ministres de l'Union, à savoir le schéma de développement de l'espace communautaire européen. Il ne cartographie rien, mais expose des principes d'aménagement du territoire dont l'un des plus importants est le polycentrisme, c'est-à-dire le développement de l'Europe sur une armature urbaine polycentrique. Nous sommes tout à fait au cœur de ce débat lorsque nous parlons de la région PACA avec l'ensemble des villes qui constituent son armature urbaine. L'Union Européenne intervient bien en aménagement du territoire à travers les politiques sectorielles, et notamment à travers les transports. La politique territoriale en matière de transport s'appelle les RTE.

Que sont les RTE ? Les réseaux transeuropéens de transport (RTE dans le jargon européen) est une idée qui est apparue dans les années 80 en corrélation avec la mise en place du marché unique. Parler d'un grand marché fondé sur la libre circulation des marchandises, des personnes, des services n'avait de sens que si les différentes régions et les réseaux nationaux étaient correctement reliés aux moyens d'infrastructures modernes efficaces. C'est donc dans le traité de Maastricht que nous trouvons la base juridique des RTE. Plus exactement, ce sont les articles 154 à 156 du titre 15 du traité qui prévoient que : « *L'Union contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens qui constituent un élément essentiel de la mise en place du marché intérieur et du renforcement de la cohésion économique et sociale. Ce développement inclut l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux.* »

Afin d'atteindre ces objectifs de développement, la Communauté a établi des orientations qui constituent un cadre général de référence pour la mise en place du réseau et l'identification d'un projet d'intérêt commun. Ces orientations ont fait l'objet d'une première décision en 1996. Elles ont été modifiées l'année dernière par une décision conjointe du parlement et du Conseil européen. Ce sont donc de ces décisions qu'il nous convient de parler puisque ce que nous appelons les réseaux transeuropéens de transport, ce sont des cartes annexées à ces décisions. Les cartes adoptées en mai 2004 représentent, par mode ferroviaire, routier, fluvial, portuaire et aéroportuaire –là, je vous présente la carte ferroviaire- l'ensemble des infrastructures existantes ou en projet, de niveau européen, national ou régional, constituant un maillage de l'Europe à l'échelle régionale. C'est une carte qui prend des projets existants ou à créer. En tout, il y a plus de 80 000 kilomètres de route, 85 000 kilomètres de voies ferrées, 400 aéroports, 280 ports maritimes et 220 ports intérieurs. Pour les routes et les voies ferrées, 30 % d'entre eux restent à réaliser. Cela représente

un montant d'investissement de 600 milliards d'euros. Voilà ce que sont les RTE, qui n'apportent peut-être pas une définition tout à fait satisfaisante.

Voici la carte ferroviaire en France : nous ne pouvons pas être satisfaits parce que sur cette carte, renouvelée en 2004, il y a par exemple entre Paris et Rouen, Paris et Limoges ou Paris et Clermont des tronçons de lignes nouvelles qui ont complètement disparu des schémas nationaux, alors qu'ils étaient dans le schéma national de 1992, donc à ce titre mis dans les RTE en 1996 et maintenus en 2004. C'est là le signe que ces cartes de RTE n'ont pas véritablement d'enjeu ; elles ne portent pas d'obligations pour les Etats. Elles n'étaient utiles en 1996 que parce qu'elles portaient une politique financière qui était la politique de cohésion pour l'Espagne, le Portugal et la Grèce. Elles étaient importantes pour ces pays. Les autres pays avaient rempli la carte des RTE par juxtaposition de plans nationaux, ce qui ne fait pas, évidemment, une carte européenne. Voilà les cartes des réseaux transeuropéens aujourd'hui.

En effet, ce sont les instruments financiers que mettent les commissions autour des RTE qui importent. J'ai déjà parlé des fonds de cohésion. Les fonds de cohésion et les fonds régionaux sont des outils de la politique régionale. Cela a permis d'aborder l'ensemble des RTE dans les pays de la cohésion. Pour les pays comme la France qui ne bénéficient pas de ces fonds de cohésion, il y a une ligne spécifique du budget de l'Union Européenne qui est la ligne RTE. Elle est donc incluse dans la politique interne, pour 6 % sur le schéma projeté. En plus de cette ligne spécifique RTE, il y a des prêts de la Banque Européenne d'Investissement qui viennent soutenir la réalisation des projets. La ligne budgétaire RTE s'élève pour 2005 à 620 millions d'euros. Ce montant est à comparer aux 600 milliards d'investissement contenu dans les RTE. Nous voyons par cette différence extrême que l'Union a, dès l'origine, souhaité concentrer ces interventions sur un nombre minimal de projets transfrontaliers. C'est là que, parmi les RTE, a été distingué un certain nombre de projets prioritaires.

Une première définition de ces projets prioritaires a été faite à l'ESSEN en 1994 dans le cadre d'une initiative de croissance. Il y a 14 projets européens qui ont été distingués (les projets en rouge). Pour la France, il s'agissait de :

- la LGV Nord vers la Grande Bretagne et le Benelux ;
- la LGV Est vers Strasbourg et l'Allemagne ;
- la LGV Lyon-Turin avec le tunnel de base bien connu ;
- la LGV Méditerranée de Montpellier vers l'Espagne ;
- la LGV Sud-Europe Atlantique de Dax vers l'Espagne.

Pour ces projets, les subventions de l'union européenne pouvaient couvrir jusqu'à 50 % du coût des études et 10 % du coût total du projet. Dans la réalité, que ce soit pour la LGV Est qui reste inscrite dans le territoire français, ou pour une section comme Perpignan-Figueras, qui est tout à fait internationale, la subvention de l'Union Européenne n'a guère dépassé 8 %.

En 2003, neuf ans après le lancement de ces 14 projets, seulement trois d'entre eux avaient pu être menés à bien. Cinq autres devaient être achevés avant 2010. C'est un constat plutôt mitigé. Ce constat d'une congestion croissante des réseaux, de plus en plus coûteuse pour l'Union, la nécessité de tenir compte de l'élargissement de l'Union vers l'Est et le souhait de développer le mode alternatif à la route ont fait que l'Union a remis l'ensemble de ce travail sur le métier. En 2004, une nouvelle ligne de projets prioritaires a été arrêtée. Il y a 30 projets prioritaires que vous voyez apparaître sur cette carte. La France est concernée par huit d'entre eux :

- la LGV Est qui doit être révisée pour sa seconde phase pour l'Allemagne ;
- la LGV Rhin-Rhône qui n'existait pas dans la précédente liste ;
- la LGV Lyon-Turin ;
- la LGV Sud Europe de Nîmes à la frontière espagnole, donc étendue de Montpellier jusqu'à Nîmes ;
- la LGV Sud Europe Atlantique de Tours à la frontière espagnole, donc étendue de Dax jusqu'à Tours ;
- la liaison fluviale Seine-Escaut ;
- la future liaison ferroviaire à grande capacité au travers des Pyrénées ;
- et enfin des autoroutes de la mer.

Cette liste résulte de travaux d'experts *ad hoc* conduits Monsieur Van Miert, ainsi que d'allers-retours nombreux entre les Etats, la Commission et le Parlement. La situation des projets sur un axe transeuropéen important pour le marché intérieur de l'Europe élargie a été un critère déterminant de leur choix, l'accent étant mis sur les projets franchissant les obstacles naturels remédiant aux problématiques d'encombrement correspondant à des chaînons manquants. Cette situation transeuropéenne devait être soutenue par les pays riverains qui, eux aussi, avaient aussi une action importante en proposant et en soutenant les projets.

Compte tenu de l'avancement des précédentes générations d'ESSEN, le calendrier des projets à inscrire a été très important dans les choix avec la volonté initiale, manifestée par le groupe Van Miert de n'inscrire que des projets dont les travaux puissent être lancés avant 2010 ou au tournant de la décennie. Pour ces projets, l'objectif annoncé de la commission est d'augmenter le taux de subventions à 20 %, au lieu des 10 précédents, dans le but évident d'en accélérer la réalisation. C'est ainsi que lors de l'accord qui est intervenu entre l'Italie et la France sur le financement du projet Lyon-Turin, le financement par l'Union Européenne d'une part de 20 % est une condition qui a été posée par les deux pays. Subventionner à 20 % suppose une augmentation sensible de la ligne RTE du budget européen puisque les 30 projets prioritaires représentent 250 milliards d'euros d'investissement pour un achèvement en 2020. C'est toute la problématique d'aménagement de la ligne RTE qui est en cours de discussion dans le cadre de la négociation du budget pour la période allant de 2007 à 2013.

La LGV PACA figure bien dans la carte générale des RTE, puisqu'elle était dans la carte française de 1992, mais elle n'est pas inscrite parmi les 30 projets prioritaires. *A priori*, elle n'aura pas de financement européen. Est-ce irrémédiable ? Je ne pense pas. Nous pouvons considérer que cette liste doit être elle aussi régulièrement remise à jour. C'est une des recommandations du groupe Van Miert. Ainsi, la LGV Rhin-Rhône, bien que n'étant pas dans la liste, a avancé en études pendant tout ce temps. Elle a donc été ajoutée en 2004 parmi les 30 projets prioritaires ; les travaux devaient commencer en 2006 avec le soutien de l'Union Européenne. Le schéma me semble envisageable pour la LGV PACA. Bien entendu, il faut que ce soit un projet transfrontalier, un axe transeuropéen, soutenu par les différents pays, la France et l'Italie. Nous sommes tout de suite dans la problématique de l'arc méditerranéen.

Comme il me reste un peu de temps, je peux parler du CIADT –c'est comme vous voulez-. Le CIADT du 18 décembre a donc arrêté un programme de lignes à grande vitesse à réaliser d'ici 2025. Après le schéma de 1992 et les problèmes rencontrés par le tracé précédent, le projet de LGV PACA a été remis dans la planification française. Concernant le financement, une agence a été créée pour financer ces grands projets. L'Etat a annoncé qu'il mettrait 7,5 milliards d'euros dans les grands projets d'infrastructure d'ici 2012, qui seront apportés par des ressources autoroutières,

dégagés par les dividendes des sociétés d'autoroute et d'autre part les redevances. L'idée est de bénéficier du dynamisme de la croissance assez sensible de ces dividendes au fur et à mesure que ces sociétés rembourseront leurs emprunts. Voilà ce qui fonde la véracité de cette carte telle qu'elle se présente pour 2025.

Alain OHREL

Merci Monsieur Vermeulen.

Philippe MARZOLF, membre de la CPDP

Pourriez-vous nous éclairer sur le terme de « *projet transfrontalier* », qui selon les RTE, peut être finançable ? Qu'est-ce que cela signifie, outre le fait de traverser les frontières ? Pouvez-vous aller plus loin dans sa définition ?

Michel VERMEULEN

Effectivement, le projet doit être inscrit sur un axe transeuropéen. Quand nous voyons les axes tels qu'ils sont tracés – par exemple entre Paris et Madrid – il y a pour nous plusieurs projets. Il y a des projets inscrits dans notre carte nationale, entre Tours et Bordeaux. Il s'agit là d'un projet qui, bien qu'inscrit sur le territoire national, est dans les 30 projets prioritaires parce qu'il est intégré dans un axe Tours-Madrid. Idem pour le contournement de Nîmes et de Montpellier que nous allons bientôt faire. C'est donc un projet qui s'inscrit sur le territoire national, mais du moment qu'il est sur un axe transeuropéen, il peut être un des projets prioritaires.

Philippe MARZOLF

L'axe Marseille/Gênes est-il un axe européen ?

Michel VERMEULEN

Actuellement, il n'est pas retenu comme tel.

Jean GONELLA, Association FARE SUD

Monsieur Vermeulen, si j'ai bien retenu, dans l'agence de financement et les projets de financement, le montage pour les autoroutes sont assez bien assurés : redevances, péages, etc. Par contre, dans le ferroviaire, nous ne voyons rien. Est-ce préjugé idéologique ? Evanescence économique ? Incapacité de monter un projet financier pour le ferroviaire ou carrément priorité au routier parce que là nous précisons les financements de manière exhaustive ?

Michel VERMEULEN

Je n'ai pas dû être assez clair. L'agence, telle qu'elle est créée, est multimodale, c'est-à-dire que l'argent qu'elle reçoit est de l'argent autoroutier. C'est de l'argent qui vient du secteur autoroutier. Cette agence sera toutefois amenée à subventionner l'ensemble des modes. Quand nous regardons ce que nous pouvons imaginer comme dépenses des 7,5 milliards d'ici 2012, trois quarts des projets qui seront subventionnés seront des projets autres que les routes. Nous pouvons imaginer quelque chose comme 4,5 à 5 milliards pour le ferroviaire.

Jean GONELLA

Est-ce lié à l'eurovignette, que la France semble préférer refuser, ou à une réflexion sur la redevance poids lourd liée aux prestations que l'intelligence suisse a su mettre en place ?

Michel VERMEULEN

Premier point : ce n'est pas lié à l'eurovignette puisque ce seront les dividendes de sociétés qui appartiennent à l'Etat. Le choix sous-jacent à cette décision était de garder les sociétés d'autoroutes dans le patrimoine de l'Etat. Ainsi, tant que ces sociétés seront dans le patrimoine, les dividendes resteront, et l'Etat en profitera. Ceci explique qu'il y a une ouverture de capital de la Sanef et APRR et non pas une vente d'une partie de Sanef et de APRR. Ce n'est pas de l'argent lié à l'eurovignette ; c'est de l'argent lié au capitalisme, au patrimoine de l'Etat. La deuxième question, sur la taxe poids lourd, a été soulevée en 2003. Si elle était mise en place, elle pourrait effectivement nourrir cette agence. Ce point est encore en discussion.

Alain OHREL

Encore une question, mais ce sera la dernière provisoirement.

Jean-Pierre ESTELA, vice-président du MNLE PACA

Une question de géographie. La carte que nous avons devant les yeux est une Europe à 25, 30 ou 32 ? Si je regarde bien dans le coin, nous voyons la Roumanie, ou alors je me trompe. Nous voyons la Grèce. Il y a donc, me semble-t-il, une anticipation quant à l'extension de l'Europe. Je crois savoir que la Commission a toujours une extension d'avance. Est-ce exact ?

Michel VERMEULEN

C'est exact. Vous voyez bien. Il y a toujours eu, et c'était déjà le cas dans la génération précédente, des projets tournés vers les pays qui allaient nous rejoindre. Là encore, il y a des projets tournés vers la Roumanie, la Bulgarie, et d'autres projets qui sont là pour faire la continuité au sein de l'Union Européenne même s'il y a des trous entre la Grèce et le reste de l'Europe.

Alain OHREL

Merci Monsieur Vermeulen. Vous aurez l'occasion tout à l'heure pendant le déroulement de la table ronde -j'en suis sûr- de revenir sur certains points par des questions qui vous seront posées.

Je donne maintenant la parole à Monsieur Jean-Michel Fourniau, Directeur de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité. Parmi beaucoup de spécialités, il a celle de s'intéresser au déroulement des débats publics. Il a donc eu l'occasion de présider avant-hier à Marseille, une rencontre thématique sur le sujet de l'arc méditerranéen. C'est l'occasion de vous montrer que dans nos rencontres, nous avons le souci d'un effet multiplicateur, par le renvoi d'une réunion sur l'autre.

L'arc méditerranéen**Jean-Michel FOURNIAU, Directeur de Recherche à l'INRETS**

Bonjour. Je voudrais essayer de faire la synthèse de la réunion qui a eu lieu à Marseille, il y a deux jours. Il y a eu un grand nombre d'interventions et des regards assez variés à la fois de géographes, d'urbanistes, d'économistes universitaires, d'hommes politiques, d'acteurs socio-économiques, d'associatifs. Faire la synthèse de cet ensemble assez riche et dense est un peu difficile. J'ai donc pris le parti d'axer plutôt sur les propos liés aux questions d'aménagement du territoire en laissant un peu tomber les questions proprement ferroviaires qui ont été traitées ici sur les projets italiens lors d'auditions publiques -nous avons entendu un représentant du Réseau Ferré d'Italie-. Ils sont largement abordés, par ailleurs, dans cette réunion et dans d'autres réunions. Je voudrais essayer de faire cette synthèse autour de trois idées.

La première idée est celle du choix nécessaire à faire entre différentes représentations de l'arc méditerranéen. La réunion a permis de mettre à jour trois grandes représentations. Une première représentation qui est assez proche de ce que Monsieur Vermeulen nous a exposé, à savoir une représentation par des réseaux d'infrastructure, qui insiste pour ce qui est de l'arc méditerranéen, sur l'axe Barcelone/Marseille/Nice/Gênes et ses extensions au-delà. A partir de Gênes, nous pouvons aussi relier Milan et rejoindre le corridor n°5 qui fait partie des grands corridors prioritaires au niveau européen, dont les cartes de Monsieur Vermeulen nous ont montré qu'il passait par Montpellier, Avignon, Lyon, Turin mais pas par le littoral méditerranéen français. Un des problèmes de cette vision, centrée sur les infrastructures, consiste en une certaine concurrence entre le passage par Lyon ou par le littoral méditerranéen français. L'absence de la LGV PACA dans les cartes de projets prioritaires témoigne de cette concurrence. Lyon/Turin est un axe prioritaire pour les 10 prochaines années pour l'Europe, pas la LGV PACA. Face à cette vision, assez unanimement, la réunion a quand même dégagé cette idée que ce n'est pas un corridor d'infrastructure ou un axe d'infrastructure qui est suffisant pour structurer une région, un territoire. Cette vision-là est quand même assez réductrice. Cette vision infrastructurelle tend surtout à insister sur la question de la réduction des temps de parcours. C'est une des cartes issues du dossier du maître d'ouvrage qui nous montre cette réduction possible des temps de parcours par une LGV PACA, mais cela indique peu de choses sur le projet de territoire sous-jacent.

Une autre vision est celle de l'espace arc latin ou méditerranéen-occidental, qui est un espace de 45 millions d'habitants depuis le Portugal jusqu'en Sicile, donc 1/10^e de la population de l'Europe et un espace essentiellement de coopération institutionnelle encouragée par l'Europe. Il est notamment représenté par une association Arc Latin, constituée il y a deux ans et regroupant

66 collectivités territoriales. Elle a entamé un certain nombre de coopérations et milite en particulier pour la réalisation de projets d'infrastructure. C'est quand même essentiellement autour de coopérations sur les questions culturelles que l'action est plus avancée.

Outre cette vision assez institutionnelle, de coopération entre des niveaux, départements ou régions en Europe, une troisième vision a été proposée et défendue par les géographes et les urbanistes au cours de la réunion. Elle s'appuie sur une vision sur le processus de métropolisation en cours en Europe, avec cette idée qu'il faut avoir de l'arc méditerranéen, appelé aussi le croissant méditerranéen, une vision qui n'est pas réduite à un corridor ou à un espace institutionnel ; c'est une vision appuyée sur les processus de métropolisation qui donne comme projet de constituer un espace maillé, notamment à partir des réflexions conduites depuis un certain nombre d'années par la DATAR sur les grands ensembles qui structurent l'Europe et qui ne sont pas simplement des corridors –nous pensons en particulier à la banane bleue– mais qui sont des espaces maillés, avec des métropoles reliées en réseau notamment par des infrastructures, mais pas simplement par des infrastructures. Ces relations sont des relations économiques, culturelles et d'échanges de toute nature. Pour la réalisation de ce croissant méditerranéen, il y a le problème de la compétition, de la concurrence entre les agglomérations qui constituent ce croissant méditerranéen. Nous pensons évidemment aux grandes agglomérations que sont Barcelone, Marseille, Toulon, Nice et Gênes, pour parler d'ensembles métropolitains en cours de constitution.

La conclusion de ces trois visions, différentes de ce que peut être l'arc méditerranéen, amène à vouloir réfléchir sur un aménagement du territoire à long terme, à 30 ou 40 ans, pour définir un projet à partager, et réfléchir à partir de ce projet de territoire aux questions d'infrastructure.

Le deuxième aspect, pour rentrer dans ce contenu, est justement de comprendre le phénomène essentiel qui est sous-jacent à la constitution possible d'un croissant méditerranéen : le phénomène de la métropolisation. Le processus de métropolisation est un processus qui est à la fois un processus de concentration des fonctions économiques supérieures et des activités internationales dans un monde limité de grande aire urbaine. Nous pensons à Marseille, à Nice pour le tourisme. C'est un processus qui est alimenté par l'accélération des transports, la croissance de la mobilité des personnes ainsi que la croissance des transports de marchandises grâce à l'ouverture des frontières et la libéralisation des échanges en Europe.

La troisième caractéristique qu'il ne faut pas oublier est que ce processus de métropolisation, s'il est en cours, n'est pas un processus qui se décrète, mais qui peut être stimulé par les politiques publiques. On nous a rapidement donné l'exemple de la métropole lilloise avec l'arrivée du TGV, le projet Euralille, pour accompagner le développement des fonctions métropolitaines de Lille au moment de l'arrivée du TGV. Il s'agit donc d'un processus de métropolisation qui pose la question de la taille des systèmes métropolitains avec cette idée que sur le croissant méditerranéen, les agglomérations sont un peu petites –y compris Milan– pour être des agglomérations de premier ordre au niveau européen comme Paris, Londres ou la conurbation rhénane. Pour arriver à cette taille critique, il y a bien un problème de fonctionnement en réseau des agglomérations existantes. La réponse possible est la nécessité d'organiser les infrastructures, les déplacements, la mobilité des personnes et des marchandises à l'intérieur de chacune des métropoles et entre elles. Sur les tailles insuffisantes, nous pouvons montrer une hiérarchie, sortie d'un rapport de la DATAR, qui montre une forme de hiérarchie qui agrège une quinzaine de critères et donne cette idée de la hiérarchie des métropoles en Europe. Il montre bien que les métropoles de l'arc méditerranéen français (Marseille, Nice) ont une taille relativement modeste dans l'ensemble européen. Il y a bien un problème de mise en réseau pour atteindre une taille critique semblable à celle de métropoles

d'Italie du Nord qui commencent à fonctionner en réseau et la possibilité entre Marseille, Toulon, Nice de faire des choses comme celles entreprises entre Milan, Turin et Gênes ou d'autres. Cela reste des choses assez figurées, mais qui peuvent donner des idées de structuration et de projets de territoire avec cette idée, ces trois conditions qui sont indiquées. Pour que ces ensembles métropolitains fonctionnent, il faut que les distances temps soient suffisamment faibles -nous parlons d'une heure-. Nous sommes donc encore dans des distances importantes. Aujourd'hui, Marseille/Nice, c'est deux heures et demie, ce qui montre bien que nous ne sommes pas du tout dans ce type de fonctionnement. Même si nous raisonnons simplement sur l'agglomération Aix/Marseille/Toulon, nous sommes à la limite de ces distances temps. La deuxième condition concerne la nécessité de complémentarité des fonctions économiques, ce qui n'est pas forcément réalisé dans ces ensembles métropolitains. Enfin, il faut l'existence d'un fort projet politique, ce qui a été le *leitmotiv* de la soirée, mais qui est peu exprimé concrètement. C'est bien un des problèmes qui reste à résoudre.

Pour simplement illustrer la troisième idée, pour aller un peu plus loin dans le concret, il y a l'idée de spécificité de l'arc méditerranéen français. Il ne s'agit pas pour l'arc méditerranéen français de copier la banane bleue, mais de prendre en compte la réalité d'agglomérations de taille insuffisante, d'agglomérations qui sont organisées en chapelet métropolitain, dont il faut organiser les relations ; il faut prendre en compte la réalité d'un espace -cela a été fortement dit à la réunion de mardi- sans acteur collectif ni représentation politique réellement reconnus. Il faut prendre en compte la réalité d'une logique de réseau contrariée par des temps de transport trop élevés -ce que nous connaissons quotidiennement- mais avec la possibilité pour un réseau Marseille/Toulon/Nice de devenir une métropole de premier rang en structurant ses relations internes et ses relations avec Barcelone, la Catalogne à côté et l'Italie du Nord de l'autre côté. Ce chapelet métropolitain, avec un potentiel important de 4,5 millions d'habitants et 1,6 million d'emplois -mais, par rapport à d'autres métropoles françaises, un déficit d'emploi métropolitain par habitant supérieur dans l'emploi total, et donc une certaine spécialisation de chacun des ensembles métropolitains- n'aide pas forcément à une mise en réseau complète. Le problème est de réfléchir sur les leviers de développement permettant la mise en réseau de ce réseau métropolitain.

Le problème de l'accessibilité est une contrainte aujourd'hui extrêmement forte qui induit des concurrences. Il y a des problèmes de concurrence qui se manifestent, notamment entre les aéroports. Il y a donc la nécessité d'organiser la mobilité spatiale pour mettre en place des logiques de développement durable.

Dernière idée et conclusion : quatre idées ont été martelées au cours de la réunion de mardi. D'une part les infrastructures, à elles seules, ne structurent pas le territoire ni ne favorisent le développement économique. La question centrale est bien celle d'un projet d'aménagement du territoire, donc un projet politique, qui peut porter une réflexion sur les infrastructures. Deuxième idée : jusqu'à présent, les relations sur l'arc méditerranéen ont d'abord été structurées par l'autoroute. L'axe autoroutier existe et les relations se font par l'autoroute ; les mauvaises relations ferroviaires, pour les marchandises ou les voyageurs, font que la route est très, très largement dominante, alors que les engagements internationaux de la France exigent d'aller vers une politique de report modal. Différents intervenants ont rappelé un certain nombre d'engagements : le livre blanc sur la politique des transports ou les accords de Kyoto impliquent d'engager cette politique de report modal, donc de donner une priorité marquée au développement du chemin de fer, également du cabotage maritime. La LGV, dans cette politique de report modal, peut contribuer à la constitution d'un espace métropolitain en réseau, mais l'essentiel réside dans le projet d'opérations métropolitaines, que ce soit dans chacun des cercles métropolitains Aix, Marseille, Toulon, Cannes,

Nice et entre ces métropoles pour constituer un réseau métropolitain. Une autre idée, qui est apparue très fortement au cours de la réunion, est qu'il faut intégrer à la réflexion la question du fret. Cela ne peut pas être simplement une réflexion sur la mobilité des personnes. Nous devons intégrer la question du fret avec cette idée exprimée par notre invité italien, le Président de la Chambre de Commerce de Gênes, que la Méditerranée a retrouvé une centralité économique dans le commerce mondial depuis l'élargissement du Canal de Suez. Il faut que l'ensemble des métropoles, notamment portuaires, de l'arc méditerranéen, en profitent ; de plus, la croissance du marché asiatique permet d'en profiter. Il faut pour cela organiser ce réseau métropolitain autour de formes de coopération plus soutenues. Ce sont là des illustrations sur la possibilité pour la LGV PACA de structurer ses relations dans un réseau métropolitain et les connexions de ce réseau métropolitain avec ses voisins espagnol et italien et sur la possibilité de structuration interne à la région. La dernière idée est que le projet de territoire ne doit pas être porté par une vision d'aménagement du territoire décalquée sur ce qui existe dans la banane bleue, mais peut-être par l'idée d'un nouveau modèle de métropole méditerranéenne. Ce sont des idées notamment développées par les représentants des agences d'urbanisme de Toulon et de Marseille. Les trois agences (Marseille, Toulon, Nice) réfléchissent maintenant ensemble sur ces questions. Il faut des villes réconciliées avec leur passé, multiculturelles, assises sur des identités urbaines fortes et des stratégies convergentes autour de l'innovation notamment basée sur la connaissance, la culture et le savoir, et un projet respectueux du développement durable. Ce type de projet de fonctionnement métropolitain pourrait soutenir une réflexion sur les infrastructures nécessaires, notamment sur la question de la LGV PACA.

Alain OHREL

Merci beaucoup Jean-Michel Fourniau. Vous avez, à juste titre me semble-t-il, bien insisté sur l'importance pour l'effectivité de cet arc méditerranéen de disposer de coopérations entre les métropoles très actives et continues, procédant d'un projet qui leur soit commun. Précisément, au titre de la transition que nous avons déjà constatée d'un sujet à l'autre, nous devrions avoir maintenant la présentation d'un projet dans les limites nationales françaises, c'est-à-dire pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur concernant l'aménagement du territoire au regard de cette ligne LGV PACA. Patrick Allemand est-il dans la salle ? C'est lui qui devait, en sa qualité de Premier vice-président du Conseil Régional, présenter cet aspect des choses. Puisque nous en sommes au moment d'ouvrir la table ronde, je vais demander d'inclure cette problématique dans le déroulement même de la table ronde. Je vais peut-être demander à celui qui peut le mieux nous présenter l'état des réflexions... Je vais inviter les membres de la table ronde - certains n'y sont pas encore - à rejoindre... Il s'agit de :

- Monsieur Nicoletti, CRCI ;
- Monsieur De Saleneuve, Chambre d'Agriculture du Var ;
- Monsieur Dohet, SGAR- adjoint ;
- Monsieur Gonella, Association FARE-SUD
- Monsieur Le Magadur, Directeur du Développement et des Etudes du Comité Régional du Tourisme.

Il doit y avoir des obstacles difficiles, et je me félicite d'autant plus que beaucoup sont venus de si loin tel que par exemple, l'intervenant que vous entendrez tout à l'heure venu de Lille.

Nous allons, si vous le voulez bien, évoquer ce problème du niveau régional de réflexion sur l'aménagement du territoire. Peut-être vais-je demander à Monsieur Dohet de nous dire ce qu'il sait et pense de la question en sa qualité évidemment de Secrétaire Général Adjoint pour les Affaires Régionales.

La vision régionale : le schéma régional de développement et la LGV PACA

Frédéric DOHET, SGAR-adjoint

Bonsoir. Je vous remercie d'étendre un peu mon temps de parole. Je vais vous faire part de quelques convictions. Il est vrai que le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire est une compétence du Conseil Régional. Bien sûr, l'Etat et les services de l'Etat qui sont nombreux à y travailler, peuvent contribuer à cette réflexion, et font part de leur appréciation sur ce schéma. Ce schéma est en cours de préparation par le Conseil Régional. En ce qui concerne le développement territorial qui est le thème de notre soirée, j'aurais voulu vous faire part de quelques convictions.

Cette région est en croissance. Cela paraît évident. C'est une croissance démographique mais aussi économique. Souvent, nous portons un regard critique sur notre région, et nous perdons de vue qu'elle se développe sur le plan économique de manière assez satisfaisante. Ce phénomène est attesté par la réduction du taux de chômage qui, depuis plusieurs années, est plus rapide qu'au niveau national. Simplement, cette croissance n'emporte pas en elle-même du développement. Il faut l'accompagner, il faut l'organiser, et il faut structurer notre région pour qu'elle puisse tirer parti de cette croissance. Par exemple, j'ai bien entendu que la métropolisation ne se décrète pas mais se stimule. C'est un sujet fondamental pour bien réussir le développement dans notre région.

La deuxième conviction est que notre région est enclavée. Je sais bien que c'est un sujet qui peut faire l'objet de développements très nombreux et de discussions avec des points de vue très opposés. Nous l'avons vu dans les différentes cartes que nous vous avons présentées. Manifestement, la position nationale et européenne de notre région est en quelque sorte une forme de cul-de-sac, pour le moment. Cette situation n'est pas très satisfaisante si nous souhaitons pouvoir structurer la région et la développer correctement.

Tout à l'heure, vous avez parlé du fret. J'en conviens. La position du Préfet de Région, que je vous rapporte aujourd'hui, est qu'il y a une vocation particulière au transport de passagers dans la région qui est lié bien sûr à sa vocation économique actuelle, en dehors de la vocation portuaire de Marseille qui d'ores et déjà structure son arrière-pays. Le reste de la région a surtout besoin de dessertes de passagers, de personnes. En conséquence, au sein de l'Etat, en particulier à travers notre Plan d'Action Stratégique dans la Région (PASER) qui structure les travaux des services de l'Etat, nous sommes en train de conduire une action spécifique de réflexions sur les transports de notre région pour les trois années qui viennent. Quand elle sera suffisamment formalisée, nous la partagerons avec les collectivités locales et le Conseil Régional dans le cadre de son Schéma Régional d'Aménagement de Développement du Territoire.

De ces convictions, il résulte quelques besoins qui paraissent élémentaires : un besoin en capacité de transport, en particulier de personnes au sein de la région et de notre région vers l'extérieur. De ce point de vue-là, il y a eu un apport très intéressant avec la LGV Paris/Marseille. Maintenant, notre sentiment est que ceci doit se poursuivre. L'augmentation de capacité nous permettra d'accompagner la croissance de notre région tout en ménageant des économies d'espace, d'énergie

et de temps. Cela me paraît extrêmement important pour l'équilibre du développement de notre région.

Tout à l'heure vous avez parlé de l'équilibre multimodal. Il est vrai que l'automobile est assez développée dans notre région. Nous risquons l'asphyxie et donc, nous attendons d'une infrastructure un report multimodal qui nous permettra de contourner ces risques d'asphyxie. Le deuxième besoin qui paraît en résulter, ce sont les besoins de rapidité. J'ignorais les travaux sur la métropolisation qui fixaient une limite à environ une heure pour qu'une métropole ou un réseau d'agglomérations puisse fonctionner. Cela conforte notre intuition qui est, qu'effectivement, cette échelle nous permettra d'organiser, à terme, la région entre ses grandes agglomérations. Nous les appelons aujourd'hui métropoles. Vous savez que la DATAR nous fait travailler actuellement dans la perspective du prochain contrat de plan Etat-Région sur la structuration de métropoles, par exemple l'échelle azurienne dans les Alpes Maritimes avec les agglomérations du littoral et pour les Bouches-du-Rhône, l'échelle de l'aire métropolitaine marseillaise autour d'Aix et Marseille. Il y a des candidatures qui seront examinées dans les semaines et mois qui viennent pour Toulon et Avignon. Ces gains de rapidité sont absolument nécessaires pour nous pour que ces réseaux d'agglomérations puissent travailler en interne et entre eux. Cette notion de relations intercités au sein d'une région n'était peut-être pas absolument visible dans les travaux des années 1990 -je pense au schéma de 1992 sur lequel nous avons beaucoup travaillé-. Par exemple, vous savez l'intérêt de la LGV PACA dans les relations entre Marseille et Nice en particulier puisqu'elle permettrait d'atteindre cette limite d'une heure dont nous avons parlé à l'instant sur les réseaux d'agglomérations.

Bien sûr, nous devons avoir une réflexion à court et à long termes. Le court terme est le contrat de plan. Cela me permet d'en dire un mot. Vous savez la difficulté pour réaliser notamment la partie ferroviaire de ce contrat de plan. Néanmoins nous savons que cela est nécessaire étant donné l'ampleur du développement actuel immédiat des trains express régionaux. C'est une dimension immédiatement opérationnelle sur laquelle le présent et le prochain contrat de plan auront à progresser. Nous sommes également déterminés à préparer l'avenir. Vous avez vu dans le dossier du débat la durée des procédures préalables à la livraison d'une infrastructure du type LGV PACA. C'est pour cela qu'il nous paraît extrêmement important que les acteurs de la région ne perdent pas de temps et restent unis comme ils l'ont été depuis un an, un an et demi, autour de la définition d'une ambition régionale pour que ce projet aboutisse.

J'ajouterai une dernière chose. L'union est une bonne chose, mais il faut également garder la tête froide en particulier en termes de coût des infrastructures. Il nous paraîtrait faire peser un risque sur la réalisation d'une telle infrastructure si des coûts déraisonnables étaient atteints à l'issue des réflexions en cours. Nous appelons les acteurs à faire également preuve de retenue sur les solutions techniques qui emporteraient des coûts très élevés.

Voilà Monsieur le Président les quelques réflexions dont je voulais vous faire part en matière de développement territorial et leur lien avec le projet dont nous parlons aujourd'hui. Je suis également à la disposition de la salle pour suivre cette réflexion.

Alain OHREL

Merci beaucoup Monsieur Dohet. Si vous le voulez bien, nous allons maintenant procéder au jeu des échanges. Je demande à chacun de bien vouloir se nommer, et désigner, éventuellement, l'organisme au titre duquel il est là.

Table ronde et débat avec le public

Giovanni FUSCO, géographe, maître de conférence à l'Université de Nice, UMR Espace

Je me dois d'intervenir sur la question des 50 à 60 minutes parce que je l'ai moi-même évoquée à la réunion de Marseille. Elle était issue d'une étude d'alliance métropolitaine entre Milan et Turin. Ces deux villes vont être reliées en moins d'une heure, 50 ou 45 minutes en TGV. Toutefois, les limites de temps m'avaient obligé à ne pas parler du corollaire, à savoir l'existence de réseaux très performants de transports en commun ou de liaisons grande vitesse. A défaut, la véritable limite est plutôt d'une heure et quart, une heure et demie. Or, Milan a encore un réseau relativement performant avec trois lignes de métro, une ligne de RER, une quatrième ligne de métro en construction, trois tramways extra-métropolitains. Pour Turin, la situation est un peu différente. C'est seulement maintenant qu'ils réfléchissent à leur première ligne de métro. Ils soulignent l'importance d'avoir la grande vitesse ferroviaire en plein centre-ville avec de nouvelles voies car cela va leur permettre de libérer l'ancienne infrastructure ferroviaire pour avoir une ligne RER. Ils vont donc avoir deux lignes de métro et une ligne de RER. Si nous réfléchissons justement à la liaison Nice-Marseille en moins d'une heure, il faut avoir des réseaux de transport en commun très performants aussi bien pour l'un que pour l'autre. Sinon, cette mise en réseau de deux grandes métropoles de PACA sera quand même très difficile à atteindre.

Paul TOUZE, AZUREE, ADAM

Avant de poser trois questions très précises, j'ai deux remarques à faire. Nous ne sommes pas du tout d'accord avec le concept de métropolisation. Nous sommes dans un département où 80 % de la population habite 10 à 15 % de la surface. Nous faisons fi d'un grand projet de conception du moyen et du haut pays, ce qui est assez regrettable. Notre département n'est pas un département enclavé en cul-de-sac. Il y a simplement un gros problème de circulation routière. Il n'est pas enclavé puisqu'il est relié aux autoroutes et aux voies ferrées italiennes même si, pour l'instant, c'est une voie unique.

Concernant les conséquences...

Alain OHREL

Pardon de vous interrompre, pouvez-vous préciser à qui vous poser la question ?

Paul TOUZE

Aux personnes les plus compétentes.

Concernant le développement territorial :

- Quelles seraient les emprises prévisibles dans les Alpes Maritimes, en mètres carrés si c'est possible, en fonction des différents tracés retenus ? En effet, en fonction des différents tracés, l'arrivée soit au sud soit au nord va entraîner des emprises différentes en superficie.

- Quelles seraient les certitudes concernant les préservations du prix au m² des terrains dans le souci de préserver le logement locatif et privatif accessible à la propriété ?
- Quelles mesures sont d'ores et déjà prévues pour ne pas reproduire la situation déformée du foncier dans la région marseillaise ?

Préoccupation concernant les terrains à usage agricole :

- Exigence de la certitude que la construction de la ligne LGV ne se fera pas au détriment de l'agriculture, à savoir pas de desserte en zone rurale, emprise minimale sur les superficies de terres cultivables ou cultivées. Nous souhaitons que toute parcelle de terrain utilisée pour la LGV soit remplacée par une surface au moins équivalente en superficie et en qualité. Si c'est possible, il faut éviter de reproduire le projet de la construction de l'autoroute A8bis -pour ceux qui connaissent-.

Incidences sur les zones industrielles :

- Dans le but de faciliter le développement durable et de le promouvoir -bien entendu, nous sommes favorables au développement durable à moyen et long termes-, serait-il possible de prévoir le passage de la ligne LGV par des zones densifiées au niveau des populations et non pas par des gares betteraves du style Valence TGV, Avignon TGV, Aix-en-Provence TGV ?

Alain OHREL

Je vous remercie également de vos questions judicieuses et intéressantes. Elles relèvent plutôt de la seconde partie -si vous avez lu notre programme de rencontre- dès lors qu'il s'agit des mesures spécifiquement d'urbanisme. Bien entendu, il vous sera répondu tout à l'heure. Je reporte les réponses au gré des exposés qui seront faits. Vous pourrez faire le rappel des questions si vous n'avez pas de satisfaction dans la seconde partie.

Christine DONY, AZUREE

J'ai une question pour Monsieur Fourniau. Pourriez-vous préciser ce que vous appelez métropolisation ainsi que définir la notion de « *taille critique* »? A quoi ressemblerait Nice quand nous aurions atteint la taille critique ? Petit à petit, ces zones métropolisées se rejoindraient-elles les unes les autres ?

Jean-Michel FOURNIAU

Je vais laisser répondre Giovanni Fusco qui est le géographe, beaucoup plus spécialiste que moi de ces questions.

Christine DONY

Vous disiez que nous n'avions pas atteint la taille critique. Nous aimerions avoir une représentation de cet avenir que nous avons, de ce but que nous pensons que la population désire atteindre.

Jean-Michel FOURNIAU

Je pense que Giovanni pourra tout à fait préciser cela.

Giovanni FUSCO

C'est moi qui ai amené ces réflexions, donc je vais peut-être y répondre. Il ne s'agit pas de penser à une croissance de la tache urbaine de la Côte d'Azur ni de la population de la Côte d'Azur. Je voulais simplement dire que les agglomérations de PACA n'ont pas la taille démographique et économique de devenir des métropoles de premier rang à elles seules au niveau européen et international, elles ont donc besoin de travailler en réseau. C'est l'idée de Milan et Turin. Nous allons avoir une métropole bicéphale. Cela ne veut pas dire une conurbation, dire que Milan et Turin et ce qui existe entre Milan et Turin vont se fondre. Il s'agit du même phénomène en PACA. Cela ne veut pas dire qu'il existe une conurbation qui commence à Menton et se termine sur La Crau et la Camargue. Au contraire, il faut y voir des villes selon le modèle rhénan, maîtrisées en elles-mêmes, qui gardent le contour d'urbanisation, même de grands contours, pour ne pas faire cette « *coalescence* » de l'urbanisation entre la Côte d'Azur et l'aire marseillaise ou toulonnaise.

Les avantages du fonctionnement en réseau sont de permettre des infrastructures métropolitaines de type supérieur. En effet, aujourd'hui, certains emplois à très haute qualification peinent à s'implanter dans notre région parce qu'ils ne trouvent pas le terrain fertile pour ce type de développement économique. Milan et Turin se sont dit : « *Nous allons avoir un seul grand aéroport, un seul grand pôle d'expositions. Nous allons faire de la coopération pour le développement économique, pour le développement touristique.* » De deux écoles polytechniques, ils ont fait une seule école d'excellence. Le problème en Italie est aussi la fuite de cerveaux. Milan et Turin savent qu'à elles seules, aucune des deux villes n'est capable de retenir les cerveaux. Il faut donc se mettre en réseau.

On peut penser maintenant entre Marseille, Toulon et Nice de mutualiser ce que nous avons envie de mutualiser bien sûr. Cela peut être de la coopération économique, sur le tourisme, sur des aspects des logistiques métropolitaines, des transports aussi. Il faut donc un projet politique. Le géographe ne peut qu'analyser ce qui se passe. C'est au décideur de jouer le jeu du projet politique, mais il ne s'agit pas, en tout cas, d'une urbanisation banalisée sur l'ensemble de la PACA.

Alain OHREL

Merci. Je crois que vous avez bien clarifié la problématique sur laquelle, Madame, vous vous interrogez.

Jean GONELLA, FARE SUD

Monsieur a posé une bonne question. Notre association, la Fédération d'Action Régionale pour l'Environnement, s'intéresse à ces problèmes. Nous sommes dans une contrainte très forte. La question que vous avez posée est excellente, mais elle se pose ainsi : croissance démographique de la région prévue. Nous n'avons pas une confiance absolue en l'INSEE, mais tout de même. Nous pouvons toujours dire : « Empêchons les gens qui veulent venir chez nous, d'y venir ». J'appelle cela « *i Francesi fora* », « *les Français dehors* », en corse.

Quant à la courbe de croissance générale des transports en Europe et dans notre région, voyageurs et fret, nous disons stop, arrêtons de transporter : c'est un projet politique. Nous pouvons aussi dire que nous ne savons pas faire. A ce moment-là, la question de ne pas faire des infrastructures ne se pose pas, mais quelles infrastructures ? Une voie ferrée : 14 mètres de large. Une autoroute remplaçant une voie ferrée d'une certaine manière : plus de 30 mètres de large. Sur les flux de voyageurs, quel est l'outil le moins perturbant ? Je suis de ceux qui pensent que nous n'allons pas vers le meilleur, mais que nous allons systématiquement vers la tentative d'obtenir le moindre coût.

Il est vrai que si nous parlons de Paris/Nice, le transfert de 3 millions de voyageurs potentiels avec une LGV suffisante pour être attractive pour les voyageurs aériens... On dit que les avions n'occupent pas le territoire. En réalité, la ligne totale du TGV Atlantique, par toutes ces emprises, occupe moins de surface qu'un grand aéroport. Il faut dire que nous pouvons répondre aux questions en disant que nous ne voulons pas de ceci ou cela, mais il faut toutes les mettre les unes à côté des autres pour savoir. En plus, à chaque cas, il faut faire les calculs de consommation énergétique de polluants et d'émission de gaz à effet de serre. Je dirais pour faire réfléchir qu'un TGV consomme moins d'énergie qu'un avion. Cela ne veut pas dire qu'il faut faire n'importe quoi.

Quant au prix du foncier, il y a effectivement une corrélation. Une hausse du prix du foncier s'est produite à Marseille avec l'arrivée du TGV. Il y avait aussi d'autres opérations, Euro Méditerranée et un projet de cohérence Marseille 2025, qui pariaient la totalité de la croissance marseillaise sur l'immobilier. C'est pour faire réfléchir. Passer de la corrélation à la cause à effet, c'est difficile.

Je ne vais pas tirer de conclusion totale. Mais j'ai pris la carte notariale des croissances du foncier, des loyers, etc. Etonnamment, c'est dans bien des zones où il n'y a ni TGV, ni autoroute qu'il y a eu la plus forte croissance. Si j'étais partisan, je dirais que les gens en ont « *ras-le-bol* » des infrastructures. Je ne dis pas, je n'ai pas la raison de cause à effet.

Pour la région PACA, les deux départements les plus porteurs, les plus attractifs sont le Var et les Hautes Alpes. Les Bouches-du-Rhône viennent en dernier, et les Alpes Maritimes en avant-dernier pour le solde migratoire net permanent, c'est-à-dire les gens qui ont envie de venir s'installer, très envie. Quels sont le département et la ville qui ont la plus forte croissance en économie de haute valeur ajoutée ? Hautes-Alpes et Gap. Je ne vais pas répondre qu'il n'y a ni autoroute ni TGV. Je dirais qu'il faut faire une recherche là-dessus. C'est-à-dire que ce n'est jamais simple de dire que le TGV fait monter les prix. Je dirais qu'un jeune chercheur qui arrive à Sophia-Antipolis aujourd'hui sans TGV ne peut pas se loger à moins de 50 kilomètres de Sophia-Antipolis. C'est un désastre foncier immobilier. J'en connais plusieurs.

Si nous commençons à réfléchir comme ça sur l'aménagement du territoire en se posant des questions ou en tentant d'y répondre, nous allons voir des choses intéressantes.

Alain OHREL

Merci Monsieur. Je renouvelle mon projet de renvoyer en seconde partie cet aspect des choses puisque Monsieur Lambert en traitera... Y a-t-il d'autres questions ?

Monsieur LEROY, Marina Unit-Villeneuve-Loubet

Ma question ne concerne pas directement le TGV, mais la voie du TGV. Elle va s'adresser à Monsieur Fourniau puisqu'il s'agit de transport et de la sécurité, en particulier du fret. Il y a un grave danger qui existe, le transport des hydrocarbures. Qu'avez-vous prévu en cas de *blave* ? Je rappelle à tout le monde que le *blave* est l'explosion d'un camion citerne. C'est un terme américain. Cela s'est produit aux Etats-Unis. Quand un wagon-citerne qui contient 100 mètres cubes de propane explose, tout est détruit dans un rayon de 400 mètres. Imaginez que cela se produise –de nuit en plus- à l'entrée de Nice où il y a des habitations à 15 mètres. Qu'est-ce qui a été prévu pour cela ? Il n'y a pas qu'un wagon sur un train. En plus, je sais que le fret est déficitaire et que l'Italie du Nord manque de raffineries et de capacité de raffinage. C'est Fos-sur-Mer qui alimente l'Italie du Nord. Il y aura beaucoup plus de wagons d'hydrocarbures liquides et de produits dangereux qui vont passer en pleine ville, dans une des régions les plus peuplées de France et dont la population double en été. Combien de centaines ou de milliers de morts y aura-t-il si un wagon-citerne explose en pleine nuit, dans Nice par exemple ?

Philippe MARZOLF

Je prends juste la parole pour vous rappeler que Jean-Michel Fourniau vous a fait une synthèse de la réunion thématique de mardi dernier. Ce n'est pas lui qui va vous répondre là-dessus. En plus, il n'est pas du tout de RFF. Par contre, nous allons demander à RFF de répondre sur cette question de sécurité.

Michel CROC, Directeur régional RFF

Le danger que vous signalez est évident. En ce qui concerne le projet de la LGV et de ce qui va avec, nous avons plutôt le projet d'orienter ce type de trafic sur les bateaux. La croissance du trafic de Fos vers l'Italie, ou de l'Espagne à l'Italie peut se reporter essentiellement sur la mer. Pour d'autres trafics lourds, comme les conteneurs, sont reportés sur le projet de Lyon-Turin. Sur la ligne littorale, nous souhaitons laisser la capacité pour le fret urbain, la logistique urbaine.

Alain OHREL

Y a-t-il d'autres questions venant de la salle ?

Jean-Paul MENARD, Les Amis du Rail

Ma question s'adresse principalement à Monsieur Dohet. Vous avez évoqué la situation économique de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur en affirmant que la région était en croissance, et qu'il fallait tirer parti de cette croissance. Malheureusement, sur le plan économique, la situation de l'emploi est encore extrêmement difficile. Les derniers chiffres récemment communiqués en témoignent et prouvent cette difficulté qui est due à l'attitude négative des entreprises. De ce fait, les chômeurs ont d'énormes difficultés à trouver du travail. A telle enseigne qu'ils sont parfois obligés de quitter notre région. Un certain nombre d'entreprises a tendance à réduire leur personnel, ce qui est le cas notamment sur la commune de Villeneuve Loubet.

Nous constatons le départ d'un certain nombre de salariés du fait de leur situation personnelle. En même temps, nous constatons l'arrivée de personnes qui cherchent à s'installer dans la région PACA... Du fait des problèmes d'infrastructure de transport, il y a une inégalité de traitement. D'autre part, vous avez évoqué des contrats de plan Etat-Région. Vous avez souligné les difficultés. Justement, la région PACA s'est plainte, à plusieurs reprises, des difficultés en ce qui concerne les projets d'infrastructures comme Marseille-Aix ou la troisième voie ferrée entre Antibes et Nice. Heureusement, les travaux vont démarrer au cours de cette année. J'ai entendu dire et j'ai également lu des articles de presse faisant état de l'intention du gouvernement de supprimer les contrats de plan Etat-Région. Or, le contrat de plan Etat/Région est un instrument très important pour la gestion des affaires économiques notamment en matière de transport.

Par quoi le gouvernement envisage-t-il de remplacer les contrats de plan Etat-Région ? Comment, dans l'hypothèse d'une disparition possible des contrats de plan Etat-Région, pourront-ils faire financer la future LGV, étant entendu qu'il faudra solliciter une contribution de la part de l'Europe ?

Frédéric DOHET

Je vais être très bref. Il y avait trois questions. Quant à la première, sur l'emploi, je parlais de la situation régionale. Il est clair qu'il y a des communes où l'emploi peut décroître. Depuis quatre ans, la situation régionale de l'emploi est plutôt en voie d'amélioration, une amélioration relative par rapport à la situation nationale. Nous créons davantage d'emplois dans notre région. Le chômage régresse dans notre région plus vite qu'ailleurs. C'est un premier point. Cette tendance qui était positive ces trois dernières années est stabilisée depuis quelques mois. Nous espérons que ce n'est qu'un pallier et que nous pourrions reprendre cette croissance de l'emploi et cette réduction de chômage.

Le deuxième point concernait les contrats de plan. Je n'ai pas du tout voulu entrer dans le détail. J'ai voulu simplement dire que nous parlons d'un débat sur le développement territorial lié à une possible infrastructure dans quinze ans, la LGV PACA et ce qu'elle pourrait apporter à notre région. Je dis également que d'ici là, il y a un travail considérable à faire. Je parlais des TER en particulier, puisque nous constatons que cette formule de transport urbain et interurbain de type RER -ce qu'évoquait notre ami sur les grandes agglomérations- est absolument nécessaire, et rencontre son public. Dans les années qui viennent, nous allons devoir y travailler. C'est le cas pour le présent contrat de plan. Ce sera nécessairement poursuivi dans l'avenir pour pouvoir développer ces TER et parvenir, par exemple, à obtenir des dessertes cadencées satisfaisantes qui permettent d'avoir non seulement de bonnes dessertes des centres villes, mais à partir de ces centres villes, avoir des réseaux de transport urbain de qualité et de proximité pour pouvoir desservir l'ensemble de l'agglomération.

Troisième point : l'avenir des contrats de plan. Je voudrais laisser la parole à Monsieur Vermeulen qui est plus proche des intentions du Gouvernement pour la prochaine génération.

Michel VERMEULEN

Je voudrais vous rassurer sur l'avenir des contrats de plan. Début 2004, le Gouvernement a souhaité lancer une consultation sur le devenir des contrats de plan, vu la date d'achèvement de cette présente génération qui approche. Des avis ont été demandés à l'Assemblée Nationale, au Sénat, au

Conseil Economique et Social, à l'Association des Régions, à l'Association des Maires. Ils sont tous unanimes : ils veulent que les contrats de plan continuent. Ils expriment des avis, parfois différents sur les modalités exactes de ces contrats de plan, mais tout le monde veut des contrats de plan. Je pense que je peux vous rassurer. La conclusion vient d'elle-même : il y aura de nouveaux contrats de plan.

Jean-Claude PERNOUD, Train Avenir du Centre Var

Je voudrais m'adresser à Monsieur Frédéric Dohet. Monsieur Dohet, vous savez comme nous qu'il existe une autoroute Marseille-Toulon-Nice qui n'est pas saturée, et qui va de centre ville à centre ville. Elle permet des communications assez rapides entre ces villes. Pour la plupart, nous avons utilisé ces autoroutes. Il existe une autoroute Marseille-Aix-Nice qui commence à être saturée à cause des camions, et pour laquelle il faut trouver une solution.

Vous avez dit tout à l'heure que la position du Préfet est une position en direction du transport de voyageurs. C'est la position qui a été retenue par RFF, alors que tout le monde réclame, depuis le début de cette commission particulière des débats publics, que ce ne soit pas que du voyageur, mais que ce soit mixte parce qu'il y a un besoin actuellement. La réunion d'avant-hier nous l'a fait ressortir, le Président de la Chambre de Commerce de Gênes étant intervenu dans ce sens. Je crois qu'il faudrait peut-être commencer à demander au Préfet d'abandonner son idée de « *que du voyageur* ». Il faut que RFF commence à ressortir d'autres cartons, et commence aussi à réfléchir sur la mixité de la ligne.

D'autre part, le Préfet soutient, bien sûr, les choix qui ont été faits par Monsieur Gaudin, Monsieur Falco et Monsieur Estrosi, d'avoir une LGV qui passe par le littoral où se trouve une concentration de population. Or, le TVG n'est pas pour aujourd'hui -nous en discutons- c'est pour dans vingt ans. Les statistiques de l'INSEE, qui sont -nous pouvons le dire- correctes, donnent une augmentation de population importante du Centre Var, qui a pris 25 % de plus en 1999 et 20 % depuis, donc 45 %. L'INSEE nous annonce que dans dix ans, le Centre Var sera saturé, que le littoral va commencer à se dégager, et qu'ensuite c'est sur le Haut Var et les Alpes du Sud que la population va augmenter. Pourquoi ? Parce que tous les gens qui sont dans les pays nordiques ont tous envie de faire comme nous, de venir au soleil. Vous ne pouvez donc pas arrêter le flux migratoire des pays du Nord sur la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur pour venir prendre une retraite. Il faut être conscient de ce phénomène. Nous n'avons pas comme objectif -je pense- un développement industriel de nos pôles de Marseille, Toulon et Nice, mais d'accueillir tout ce qui vient et qui continuera à venir.

Lorsque dans des réunions précédentes, nous avons eu des interventions un peu bruyantes des représentants des viticulteurs, des agriculteurs, etc. à cause de toutes les terres qu'on va leur prendre... Ils ont le droit de s'exprimer comme tout le monde. Nous constatons une chose, c'est que les agriculteurs et les viticulteurs... Si le maire de leur commune libère les terrains et les rend constructibles, ils vont tous, les agriculteurs en premier, vendre leur terrain parce qu'ils vont enfin avoir une retraite correcte et de l'argent. Ces mêmes agriculteurs, ensuite, ne vont pas être contents quand ils vont voir que les gens qui ont acheté leurs terrains... Nous avons dans les associations d'opposants -par exemple celle qui se réunit ce soir à Brignoles- des anciens viticulteurs, des anciens agriculteurs, qui ont vendu leurs terrains, mais qui maintenant ne supportent pas que les gens qui les ont achetés et qui ont construit une maison dessus, aient en plus le culot d'avoir une voiture, et qu'ils utilisent les routes et qu'ils créent des bouchons avec ces voitures.

De toute façon, il faut bien être clair : tant qu'il y aura du soleil, à moins que vous ayez une autre solution à ce niveau-là, les gens viendront du Nord. Les gens viendront s'installer. Les maires continueront à libérer les plans d'occupation des sols, à rendre constructibles des terrains inconstructibles. Combien de maires, que nous connaissons, monnaient -mais ça c'est une autre affaire- les permis de construire ? Cela se fait, et cela continuera à se faire. Nous allons donc continuer à remplir, avec des touristes de troisième âge, l'ensemble de la Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Nous réclamons la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne pour permettre aux 18 000 véhicules qui descendent tous les jours sur Marseille, ou les 15 000 qui descendent sur Toulon, d'avoir une autre solution des déplacements. Nous pensons que l'ancienne ligne Nice-Meyrargues -que peut-être certains ont connue- qui passait dans le Haut Var, en dessous des Alpes du Sud pourrait être la ligne qui permettrait à une LGV de décrocher en dessous d'Avignon, de suivre la Durance, et d'aller piquer sur Les Arcs. Nous avons étudié ce projet avec des gens qui travaillent au service de l'agriculture. Ce projet ne toucherait pratiquement pas aux terrains AOC, ni aux terrains agricoles et passerait en forêt. Nous pensons qu'une gare dite betterave dans le Haut Var pourrait être connectée sur la ligne Nice-Meyrargues qui pourrait être remise en circuit... Je tiens à dire, puisque j'ai vu apparaître tout à l'heure le Directeur des transports du Conseil Général, Monsieur Bertheim, que l'année dernière, j'ai eu un entretien avec François Cavallier, Président de la Commission des transports du Conseil Général qui m'a assuré son soutien pour Carnoules-Gardanne en me demandant par la suite mon soutien pour Nice-Meyrargues ; il nous a dit que dans 20 ans, il faudra absolument rouvrir Nice-Meyrargues qui est devenue un sentier de randonnée.

Alain OHREL

Monsieur Pernoud, je m'excuse de vous interrompre, je crois que...

Jean-Claude PERNOUD

Merci, Monsieur le représentant du Préfet, de nous donner votre avis sur cet aménagement du territoire. Que va devenir le Var pour vous ?

Alain OHREL

Nous demanderons ensuite à RFF, Monsieur Croc, de donner son point de vue sur les idées de Monsieur Pernoud.

Frédéric DOHET

Il y avait beaucoup de choses dans cette intervention. Je vais essayer de répondre à l'ensemble, mais peut-être pas dans le même ordre.

Sur l'éventuel ou le supposé choix du Préfet d'un parti d'aménagement où la LGV passerait par le littoral, le Préfet ne s'est jamais exprimé sur cette question. C'est un présupposé que vous avez formulé, mais qui n'est pas exact. Actuellement, il y a 15 scénarii qui sont sur la table. Trois qui ont

été plus particulièrement approfondis -si je me souviens bien- dans le dossier du débat. Le Préfet n'a exprimé aucune préférence à ce jour entre les trois. Aujourd'hui, il ne fait qu'appeler les acteurs régionaux à deux choses.

La première chose est l'union parce que sinon tous les autres projets qui se présenteraient prêts dans d'autres régions en France, passeront avant ceux que Provence-Alpes-Côte-d'Azur présenteront, dans la mesure où les élus et les intérêts régionaux ne seront pas unis. Il l'a dit, il l'a répété et je pense qu'il continuera à le dire.

La deuxième chose -c'est plus récent- est que le Préfet invite à une relative retenue et modération sur le coût de l'opération, sinon elle ne verra pas le jour. Là aussi, c'est un appel au réalisme. Je crois que chacun d'entre nous commence à prendre davantage conscience des limites des finances publiques de notre pays dans toutes ses composantes locales et nationales. L'Europe elle-même ne sera pas un tiroir caisse infini. Monsieur Vermeulen nous a dit combien cette ambition nouvelle de l'Union Européenne allait s'accompagner de créations d'outils financiers au niveau européen, mais qui resteront eux-mêmes débités. Je crois qu'il faut simplement avoir cette donnée en tête. Ce n'est pas nécessairement le projet le plus cher qui devra être choisi. Voilà la position d'appel au réalisme.

Voilà les deux choses que je voulais rappeler quant à la position aujourd'hui du Préfet, certainement pas sur les tracés ou les scénarii... Pour le moment, nous sommes en plein débat public sur ce sujet. Votre contribution est appelée là-dessus.

Alain OHREL

Merci Monsieur Dohet. Je vais demander...

Frédéric DOHET

Il y avait quelques questions sur la partie mixité de la ligne LGV. Ce sont vraiment des sujets techniques sur lesquels j'aurais souhaité que le maître d'ouvrage s'exprime.

Alain OHREL

Nous allons demander à Monsieur Croc de s'exprimer sur le sujet.

Monsieur CROC

Je vais essayer de vous répondre sur le fret dans le cadre de cette séance dont l'objectif est l'aménagement du territoire, sous le contrôle de la DATAR, évidemment.

Ce que nous a dit, avant-hier, le représentant de la Chambre de Commerce de Gênes concerne les échanges entre la France et les autres pays. Comme l'a rappelé Jean-Michel Fourniau, l'ouverture du canal de Suez aux bateaux à grand gabarit fait que, vu des Etats-Unis, Barcelone, Marseille et Gênes, c'est le même port. C'est dans la même région. C'est le même port d'entrée dans le sud de l'Europe. Cela commence à donner des boutons à Rotterdam qui se dit que nous allons entrer en Europe par le Sud parce que c'est plus court. L'enjeu n'est pas un échange entre Marseille et

Gênes. L'enjeu est que Marseille soit bien reliée au nord de l'Europe. C'est ce que nous voyons sur ce que nous appelons « *la magistra du co-fret* ». Vous voyez une branche qui part de Fos, de Marseille, là où le fret va rentrer dans la région, et qui s'en va dans le Nord. Evidemment, cet itinéraire est mixte. Il est évident que sur la Vallée du Rhône, sur Lyon/Turin, sur le Nord, il faut pouvoir transporter à la fois du fret et des voyageurs.

Maintenant, si je reviens aux échanges internes à l'Europe et à la carte du CIADT ou plutôt à son commentaire -je parle toujours sous le contrôle de Michel Vermeulen- le commentaire de la carte s'appelle : « *Construire l'espace d'échange méditerranéen* ». Dans la liaison à grande vitesse le long de l'arc méditerranéen -je le dis parce que c'est le texte de la DATAR- la liaison Perpignan/Figueras est mise comme un élément du corridor numéro 3, que nos amis italiens aiment bien. Vous voyez le fret qui contourne la région, qui vient d'Espagne et qui s'en va vers Lyon, Turin, l'Italie du Nord et vers les nouveaux entrants. Celui-là prend une ligne mixte. C'est une bonne idée de faire une ligne mixte là, mais ça évite notre région qui n'en a pas besoin.

Ensuite, la DATAR dit spécifiquement que la ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte-d'Azur est le chaînon manquant pour les voyageurs. Et nous retrouvons à nouveau le fret avec les autoroutes de la mer qui ne sont pas sur cette carte, mais qui est le projet numéro 21 des 30 projets prioritaires que nous avons vus tout à l'heure. Vous voyez que nous laissons aux autres la mixité qui en ont besoin, sachant que cela coûte très cher. Dans notre relief provençal et azuréen, nous avons étudié ce coût de la mixité. Vous voyez que les surcoûts d'une ligne mixte sont au moins de l'ordre de 40 à 50 %.

Alain OHREL

Merci Monsieur Croc. Je demande à Monsieur Nicoletti à qui j'ai fait signe depuis longtemps qu'il allait intervenir. Merci Monsieur de représenter la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie et de pouvoir nous dire ce que vous pensez de la perspective afférente à la réalisation de cette ligne LGV au regard du progrès des entreprises.

Bernard NICOLETTI, élu de la CRCI

Les deux dernières interventions liaient justement l'entreprise et la vision prospective d'économie de ce territoire. Il faut savoir, et à titre un petit peu historique, que nous sommes là ce soir parce qu'il y a à peu près quatre ans, votre confrère du SGAR de Rhône-Alpes avait fait un rapport au MIAT sur des macro-régions qui caricaturait la région PACA sur une terre vouée au tourisme et aux résidences secondaires. C'était tellement caricatural que cela avait permis une réaction générale de la totalité des acteurs économiques, politiques et sociaux de cette région pour une intervention qui a permis, après deux ans de travail, d'inscrire ce projet au CIADT. Il est évident que la vision de ce territoire, même si nous ne pouvons pas lier les paramètres d'attrait pour des résidences secondaires, qui sont d'ailleurs les mêmes qui amènent aussi les touristes montrent une difficulté. Quand nous développons les thèmes d'améliorer l'environnement, de le préserver, de garder les avantages de cette région pour avoir des flux touristiques qui sont une base essentielle de cette économie, nous avons aussi les attraits pour les résidences secondaires au niveau européen ou même international.

Ceci étant, ce serait tout à fait impropre de penser que nous ne voyons cette région que sous cet angle-là. Bien au contraire, il faut absolument qu'il y ait la deuxième économie. Vous l'avez

entendu par la deuxième intervention au niveau de l'emploi, des actifs. Prévoir une région simplement tournée vers une activité de services, d'aide à la personne ou d'activités pour tondre les gazons dans les résidences secondaires, n'est pas imaginable alors que nous avons des pôles tout à fait forts et marqués aussi bien dans les Bouches-du-Rhône qu'à Sophia-Antipolis ou ailleurs. Il faut absolument que les deux paramètres aillent de pair, et c'est ainsi que nous voyons l'intérêt de ce projet.

Il y a eu une question sur le foncier. Nous avons l'espérance d'un mouvement contraire. Nous avons vu l'effet de hausse de l'immobilier dans la vallée du Rhône. Nous pouvons imaginer l'inverse. La LGV n'a pas comme fonction d'être un TER GV, mais de permettre de plus grandes facilités sur des TER GV ou des TER tout simplement, pour permettre une recherche de foncier plus facile pour les acteurs actifs de ce département - je parle du 06 - pourquoi pas vers le Var, ce qui se fait déjà par la route et pose quelques difficultés.

Voilà un petit peu le schéma. Simplement un coup de projecteur sur ce que nous appelons une métropolisation. Nous avons parlé de 50 à 60 minutes. C'est effectivement un terme reconnu. Aujourd'hui, Marseille-Aix-Toulon, c'est largement plus que 60 minutes si nous voulons raisonner en interne. Théoule-Menton, c'est pareil. Nous avons deux groupes homogènes d'urbanisation dense sur lesquels nous sommes déjà au-delà. Nous sommes en train de perdre les avantages d'une métropolisation. Nul n'ignore que nous venons de perdre, à Cannes, un très gros congrès qui est parti à Barcelone, simplement parce que loger sur 65 kilomètres, avec une heure et demie de transport, des congressistes qui apportent un énorme pouvoir d'achat à la ville de Cannes est inadapté. Le congrès est parti à Barcelone. Bien ou mal, c'est un constat. Aujourd'hui, nous sommes obligés de tenir compte de ce constat.

Un dernier mot là-dessus. Nous parlons aujourd'hui de l'arc latin. Nous ne faisons pas d'arc latin pour l'instant. Le souhait des Chambres de commerce est d'inscrire ce projet comme une première tranche d'une tranche définitive jusqu'à l'Italie, où en 2013 au plus tard, un réseau rapide ferroviaire sera installé jusqu'à Vintimille pour que nous puissions effectivement parler d'arc latin. Pour l'instant, Marseille sera plus près de Gênes ou de Milan lorsque le tronçon jusqu'à Nice sera réalisé. Pour la métropole Théoule-Menton, avec une gare à Nice ou autour de Nice, cela n'amène aucun avantage par rapport à la vraie métropole européenne que représentent les dix millions d'habitants *minimum* de la vallée du Pô. Aujourd'hui, nous souhaitons que ce projet s'inscrive dans une vision où la première tranche, financièrement et économiquement supportable, s'arrête à Nice, et où toutes les notions de connexions, pour répondre à l'attente souvent entendue dans la salle, soient prévues ; la deuxième tranche doit être parfaitement intégrée pour que l'arc latin soit une réalité et pas seulement une vision universitaire.

Alain OHREL

Merci beaucoup Monsieur Nicoletti. Il y a plusieurs demandes d'intervention. C'est sur la même chose que Monsieur...

Jean GONELLA

C'est sur cet aménagement du territoire, pour terminer par Barcelone d'ailleurs, en passant par les gares des romarins et des vignes dévastées. Le Centre Var et le Haut Var posent désormais un problème considérable. J'en sais quelque chose, je siège au Syndicat mixte des Pays du Verdon et

du Parc naturel régional du Verdon. Si la croissance de la population de ces territoires, encore préservés... Je vais citer Jérôme Déhus : « *Il n'y a pas de nature en France. Il n'y a qu'une campagne qui est une cathédrale ciselée par des centaines de générations paysannes.* » Or cela est en train d'être détruit, non pas par l'urbanisation, même pas tout à fait par les infrastructures, mais par leurs conséquences ou leurs prémices. Nous savons très bien que derrière un projet autoroutier, il y a d'abord un projet immobilier. C'est l'héritage du territoire par les lotissements que nous voyons déferler dans le Centre Var. Si c'est pour cette urbanisation, cet aménagement du territoire, il faut dire les choses et parler d'environnement et donc d'atmosphère. Un habitant d'un territoire mité -les recherches sont fortement documentées- finit pas faire consommer par habitant, 500 fois plus d'énergie et donc de déferlement de gaz à effet de serre qu'un habitant de ce que nous appelons aujourd'hui dans pas mal de congrès « *le tabou* », c'est-à-dire la densité urbaine - attention, pas la concentration-. La densité urbaine c'est Florence, Sienne, là où naît l'urbanité et non pas la violence. A ce moment-là, si c'est pour faire cela dans le Centre Var et le Haut Var, et en plus l'amplifier par une gare que j'appelle « *des vignes dévastées* ». Je ne dis pas que nous allons trancher aujourd'hui, mais il nous faudrait fortement en discuter.

Quand nous voyons apparaître, dans ces territoires qui, naguère, avaient encore une valeur, ce que nous appelons les UTN (unités touristiques nouvelles), bâtisses de qualité très moyenne, et qui -j'allais dire- embellissent de manière hideuse les abords des villages et des bourgades comme le font les zones industrielles de ces cubes qui parfois se parent d'une espèce de néoclassicisme de Ricardo Bofill du pauvre, je crois que nous n'en voulons pas.

Pour terminer sur une chose... Nous allons encore reparler des gares de ce type. C'est vrai qu'Aix TGV est la réussite fondée sur une erreur initiale : la dévastation de la campagne aixoise par le déferlement de lotissements. A partir de là, elle pouvait réussir, mais elle conforte cette dévastation. Calculez le nombre de voitures qu'elle attire...

Je terminerai par Barcelone et Cannes. Pourquoi aller à Barcelone ? Parce qu'à Barcelone, il y a un urbanisme et une architecture qui se continuent. A Barcelone, pour 30 ans encore, on continue l'œuvre de Gaudí. Il faut y aller. Tandis qu'à Cannes, Nice ou à Menton, ce n'est qu'un dégueulis bétonnier sans architecture ni urbanisme. (*Applaudissements*)

Michel VERMEULEN

J'aimerais revenir sur la problématique fret. Je ne crois pas qu'il faut conclure sur ce qui a pu être rédigé en 2003. Ce n'était pas du tout le sens de ce qui a pu être rédigé, ni la lettre d'ailleurs. La problématique fret est tout à fait dans ce débat. Elle a été causée, ne serait-ce que par la sécurité des circulations. Monsieur Gonella se demandait si nous pouvions dire « *Les Français dehors !* » ; nous avons aussi le problème de savoir si nous pouvons dire « *Les camions dehors !* » Nous savons que dans les passages à travers les Alpes du Nord, il n'y a pas plus de camions qui passent depuis 1990. Tout est stable. Il y a un seul point de traversée qui croît, c'est Vintimille. Il s'accroît avec les échanges entre l'Espagne et l'Italie. En conséquence, la problématique fret est tout à fait légitime dans ce débat. Rien n'a été décidé en la matière. Il y a bien sûr beaucoup de solutions qui semblent plus logiques. Quand nous faisons une ligne TGV, nous libérons des sillons sur des voies classiques. Il me semble qu'il y a là tout une marge qui semble devoir être gardée. La problématique fret est ouverte dans ce débat. Elle n'est pas fermée.

Alain OHREL

Merci. Je voudrais vous dire qu'il y a matière, et j'y recours volontiers, à vous féliciter d'avoir, au gré de vos interventions, les uns et les autres, couvert l'ensemble de la problématique envisagée. Au fond, nous avons bien souvent au gré du dossier support, fait valoir ce qu'il en était du caractère essentiel d'une plus grande vitesse, d'une plus grande capacité. Nous nous sommes donc attachés à étudier les progrès éventuels de la mobilité. Beaucoup se sont exprimés à cet égard. Ils ont exprimé quelquefois le regret que nous ne parlions pas suffisamment, peut-être, de l'aménagement du territoire et d'un projet de territoire. Je crois que vous avez parfaitement indiqué, au gré de vos interventions, qu'il y a un projet d'essence européenne qui a un relais méditerranéen, national, et régional.

Dans la seconde partie, nous allons voir ce qu'il en est des conditions de mise en œuvre du projet. Au fond, si nous survolons l'ensemble du sujet, il est fréquent qu'on se demande si l'aménagement du territoire précède la conception d'une Ligne à Grande Vitesse. Est-ce parce que nous voulons aménager le territoire que nous avons recours à elle ou est-ce parce que nous avons décidé de faire une telle ligne que nous nous préoccupons des effets qu'elle peut avoir à l'égard de l'aménagement du territoire ? Evidemment, c'est sans doute un peu artificiel de faire cette distinction. Nous voyons à quel point les deux approches sont complémentaires, sont imbriquées l'une dans l'autre. Jusqu'à maintenant, dans la première partie, nous avons indiqué qu'il y avait un projet de Ligne à Grande Vitesse européen, national, régional.

Dans la seconde partie, nous allons voir ce qu'il en est des conditions de mise en œuvre effective de ce projet. Quels sont les effets constatés ? Quelles sont les conditions auxquelles subordonner la réalisation de ces Lignes à Grande Vitesse pour qu'elles produisent des effets que nous attendons et espérons, et éviter les effets que nous redoutons ? Voilà ce que nous allons pouvoir aborder dans la seconde partie.

2^{ème} partie - Des effets constatés aux effets potentiels

Alain OHREL

Je vais demander aux intervenants de la première partie de bien vouloir laisser leurs places, sans pour autant abandonner leur droit à la parole pour la seconde partie. Je leur demande simplement de libérer les places qu'ils occupent pour que viennent les occuper à leur tour les intervenants qui sont dans l'ordre :

- Monsieur Gilles Rabin, Conseiller de l'Association des Villes européennes de la Grande Vitesse et par ailleurs responsable d'un Comité d'expansion économique en région parisienne, dans l'Essonne ;
- Monsieur Charles Lambert qui est l'auteur de plusieurs études sur les effets des Lignes à Grande Vitesse, les effets constatés et les effets potentiels ;
- Monsieur Alain Budillon, Directeur Régional de l'Équipement, a comme tel toute la science voulue sur ce qu'il en est des réflexions et des réalisations en matière d'urbanisme dans notre région, et des différents types de documents d'urbanisme ;
- Monsieur Bertrand Parcollet, Directeur délégué de la Société Anonyme d'Économie Mixte d'Euralille.

Nous le remercions d'avoir fait un si long trajet. Au titre de la longueur de l'infrastructure qui est celle dont nous parlons, nous pouvons regretter qu'effectivement, lorsque nous sommes en un point comme ce soir de cette infrastructure projetée, il est difficile d'avoir la participation de ceux qui sont à l'autre bout. Et bien là, nous avons la participation de quelqu'un qui est à l'autre bout de la France. Nous le remercions.

Outre les intervenants que je viens de citer, vont s'associer à cette table ronde : Monsieur Denis Berthelot, qui vient de l'Institut d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence ; Monsieur Guidicelli, Président du Groupement d'Association de Défense de l'Environnement et Sites de la Côte d'Azur (GADSECA) ; Monsieur Nègre, Maire de Cagnes-sur-Mer et Président de l'Agence d'Urbanisme de Nice.

Louis NEGRE, Maire de Cagnes-sur-Mer et Président de l'Agence d'Urbanisme des Alpes-Maritimes

Il y a une petite erreur, je ne suis pas Président de l'Agence d'Urbanisme de Nice. Il y a l'Atelier d'Urbanisme à la Ville de Nice. Il y a simplement une Agence d'Urbanisme pour les Alpes-Maritimes dont je suis le Président.

Alain OHREL

C'est d'ailleurs notamment à ce titre que nous sommes très curieux de vous entendre quant à l'aspect fédératif de l'urbanisme à l'échelon départemental.

Et enfin, Monsieur Bajard qui appartient à AREP (Architecture et Recherche à la SNCF). Il est architecte urbaniste. Il vous dira tout sur les effets structurants des gares et leur utilisation. En complément de ce que nous aurons entendu sur Euralille, il pourra sans doute nous parler d'Euromed.

Je donne la parole à Gilles Rabin, pour quinze minutes au maximum.

Enseignements issus de l'analyse des effets de LGV en France et à l'étranger, LGV Méditerranée notamment : mobilité, image, métropolisation, développement urbain et économique

Gilles RABIN , conseiller de l'Association des Villes Européennes de la Grande Vitesse

D'accord. Je vais commencer par la fin, cela ira plus vite. L'Association des Villes Européennes à Grande Vitesse, qui regroupe une quarantaine de villes en France et en Europe, part de deux constats.

Le premier constat est que le TGV est un révélateur de capacité de développement économique. Pour les gens qui ont une stratégie de développement économique ou d'aménagement du territoire, le TGV peut jouer un rôle s'il est intégré au départ comme un outil de ce développement. Si le TGV est intégré comme un moyen de développement ou la panacée du développement, il n'y a pas du tout d'effet.

Le deuxième point est peut-être plus affirmatif. Pour nous, le TGV n'aménage pas le territoire, mais il le structure au mieux.

Je vais vous présenter rapidement les conditions de réussite des effets constatés. Nous allons nous faire un peu peur en disant quelles sont les hypothèses pour nous, pour alléger la PACA, sachant que nous avons regardé cela de très loin, mais avec cette expérience des villes comme Nice, Nancy, Metz qui ont à travailler sur le TGV de manière plus à fond.

Les conditions de réussite : il y a quatre points cardinaux dans la réussite du TGV. Le TGV n'est pas forcément la vitesse. La vitesse, c'est bien. En France, on disait que la grande vitesse était 300 km/h. N'oublions pas que le TGV est quand même né au Japon, aux Jeux Olympiques de Tokyo en 1964. Ce n'était pas aussi vite, mais c'était quand même assez vite. La vitesse est un élément important. Aujourd'hui, on parle de vitesse à 300, 330 ou 340 km/h pour une ligne à grande vitesse. C'est un élément déterminant. La vitesse est un élément de capacité de transport et d'un réseau supérieur au développement.

La vitesse n'est rien sans les fréquences. Encore une fois, cela ne sert à rien d'être à une heure ou à deux heures de Barcelone, à quatre heures de Paris, si c'est une fois par jour. Il n'y a pas d'effet. L'élément important est la fréquence. Combien de fois sommes-nous reliés avec la ville ? En Europe, il y a deux systèmes. Il y a le système des navettes, que nous appelons nord-européen. Une ville comme Montaborg de 15 000 habitants, entre Cologne et Francfort, ont 42 TGV par jour. Là aussi, c'est un élément important puisqu'une ville comme Vendôme, Macon ou la ville de la « *gare des betteraves* » connaissent peu d'effets parce qu'elles sont très peu reliées en termes de fréquence. La fréquence est importante, ainsi que les horaires. A quelle heure arrive-t-on à Nice, à Marseille, à Toulon ? Si nous arrivons à 10 heures 37 à Toulon, pour les réunions du matin, ce n'est pas la peine. Les horaires sont importants.

L'autre élément important est la destination. Où allons-nous avec le TGV ? Il y a la répartition modale. Il y a des TGV qui partent de gare hors la ville et qui vont desservir des gares hors la ville, et/ou des gares, des aéroports, etc. L'effet est lié à cela. Si vous allez uniquement voir Mickey ou à l'aéroport de Saint-Exupéry à Lyon, peut-être n'aurez-vous pas beaucoup d'effets. Il faut faire attention à cela. Ce sont des éléments déterminants dans la capacité de développement de la grande vitesse.

L'élément clé -nous l'avons dit précédemment, je ne vais donc pas y revenir, mais j'y reviens quand même- c'est l'intermodalité. Le TGV est comme la rivière, comme le haut débit ; l'important n'est pas le gros tuyau. L'important est la manière dont sont reliés les points d'entrée du TGV par des trains que nous appelons TER, TER GV. C'est stratégique. Il faut que le développement ne soit pas un développement polarisé sur quelques pôles qui sont en dehors ou dans la ville, mais qui doivent être au service d'un certain nombre de citoyens qui habitent la région, la ville, l'agglomération. S'il n'y a pas d'intermodalité, il n'y a pas d'effet TGV. Quand vous êtes commerçant, vous préférez être dans une galerie commerçante qui attire des millions de clients par jour plutôt qu'être dans la boulangerie au milieu du village qui attire 250 personnes le dimanche matin. C'est pareil pour le train. L'effet sera pareil si nous arrivons à avoir une capacité d'entraînement, via la Ligne à Grande Vitesse, mais aussi via le TER qui est au moins aussi stratégique. Là, nous aurons un effet TGV.

Troisième point : la réussite sourit aux audacieux et aux organisés. Vous parliez de Lille tout à l'heure. C'est la panacée. Vous aviez le maire, ex-Premier ministre, qui avait son Directeur de cabinet qui était Président de la SNCF, et qui avait un ami qui travaillait à la Caisse des Dépôts. Si vous n'avez pas cela ici, ce n'est pas dramatique. Toutefois, cela peut aider au sens où cela joue sur la capacité d'entraînement des hommes c'est-à-dire sur des leaders, qui avec vous, construiront ce que peut être la Ligne à Grande Vitesse PACA. Cela ne se jouera pas sur les structures, sur des mairies, des agences d'urbanisme. Cela se jouera sur des décideurs qui voudront avoir un projet politique autour de la Ligne à Grande Vitesse. Le bel exemple (à votre gauche) est la gare de Florence. Extraordinaire la gare de Florence ! Ce n'est pas simplement un projet économique, c'est un projet urbain. Comme dirait Zeldine, « *La beauté, c'est important dans la ville.* » Il faut construire beau, sinon cela ne sert à rien. Le deuxième exemple est Euralille. Nous en parlerons tout à l'heure. Le troisième est Saint-Pancrace, à Londres.

Maintenant, voyons les effets constatés. Je vais un peu vite car ce sont des éléments que vous connaissez. Nous les avons simplement mis en musique, mis en ordre. Le premier effet est un effet « *lotto* ». Tous les gagnants ont acheté un billet. Cela veut dire que si vous achetez un billet, il sera gagnant. En gros, cela veut dire que la grande vitesse ne sert à rien si vous ne faites rien avec. C'est stratégique. Il n'y a pas de grande vitesse sans projet politique, c'est-à-dire sur ce que nous voulons faire de l'arc méditerranéen, de la métropole Marseille/Toulon/Nice, des réseaux de villes. Le mot est peu important. Que voulons-nous faire de cela ? C'est si nous voulons faire quelque chose de cela, que nous arriverons à un effet TGV. Il y a un effet réseau, mais j'y reviendrai après.

Voyons les effets réseaux. A gauche, c'est Cannes. La question se posera très clairement de ses grands salons. Dans le tourisme d'affaires, qui est le tourisme qui rapporte le plus d'argent, les grands salons seront autour des grands réseaux ou des réseaux supérieurs. En effet, quand vous êtes à Cannes et que vous êtes obligés de dormir à Juan-les-Pins - ce que j'ai fait - ou à Sophia-Antipolis, le matin, c'est compliqué de se rendre à Cannes. Ce n'est même pas compliqué, c'est même impossible.

Vous êtes un décideur qui finance le salon de Cannes et vous regardez cela. Vous vous dites que peut-être le salon peut aller à Barcelone. A Barcelone, ils achètent tout de suite. Il peut aller à Nice, à Marseille ou dans une métropole. Mais doit-il rester à Cannes ? C'est une question. Il n'y a pas de réponse. Ce n'est pas une décision. C'est une réflexion qui rentrera dans un élément de stratégie des grands salons mondiaux (MIPIM, Festival de Cannes). Vous savez, c'est comme les entreprises ; ne dites jamais qu'elles ne partiront jamais. C'est une question de calendrier. Ils partiront un jour.

Deuxième point pour les effets réseaux, ce sont les entreprises. C'est pareil. Nous pensons rarement à l'effet industriel, à part pour l'effet fret. Là, c'est une toute autre question. Nous pensons rarement aux effets liés aux entreprises. Aujourd'hui, nous avons un système économique où la plupart des entreprises sont dépendantes dans un système de relation avec un donneur d'ordre ou un sous-traitant. C'est toujours compliqué. Il n'y a pas une entreprise indépendante, dont le chef d'entreprise est indépendant et qui fait ce qu'il veut. Il y a toujours des clients qui sont quelque part. Aujourd'hui, vos clients, voire vos donneurs d'ordre, quelque part régulièrement vous scannent. Ils viennent chez vous regarder comment vous travaillez, ce que vous faites, quelles sont les machines, les ressources humaines, comment vous gérez cela. Il y a même des donneurs d'ordre qui remplacent les PDG dans les entreprises de sous-traitance. Cela arrive. Il y a un système de liaison dans les entreprises. Ces liaisons-là aussi sont liées aux grands réseaux. Si nous ne sommes plus dans les grands réseaux, les entreprises sur ces territoires seront plus complexes à atteindre, peut-être « sorties » des restrictions des grands donneurs d'ordre. Nous parlons de Renault, de Thalès, d'Alcatel, d'entreprises comme celles-ci. Mais c'est un peu ce qui se passe aujourd'hui quand même. Pour travailler en région parisienne -nous le voyons bien par rapport à la recherche supérieure- le fait d'être relié sur des grands réseaux routiers, aériens, ferroviaires, ce sont des éléments déterminants, y compris pour la PME locale en rade de Toulon, le TGV peut être déterminant par ses capacités.

Autre point : les projets de polarisation sur la gare. La gare, c'est extraordinaire. C'est l'endroit où tous vos clients arrivent au même endroit. Quand vous vous voulez faire du business, la gare est extraordinaire. C'est un endroit fabuleux. Il ne faut pas que les gares ressemblent à des supermarchés ou à des parkings. Ce qui est frappant quand vous prenez la LGV Méditerranée, vous avez l'impression de voir les gares de banlieue. Qu'est-ce qu'une gare de banlieue ? C'est un petit bâtiment avec un énorme parking. C'est parfois l'impression que nous avons. C'est dommage parce que c'est la porte de la cité. Si nous prenions des mots grecs ou latins, ce serait plus joli, mais c'est un peu cela. C'est par là qu'on rentre chez vous. Si c'est moche, si c'est un parking, l'effet, c'est la vision que les gens comme moi, qui sont Bretons ont. Ils disent que dans les villes du sud, les entrées de ville sont impossibles parce que c'est moche. Il faut que la porte d'entrée de la ville, qui est devenue la gare, soit à niveau par rapport à la capacité que vous avez de faire vivre cette ville, de faire porter un projet politique de cette ville. C'est un élément déterminant parce que la gare, comme les gens qui passent, les services qui commencent à se construire. Même la SNCF commence à penser qu'on peut faire du business à l'intérieur de la gare. Il y a des boutiques qui s'installent dans les gares, alors qu'il y a cinq ans, quand nous parlions de cela, on nous prenait pour des hérétiques. Par exemple, dans les gares, il y a des fleuristes. Quand vous rentrez chez vous, vous apportez des fleurs, c'est toujours bien. Ou bien, il y a aussi des pressings. Le matin, vous déposez vos vêtements que vous récupérez le soir. Ce qui peut être bien. Allez dans une gare anglaise, vous avez un pressing et un fleuriste.

Il y a un effet « darwinique » aussi, c'est-à-dire que plus les villes se rapprochent, plus elles se spécialisent. La concurrence va devenir de plus en plus forte. Pour moi, la réussite du TGV Méditerranée, c'est Lyon. C'est une des villes qui a le plus réfléchi en amont: à quoi cela sert

d'avoir un port en aval et à quoi cela sert d'avoir une métropole comme Paris en amont ? Comment pouvons-nous fonctionner ensemble ? Quand vous reprenez tous les travaux de réflexion qui ont été faits pendant quatre ans à Lyon, de stratégie par rapport à Marseille, à Paris, vous comprenez que le territoire qui a une stratégie extraordinairement agressive et intelligente par rapport au TGV Méditerranée, c'est davantage Lyon que l'arc méditerranéen. C'est extraordinaire parce que cela montre que nous pouvons réfléchir. Nous pouvons nous servir d'un effet TGV pour faire avancer les choses. Les villes se développeront sur des fonctions complémentaires. On parlait de Milan et de Turin. C'est quand même extraordinaire que des métropoles de cette taille-là aient commencé à intégrer le fait qu'on puisse avoir une capacité de partenariat.

Je vais poser une question, cela ira beaucoup plus vite : LGV PACA, TGV Méditerranéen ou parisien ? Nous allons inventer un nouveau TGV qui sera un TGV de longue distance. Les gens qui vont aller à Londres ou à Nice, comment font-ils pour leurs bagages dans le TGV actuel ? Quel partenariat y aura-t-il entre Barcelone, Marseille, Toulon et Nice ? Quelles fonctions à partager ? D'où la question : un réseau est-il à créer ? Il faut créer un réseau de villes. Le réseau de villes se créera s'il y a une politique régionale, nationale, autour de cela.

Dernier point : intégrer la grande vitesse dans une stratégie globale. Il n'y a que dans une stratégie globale qui intègre la grande vitesse et qui intègre autre chose que le TGV réussira. Merci. (*Applaudissements*)

Alain OHREL

Merci beaucoup Monsieur Rabin. Je vais demander la même discipline à Monsieur Charles Lambert qui vous nous parler des effets potentiels de la Ligne à Grande Vitesse. Je sais qu'il a établi une typologie des espaces, ce qui est de nature à rassurer quelques inquiétudes quant aux impacts éventuels de la ligne selon qu'il s'agit d'un espace ou d'un autre. Ils ne sont pas tous envisagés selon une vision uniforme, notamment quant à la métropolisation.

Des effets potentiels à différencier selon les espaces : la typologie des espaces de développement en Région PACA

Charles LAMBERT, SETEC ORGANISATION

Vous allez voir que les organisateurs ont choisi de faire succéder à la tribune des personnalités qui utiliseront des tons différents. Aussi, je prendrai le temps, au contraire, d'une contribution à votre réflexion et surtout à la présentation de ce que nous avons fait pour préparer les travaux futurs, les travaux de notre débat et les travaux de ceux qui vont suivre.

La mission dont je rends compte a commencé par une analyse bibliographique. Nous avons commencé à chercher à savoir tout ce qui avait pu être écrit au cours des 20 dernières années sur le début de l'expérience TGV en France et ailleurs. Nous avons sélectionné 30 ouvrages. Ces 30 ouvrages ont permis d'analyser les méthodes qui avaient été utilisées dans les différents ouvrages : des ouvrages de recherche, des articles approfondis dans des revues spécialisées, des positions prises par des villes qui, après soit cinq ans, soit dix ans d'expérience, ont fait état de leurs recherches. Il y a d'autres villes françaises ou étrangères ; ce sont les expériences allemandes. Vous savez qu'il y a la grande vitesse en Allemagne. Ensuite, nous avons cherché à savoir quelle était la synthèse des effets.

Je viens de vous décrire la méthode, voyons maintenant les enseignements : la synthèse des effets a fait l'objet -et vous le voyez ici- d'un assez grand nombre d'observations. Je n'aurai pas le temps de les développer maintenant. Je voulais simplement, en vous montrant ces diapositives, vous montrer que nous nous sommes d'abord appuyés sur une connaissance de ce que les autres avaient constaté. Il y a une sélection de critères qui se sont retrouvés majoritairement dans les 30 ouvrages que nous avons analysés. Ils sont à disposition de ceux qui voudraient les rechercher de manière plus approfondie.

Nous avons fait une deuxième chose. Nous avons cherché - tout ceci à la demande de Réseau Ferré de France qui souhaitait appuyer ces projets sur la réalité - ce qu'on pouvait commencer à imaginer de pouvoir dire sur les effets de la LGV. J'ai entendu mon prédécesseur être déjà très péremptoire. Nous, nous avons essayé de nous approcher des statistiques qui étaient déjà disponibles et des entretiens de personnalités qui s'étaient exprimées, soit des maires, soit des représentants d'associations ou d'entreprises. C'est ce que nous avons fait pendant quelques mois. Il faut dire que cette étude a été conduite il y a maintenant un an et demi pour cette phase-là. Nous nous sommes penchés sur ce que nous pouvons essayer de comprendre. J'ai donné les objectifs, la méthode. J'ai dit que c'étaient des entretiens et que c'étaient les effets statistiques que nous pouvions voir. L'objectif était de vérifier si nous pouvons trouver pour la LGV PACA des effets constatés sur les autres lignes pour voir si nous pouvions le projeter sur ce que nous avons essayé de mettre en évidence tout au long de ce débat.

La méthode est : quelles étaient les attentes ? Je l'ai dit : les entretiens, informations, perception et puis les mesures avant et après. La grande difficulté pour ce que nous faisons tous, que ce soit en aménagement du territoire en général ou bien quand nous recherchons à savoir ce que sont les effets d'une grande infrastructure, c'est qu'il faut être capable de comparer ce qui était avant et ce qui est après. Dans l'avant et l'après, il s'agit de savoir quel est le moment pertinent pour le faire. Je vais vous dire tout à l'heure que la corporalité, c'est-à-dire de savoir à quelle époque nous devons mesurer un effet est une des choses les plus importantes. Se prononcer trop vite, c'est toujours dangereux. Ne viser que le grand futur, c'est prendre des risques d'interrompre l'intention parce que les populations concernées par le court terme ne supportent pas les effets à court terme que nous avons mal mesurés. Voilà tout ce que nous essayons de rechercher en voyant ce qui se passe ailleurs, et en particulier la LGV Med.

Nous avons effectué ensuite la mise en perspectives des réalités avec les attentes et les perceptions : Euromed nous a dit à l'époque: « *Nous devons 1000 emplois à l'arrivée de la LGV Med.* » Mais n'oublions pas qu'il y en a 400 000 dans la région marseillaise. Il faut donc relativiser ces choses. Deuxièmement, on nous dit : « *Les effets sur le tourisme sont formidables* » Certains regrettent d'ailleurs cet effet car ils estiment qu'il y a assez de touristes. Quand nous regardons en Avignon, il n'y a pas eu d'augmentation d'entrées dans les musées ou au Festival, au moins dans les premières années, comme à Aix-en-Provence ; pourtant, la gare marche.

Bien entendu, nous avons pu constater qu'il y avait eu des croissances des mobilités ferroviaires avec la mise en service de LGV Med, soit en gros, 70 % de mobilité supplémentaire en Lyon et Marseille. Cela reste quelques pour cents des trafics totaux de personnes entre Lyon et Marseille. La route était encore très dominante.

Il y a un regain de notoriété, incontestablement -et s'il vous plaît, souvenons-nous bien de ça- ce qui est nouveau dans l'aménagement du territoire, c'est qu'il faut que nous nous demandions quels sont nos vrais critères, en particulier qu'est-ce qui est structurant pour l'avenir futur et non pas

l'avenir tel que nous le voyions dans les années 60 au moment des études prospectives. Nous voyons que les facteurs d'image, les facteurs de ressources humaines d'une région, les facteurs de formation, tous ces facteurs qui étaient supposés être des facteurs indirects deviennent des facteurs essentiels.

Le troisième, c'est peut-être un effet réseau économique et institutionnel. Quand nous disons « *peut-être* », c'est parce que ce n'est pas encore prouvé ; il faut mesurer un effet réseau sur la longueur, la distance, le temps. Quant à l'effet institutionnel, il y a eu pendant quelques mois ou quelques années, plus de relations entre Lyon et Marseille, entre Rhône-Alpes et PACA. Vous avez déjà entendu bien avant moi que ce ne sont pas obligatoirement des choses aussi continues. Tout ceci est en cours d'installation, donc nous ne pouvons pas dire que nous ayons repéré des effets réseaux automatiques.

Quant au prix du foncier, il y a eu une hausse, mais une hausse très spécialisée dans des endroits qui étaient déjà équipés. En plus, cette hausse a été une espèce de dos de chameau qui a rattrapé des niveaux qui étaient très bas. Là encore, il faut toujours aller dans le détail quand nous voulons observer des choses. Il y a eu un effet nouveauté. Il y a eu aussi que l'offre ne s'était pas préparée à la demande. Il y a beaucoup de choses à dire.

Quant au succès des gares, les gares que j'ai entendu qualifier de « *betteraves* » à Valence et à Aix TGV nous montrent que ce ne sont pas des gares betteraves. Ce sont des gares qui structurent les territoires. Pour l'instant, l'effet de la structure est un effet fréquentation, pas un effet image, pas un effet ressources humaines, et pas encore un effet physique bâti à proximité de la gare. Mais le nombre d'effets constatés en cinq ans et la quantité de gens qui fréquentent ces gares sont très importants, supérieurs à ce que nous pouvions attendre. Idem pour Aix TGV qui est incontestablement dorénavant une gare fréquentée par l'ensemble de la population de la grande agglomération ou de l'ensemble métropolitain Aix-Marseille-Aubagne et peut-être plus. Je ne veux pas entrer dans des débats qui ont eu lieu ou qui vont avoir lieu.

Enfin deux ou trois petits effets que nous avons constatés : des effets divers sur l'activité économique, très difficiles à apprécier. Même les acteurs économiques ne sont pas tout à fait sûrs. Là, nous nous référons à la première partie, c'est-à-dire les bibliographies. Les effets sont sur l'augmentation de la mobilité de ceux qui étaient déjà mobiles, sur les emplois de classe supérieure, sur un tourisme court dans les villes, un tourisme d'affaires et non sur le grand tourisme parce que c'est le transport ferroviaire. Le dernier effet est pour les étudiants. Il y a encore peu d'effets TGV, mais par contre, il y a une chose qui est sûre, c'est que l'amélioration du système ferroviaire fait partie des critères d'organisation d'un système universitaire avec de nombreux échanges. Il y a un effet pari, un effet investissement, qui est certainement incontestablement porteur pour l'avenir, mais qui pour l'instant n'est pas encore prévisible.

Nous arrivons dans la troisième partie de notre étude. Je vais être un peu rapide sur cette partie typologie. Je tiens quand même à vous en parler parce qu'elle rentre dans une partie de votre intérêt futur, et singulièrement pour les personnes qui sont dans la salle. Nous avons travaillé avec l'unité de recherche de l'université qui s'appelle « Espace 6012 ». Vous avez entendu tout à l'heure...

Alain OHREL

Je vous prie de m'excuser. Si vous permettez une suggestion, c'est que vous fassiez l'économie de choses pourtant malheureusement très importantes, mais qui sont d'ordre méthodologique. Donnez-nous les résultats.

Charles LAMBERT

Très bien. Je regardais ma montre, et je pensais que j'avais la possibilité de citer ceux avec qui nous avons travaillé. Je tenais à ce que cela soit su.

Quelle méthode avons-nous employée pour cette typologie ? Nous avons pris de nombreux critères. Nous avons essayé de voir s'ils nous permettaient de regarder autrement que de dire : « *Là, c'est mal construit. Là, c'est bien construit. Là, il y a des agriculteurs et là des urbains.* » Ce n'est pas comme cela que cela se passe. Il y a cinq millions de personnes qui habitent dans toute cette région. Quand nous avons étudié le département du Var et sa mobilité, il y a sept ou huit ans, nous avons vu que ce n'étaient pas des retraités qui venaient dans le Var. Il y a au moins une grande moitié qui sont des familles avec des enfants d'une dizaine d'années. Ce sont tous des gens qui choisissent pour d'autres critères que celui de préparer leur retraite. Nous avons voulu approfondir. Nous avons parlé de mobilité, d'environnement. Nous avons cherché les éléments de gouvernance, de tourisme, etc. Nous avons surtout cherché où nous pourrions trouver les vrais renseignements. Nous avons trouvé une unité. Nous avons pris 435 unités d'observation du territoire de la région. Ce sont 435 communes. Nous avons trouvé comme système d'information un système qui s'appelle « Corine Land Cover » et des modèles sur la mobilité des personnes.

Cela nous a conduits à avoir des représentations cartographiques, mais surtout à faire quelque chose qui n'avait pas encore été fait et qui n'a toujours pas été fait. Vous devez observer que nous ne vous l'avons pas présenté aujourd'hui : c'est le schéma régional d'aménagement du territoire. Le SRADT dont la région PACA est en charge n'existe pas encore. RFF se trouvait dans une situation de faire des propositions d'infrastructures alors que les grands équilibres d'avenir n'étaient pas encore fixés. Nous avons cherché à prendre comme base les schémas de cohérence territoriale qui regroupent des communes qui sont des périmètres fixés par les préfets après consultation des communes. Vous voyez qu'à peu près 80 % des rectangles qui figurent ici sont des représentations schématiques, mais localisées à l'endroit où elles sont, des différents schémas de cohérence territoriale. Nous avons essayé de remarquer comment la typologie des territoires pouvait être représentée de manière majoritaire ou de manière diverse dans les différents territoires. Si j'ai dit tout ça, c'est pour dire que tout ce qui vient d'être fait est valable pour la région PACA, et dans un contexte de préparation globale de l'aménagement du territoire de la région. RFF a tenu à ce que tout cela soit disponible.

Les effets potentiels que nous avons pu repérer sont spécialisés sur chaque territoire que nous avons repéré dans les méthodes précédentes. Si nous voulons les observer, nous distinguons différents types, et nous arrivons à trois types d'effets : les effets probables (les effets mobilité, les effets d'image et les effets d'intégration), les effets conditionnels (qui ne se produiront pas si, par ailleurs, nous ne réunissons pas les conditions pour qu'ils soient effectifs) et enfin les effets plus indirects.

Je reprends chacun d'entre eux. La mobilité a été évoquée autrement tout à l'heure. Ne croyons pas qu'il n'y ait pas saturation à venir des infrastructures actuelles de la région PACA. Cette saturation fait qu'il va y avoir un report modal. Et même s'il n'y a pas encore suffisamment d'usage du

ferroviaire à l'intérieur de la région entre les différentes villes ou différents secteurs de la région, nous pouvons penser qu'il y a un report modal. En haut à droite, vous voyez un effet qui est un effet services. Nous avons parlé de fréquence. Mais quand nous publions un horaire, nous appartenons à une région ou à une autre. La Franche-Comté s'en rend compte aujourd'hui avec Rhône-Alpes et avec la Suisse, parce qu'elle est soit classée en Alpes, soit en Bourgogne, soit avec Lyon. Tout cela a de l'influence. Pour vous, c'est une des façons d'observer les trois grands systèmes d'axes qui vous sont proposés avec trois variantes de tracé. Ces choses-là ont de l'importance. Enfin, les cinq millions d'habitants : nous en avons suffisamment parlé avant pour que je ne revienne pas sur ce sujet.

Ensuite, l'effet probable d'image : j'ai dit tout à l'heure que c'était une des choses importantes que nous avons constatée. Pour vous, il y a peut-être trois façons d'y penser. Premièrement, il faut une condition, à savoir appliquer l'effet TGV à une image préalable. Marseille en a profité parce qu'elle avait une image. Cette image a été révélée, modernisée. Nous disions à tout le monde, dans des réunions de travail que nous avons eues à Toulon : « *Il faut que Toulon ramène l'image qu'il veut voir développer ensuite par l'effet de la LGV.* ». Ensuite il y a Sophia. N'oubliez pas Sophia. Sophia est une image internationale qui n'est pas une image touristique. C'est une image complémentaire de votre image touristique. Nos prédécesseurs ont eu l'intelligence de faire Sophia, de lui donner un nom, en nous disant : « *Attention à la dénomination des lieux que vous allez choisir et des noms que vous allez choisir pour les gares.* »

Et puis, il y a la contraction des temps : tout à l'heure, nous avons dit une heure. Nous pouvons débattre sur cette heure. Mais quoi qu'il en soit, à partir du moment où vous avez un aller-retour possible dans une demi-journée, vous avez un effet de polarisation.

J'arrive à l'effet probable d'intégration...

Alain OHREL

Excusez-moi de vous interrompre encore. C'est tout à fait intéressant. Le problème n'est pas là. Il est précisément dans le temps disponible. Je vais vous demander de procéder plus par évocation sur chacun des points.

Charles LAMBERT

Vous avez l'intégration et l'effet de réseau. Cette diapositive montre l'intérêt qu'il y a de doubler la ligne classique avec une ligne LGV qui ne dessert pas obligatoirement les mêmes gares pour donner de l'épaisseur à l'aménagement du territoire et ne pas trop surcharger le littoral, avec des plans d'aménagement qui précèdent les trains. Vous avez le temps ; vous avez une quinzaine d'années avant cela.

Nous avons beaucoup insisté sur le réseau. Je vais donc parler de l'effet d'organisation. Nous avons parlé de l'effet de métropolisation, je n'en reparle pas, mais il faut penser à la colonne régionale qui est entre Marseille et Nice. Si les villes se rapprochent, elles peuvent se spécialiser entre elles dans l'offre et dans le service qu'elles apportent, et elles évitent trop de recours aux trop grandes métropoles comme Paris. La polarisation peut être excessive sur le temps entre Nice et Paris par exemple, mais elle ne doit pas faire oublier que la réduction du temps avec d'autres villes devrait vous permettre de renforcer les services dans vos villes à vous, y compris à Toulon et à Marseille,

mais dans d'autres secteurs de la région pour que notre région devienne plus indépendante, plus autonome et plus attractive pour les activités économiques.

Je terminerai avec le développement. A cette occasion, je voudrais reparler de l'effet air-fer. C'est un sujet difficile que personne n'a vraiment tranché. Vous savez qu'il a été tenté en France, à Roissy mais également à Saint-Exupéry et est en cours à Amsterdam. Nous ne savons pas encore s'il y a des améliorations. Par contre, nous savons que dans le cadre de la métropole azurée, bien réussir à alléger les obligations de développement de la plate-forme de Nice Côte d'Azur en améliorant les collaborations, les coopérations, les effets de plates-formes reliés entre elles à vitesse rapide avec Marignane et Lyon Saint-Exupéry serait certainement un grand gain sur les potentialités de développement de Nice Côte d'Azur, sans en augmenter les effets sur l'environnement ; il y aurait répartition des flux aériens sur plusieurs plates-formes avec un système à grande vitesse.

N'oublions pas - et c'est mon dernier mot - que nous construisons des choses, en particulier une LGV comme celle-ci, pour des décennies et des décennies à un moment où l'Europe se structure et où les effets des migrations européennes vont conduire à un renforcement, que nous le voulions ou non, autour de la Méditerranée. Merci.

(Applaudissements).

Alain OHREL

Merci Monsieur Lambert. Nous vous avons contraint à contracter le développement que vous aviez préparé. J'indique à l'assistance que l'étude est disponible sur Internet, dans la rubrique LGV PACA. Par conséquent, vous pouvez vous y reporter.

Vous l'avez tous vu, cet exposé conduit tout naturellement au troisième exposé que nous allons entendre, celui de Monsieur Budillon, Directeur régional de l'Equipement. Au fond, tous les effets que Monsieur Lambert recense, soit qu'il s'agisse d'effets conditionnels ou effectivement constatés ou potentiels, sont conditionnels pour le futur en ce qu'ils sont fonction d'un accompagnement, d'une anticipation, c'est-à-dire d'une prise en charge par les responsables locaux. C'est en quoi la réalisation d'une telle ligne est un projet politique qui dispose d'instruments juridiques tels que les documents de programmation territoriale qui, par excellence, sont les moyens de faire passer une volonté, celle des représentants des habitants sous le régime de la démocratie, dans des documents organisant le territoire pour l'avenir en le spécialisant. Il serait intéressant d'avoir, à titre de réconfort sur les chances de l'avenir dans cette région, la présentation rapide par Monsieur Budillon.

L'organisation de l'espace, condition du développement : les instruments juridiques à la disposition des responsables (DTA, SCOT, PLU...). Présentation générale de la situation à cet égard dans la région

Alain BUDILLON, Directeur régional de l'Equipement

Mon voisin de droite disait que les organisateurs avaient mis en place des interventions avec des tonalités différentes. La mienne risquerait d'être un peu sévère puisque parler des instruments juridiques n'est jamais forcément rigolo. Je vais essayer d'atténuer cette sévérité, d'une part en

n'utilisant pas probablement tout mon temps de parole -ce qui ravira mes successeurs et qui laissera du temps au débat- et d'autre part en évitant d'être trop précis sur des éléments juridiques que beaucoup d'entre vous connaissent déjà.

Avant de rappeler les quelques instruments juridiques à la disposition des élus locaux, je voudrais faire deux remarques. Ces instruments juridiques et le contenu de ces instruments juridiques n'auront d'efficacité que s'ils respectent deux grands principes : un principe d'anticipation et un principe de projet aux différentes échelles concernées.

La nécessité d'anticiper : si nous prenons l'exemple d'une gare, l'implantation d'une gare impacte à l'évidence le territoire des différentes échelles, soit à proximité de la gare où des projets d'activité, des pressions d'activité vont se faire jour, mais aussi un peu plus loin, où un équilibre en urbanisation et des espaces libres est à examiner dans un périmètre plus vaste. Si cette anticipation, de mon point de vue, n'a pas été suffisamment mise en avant le moment venu, nous pouvons nous attendre à quelques difficultés. Je prends l'exemple de la gare d'Aix TGV. C'est vrai qu'elle fonctionne très bien en termes de trafic, mais l'absence d'une réflexion suffisante en termes d'anticipation conduit à une accessibilité vers la gare relative, en tout cas qui n'est assumée que par le transport individuel. Aujourd'hui, nous essayons de « *rebouturer* » en essayant de trouver un développement des transports collectifs qui est sans doute plus difficile que s'il avait été pensé à l'époque. En disant cela, je ne mésestime pas les raisons pour lesquelles ceci n'a pas pu être fait, ni les difficultés politiques, ni les débats difficiles. Je ne fais que constater et tirer enseignement de ceci pour dire : « *Chaque fois qu'il est possible, anticipons.* ». De la même manière, ce que vous voyez ici en bleu sur la carte est le territoire de délimitation d'un PIG (Programme d'Intérêt Général). En l'absence d'une organisation ou d'un projet réel, il a fallu préserver l'avenir, d'où le PIG de protection du massif, et se créer une petite ZAC que je qualifierai par défaut puisque le plan masse de cette ZAC se veut un plan masse d'une très grande ZAC, et en fait n'est réalisé sur le terrain qu'en tous petits morceaux, qui bien sûr n'a pas sa cohérence. L'absence d'un projet d'urbanisation cohérent - Monsieur Gonella l'a dit tout à l'heure - se traduit par une urbanisation relativement insatisfaisante tout autour de la gare.

Les gares impactent de grands territoires. J'ai repris dans le dossier présenté par le maître d'ouvrage les zones de chalandise des futures gares autour des grands projets des différents flux. Je ne rentre pas dans la méthode ayant permis de définir ces scénarii. Simplement pour constater que, à l'évidence, les territoires impactés par ces gares sont très larges et vont impacter un certain nombre de collectivités et un certain nombre de responsables locaux, d'où l'importance d'avoir un projet sur les différentes échelles de réflexion d'intervention. Tout ce qui a été dit auparavant montre bien, qu'il s'agisse des effets potentiels, des effets probables ou prévisibles, qu'ils sont d'échelles différentes. D'où l'intérêt d'avoir des échelles de réflexion et d'intervention s'appuyant sur la réflexion des différents partenaires et mobilisant les différents outils de planification.

Les outils à la disposition, aujourd'hui, des responsables, vous le savez probablement, sont de trois ordres. Les Directives Territoriales d'Aménagement, les SCOT (les Schémas de Cohérence Territoriaux) et les Plans Locaux d'Urbanismes (PLU) se substituant aux POS. Quant aux DTA, les Directives Territoriales d'Aménagement, il y en a deux dans cette région : l'une sur les Alpes-Maritimes qui est déjà approuvée, l'autre sur les Bouches-du-Rhône qui est en cours d'instruction. Les Directives Territoriales d'Aménagement ne sont pas d'une grande précision opérationnelle. Ce sont des réflexions que l'Etat mène sur un territoire, pour lequel il donne la règle du jeu de l'utilisation des outils juridiques à sa disposition. Les Directives Territoriales d'Aménagement sont donc un dire de l'Etat sur un territoire qu'il essaie de partager au travers des

multiples réunions et des concertations. Que disent les deux DTA des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône, surtout celle des Alpes-Maritimes qui est plus intégrée que celle des Bouches-du-Rhône ? Que la ligne à grande vitesse est un élément fondamental et favorable pour un développement des Alpes-Maritimes. Je note par ailleurs que le département du Var, s'il n'a pas de Directive Territoriale d'Aménagement, a mené au travers des services de l'Etat, notamment à la DDE, des réflexions générales sur la PLU la totalité du département.

Les SCOT, les Schémas de Cohérence Territoriaux, ont remplacé les SDO -vous le savez probablement-. Ils concernent des territoires assez vastes, correspondant souvent à des notions de bassins de vie, qui permettent de donner les grandes tendances d'évolution d'un territoire, les grandes infrastructures souhaitées, et qui permettent d'affecter aux zones leur vocation principale entre zone de constructibilité et zone de protection. Ce sont des documents qui ne s'imposent pas à la délivrance des permis de construire, mais qui vont, d'une certaine manière, s'imposer aux documents plus locaux que sont des POS maintenant devenus des PLU. Je vous ai mis là la carte des SCOT en région PACA. Je la montre simplement pour indiquer qu'il y a un nombre non négligeable de SCOT engagés. Un seul est approuvé, il est dans le département des Alpes-de-Haute-Provence de mémoire. Il y a dans la région 23 SCOT, dont cinq dans les Alpes-Maritimes, trois dans les Bouches-du-Rhône et six dans le Var. Le fait de citer ces chiffres n'a d'intérêt que pour remarquer que sur l'enveloppe des territoires couverts par les fuseaux de la LGV, il y a une réflexion en cours au travers des SCOT -vous voyez les fuseaux mis au débat et les territoires des SCOT, l'enveloppe des SCOT et la grande ligne qui est là-. Ceci pour dire que sur les territoires concernés par les projets présentés, il y a une opportunité favorable ; il y a une mise en place, une organisation d'une réflexion à des échelles qui peuvent être tout à fait intéressantes.

Enfin, le troisième élément de planification que, là aussi, beaucoup d'entre vous connaissent, ce sont les PLU, les POS. Vous savez que les POS classent les zones constructibles ou pas. Ils s'imposent à la délivrance des permis de construire et ils permettent de mettre en œuvre, là aussi, un projet communal ou intercommunal si les PLU sont intercommunaux. Il est évident que l'intégration de la ligne LGV dans ces documents d'urbanisme ne se fera que de manière progressive au fur et à mesure que des précisions seront apportées sur le projet lui-même. Aujourd'hui, et je crois que c'est une question qui avait été posée lors d'une réunion précédente, il est impossible pour un maire d'inscrire dans son PLU le tracé futur de la LGV. Par contre, il n'est pas impossible, aujourd'hui, d'engager une première réflexion sur tel ou tel des cas prévus, notamment lorsque la gare est neutre par rapport aux différents projets pour d'ores et déjà réfléchir à ce que pourrait être un projet autour d'une gare ou un peu plus loin. Bien évidemment, au fur et à mesure que les choses vont se décanter, des informations pourront être intégrées soit dans les PLU soit dans le cadre des SCOT.

Quoi qu'il en soit -la question a été posée tout à l'heure- il est évident qu'un des éléments fondamental d'accompagnement ou de réussite sur les conséquences de la LGV concerne l'action foncière. Ça a déjà été dit, c'est relativisé ou pas. Il y aura nécessité d'une action foncière importante autour d'un grand projet comme celui-là. J'ai rappelé ici, sans rentrer dans le détail, les différents outils à la disposition des élus locaux. Il y a des outils fiscaux sur les taxes diverses sur la rétention des terrains. Il y a notification des droits de préemption dans le cadre des zones U des PLU, la possibilité d'exercer pour la collectivité son droit de préemption lors de la vente d'un terrain, la notion de zone d'aménagement différé qui permet pendant une durée de 14 ans de figer à la date de création de la ZAD la nature de l'occupation du sol, une zone classée NC. Dans ce dernier cas, si nous mettons une ZAD sur ce terrain, 14 ans après, si la zone a été classée constructible, la transaction foncière se fera au prix d'une zone agricole le jour de la transaction. Il

y a aussi la notion d'emplacement réservé et les outils opérationnels que sont les zones d'aménagement foncier.

Ces différents outils à la disposition des élus locaux peuvent être facilités par le recours à l'établissement public foncier régional, qui peut être porteur des terrains pendant un certain temps, dont j'espère que les difficultés récentes pourront être surmontées. La notion d'action foncière est probablement fondamentale pour à la fois permettre d'avoir des terrains à mettre sur le marché le moment voulu, soit pour éviter une spéculation foncière, d'avoir des terrains disponibles pour les équipements publics. Et je signalerai en terminant que sur ce champ global de l'action foncière qui, au-delà de la LGV est un problème fondamental dans notre région, l'Etat et la région ont engagé depuis maintenant deux ans une série d'actions permettant à certaines collectivités -et il y en a six notamment dans les Alpes-Maritimes- de réfléchir à leur politique foncière et de se mettre en position d'avoir une véritable action foncière. Je n'ai pas utilisé les 15 minutes je crois. On est toujours plus bavard qu'on ne le souhaite.

Monsieur le Président

Monsieur Budillon a fait référence à l'importance des cas, de leur fonction et des conditions de leur insertion dans le territoire. Nous allons avoir sous forme de flash une évocation du problème d'Euralille. Je donne la parole à Monsieur Parcollet, venu de Lille.

L'exemple d'espace

Bertrand PARCOLLET, Directeur délégué de la SEM d'Euralille

Je vais vous inviter à un petit voyage dans l'espace et dans le temps, très rapide, « *flash* » comme le dit Monsieur le Président. Dans l'espace car je vous invite à remonter de 1 000 kilomètres vers le Nord, à Lille et dans le temps parce que les problèmes que vous vous posez aujourd'hui sont des problèmes qui se sont posés il y a 15 ans à Lille. Mon rôle ici est de témoigner d'une opération qui, évidemment, doit tout au TGV, mais je ne voudrais pas le présenter ni comme un modèle ni comme un exemple dans la mesure où toute opération d'aménagement se monte et se déroule dans des conditions et des contraintes qui sont toujours très spécifiques et particulières.

Lille aujourd'hui, grâce au TGV, est à proximité immédiate, dans des temps de relation aller-retour dans la demi-journée ; elle est donc très proche de Paris, une heure, très proche de Roissy - il y a un aéroport à Lille mais le vrai aéroport de Lille aujourd'hui, grâce au TGV, c'est Roissy -, très proche de Londres, à 40 minutes de Bruxelles, de Cologne et de Rotterdam. Avec les éléments de fréquence qui ont été évoqués, c'est effectivement très important. La fréquence avec Paris est extrêmement forte, c'est quasiment le métro. La seule différence, c'est que le ticket n'a pas le même prix, sauf dans les heures de pointe ; il y a un TGV toutes les demi-heures. La fréquence, c'est moins facile aujourd'hui encore avec Bruxelles et avec Londres.

Pour bien comprendre aussi ce qui s'est passé dans cette opération, simplement deux petites précisions sur ce qu'est la métropole lilloise et la ville de Lille. D'abord, il faut comprendre que la métropole lilloise est une véritable agglomération transfrontalière aujourd'hui. C'est une zone de communication, de déplacement, de consommation -consommation classique, consommation culturelle, etc.-, pour laquelle la frontière entre la France et la Belgique n'existe absolument plus ; si nous y rajoutons la partie belge qui en fait vraiment partie, l'agglomération regroupe 1,7 million

d'habitants alors que dans les statistiques françaises l'agglomération, c'est un peu plus d'un million d'habitants, 1,1 million, 1,2 million.

Une deuxième caractéristique importante pour une ville française, c'est que c'est une métropole complètement polycentrée. Elle n'est absolument pas radioconcentrique. Elle a beaucoup de centres. Lille est un centre, mais il y a aussi Tourcoing, Roubaix, Villeneuve-d'Ascq qui est une ville nouvelle, construite à proximité immédiate de Lille. Et puis les centres qui se trouvent en Belgique : Tournai, Courtrai ou Roulers. C'est un pays tout plat, qui s'est beaucoup étalé. C'est une grande différence avec ce qui se passe ici. Elle n'est enserrée ni par la mer ni par la montagne, donc, très étalée et très polycentrée.

Deuxième élément pour comprendre l'origine de l'opération : c'est une photo aérienne de la ville de Lille. La ville de Lille est à l'origine une place forte militaire. C'était une ville fortifiée, place forte avancée des Espagnols jusqu'au XVII^e siècle en avant-poste pour essayer de descendre sur Paris. A partir de Louis XIV, renversement, elle devient place forte des français pour empêcher les Néerlandais ou les Saxons de descendre sur Paris. Elle a été entourée de remparts pendant très longtemps. Nous voyons bien tout autour de la ville cette ceinture (en vert) qui était le glacis militaire. C'était une zone absolument *non edificandi*. On ne pouvait y construire que des maisons en bois de façon à pouvoir les incendier en cas de siège, et qui permettait les tirs d'artillerie. Ces terrains sont restés militaires jusque dans les années 30. Ils sont passés ensuite propriété des collectivités locales en grande partie. Et vous comprenez l'extraordinaire opportunité foncière que cela peut représenter. Elle n'avait été violée qu'une seule fois au XIX^e siècle déjà par le train, lorsque le train est arrivé sur la gare traditionnelle, la gare des Flandres. Cela a permis d'amener le train et la gare des Flandres dans le plein centre-ville de la ville de Lille. C'était déjà une exploitation de cette opportunité foncière exceptionnelle. Voilà le contexte.

Si nous nous retrouvons il y a 15 ans, la ville de Lille était dans une situation économique assez dramatique dans la mesure où deux de ses grands supports d'activité s'écroulaient : d'une part le bassin minier qui se trouve aux alentours a cessé progressivement son activité, d'autre part, l'industrie textile sous la pression de la mondialisation s'écroulait aussi, et toutes les filatures, l'industrie textile, s'arrêtaient les unes après les autres. A l'époque, le maire de Lille venait d'être Premier ministre. A cette occasion, il avait dû négocier durement, je crois, avec Madame Thatcher, le tunnel sous la manche et la ligne à grande vitesse avec Londres. Conjuguant à la fois cette expérience et sa volonté de réagir à cette situation économique préoccupante, décidant de faire passer de force cette métropole, dont l'activité est essentiellement industrielle, brusquement dans l'ère tertiaire, en lui imposant la construction d'un centre d'affaires, il a donc voulu que le TGV -ce qui n'était pas du tout prévu au départ- passe par Lille, et que non seulement il passe par Lille mais qu'il s'y arrête. Profitant des opportunités foncières que j'évoquais tout à l'heure, l'idée est donc de créer une gare TGV à proximité immédiate de la gare classique, et ce n'est pas sans intérêt, sur un site où les problèmes fonciers ne se posaient pas, ni pour faire passer la ligne TGV, ni pour réaliser une opération d'aménagement, ce qui est un bonheur pour tout aménageur. C'est une opération qui n'a donné aucune difficulté d'acquisition financière et quasiment pas d'expropriations.

Pierre Mauroy lance cette opération qui a maintenant 15 ans, qui a donc atteint une maturité très forte. Elle est aujourd'hui commercialisée aux trois quarts. Je reviendrais sur son programme un peu plus loin. Elle est réalisée ou en cours de réalisation sur le terrain à peu près à moitié, après être passée par des phases extrêmement différentes. Une première phase qui se déroule depuis le début, à savoir la fin des années 80, jusqu'à l'inauguration de la gare en 1994, qui était une échéance extrêmement prégnante ayant poussé beaucoup le dispositif et amené une première phase

extrêmement active de constitution sur toute la partie centrale de l'opération. Je n'ai pas le temps de détailler beaucoup : éléments de bureau, centre commercial de 60 000 mètres carrés, parc d'exposition lié à un palais des congrès, zénith de 60 000 mètres carrés aussi et bureaux dont vous voyez les chantiers. Il fallait que tout ça soit réalisé en même temps que la gare en 1994, par les équipes de la SNCF et l'architecte Dutilleul. En 1994, c'est le moment où survient une crise immobilière importante sur les bureaux.

Cette phase est suivie par une phase très difficile, malgré tous les appuis que pouvait avoir le maire. Ce n'est pas forcément une opération toujours facile. Cette période était extrêmement dure. A partir des années 2000, une relance extrêmement efficace de l'opération a lieu avec des principes qui sont importants. La première phase a été très violente. Puis, une reprise de l'opération a lieu en essayant de l'intégrer davantage dans le site par rapport à la métropole, en la mixant, en partant du principe que les bureaux ne devaient pas tous être construits dans des tours. Nous avons aussi développé du bureau qui est toujours du bureau de norme internationale mais sur des normes de construction un peu différentes, et en introduisant dans cette opération des logements et des équipements. C'est devenu une opération très mixte, qui est à la fois un centre d'affaires tertiaire de norme internationale, mais aussi un quartier d'habitat. Depuis 2000, depuis quatre ou cinq ans, l'opération marche à grands pas.

Sur un périmètre de 115 hectares, vous voyez le nord est sur la droite et le sud est sur la gauche. C'est une espèce de vallée, de bande qui occupe l'ancien glacis militaire et qui longe la ville de Lille qui se trouve à son ouest, et tous les autres quartiers qui vont vers Roubaix-Tourcoing sur la partie est. Élément très important, c'est que c'est une gare TGV bien entendu mais qui est venue s'installer sur un nœud d'infrastructures extrêmement dense. D'abord, elle est à proximité de la gare Lille-Flandres, à quelques centaines de mètres, qui est la gare traditionnelle. C'est une gare extrêmement importante puisqu'elle accueille 25 millions de voyageurs chaque année et c'est la gare de TER la plus importante après toutes les gares de la région parisienne. Bien entendu, ce pays étant tout plat, très lié à son arrière-pays, il y a un trafic TER très important, donc un relais par rapport au TGV par le TER qui est extrêmement dense. Deuxièmement, et ça a été évoqué tout à l'heure, un réseau d'infrastructures de transport en commun extrêmement dense aussi, parce que se croisent sous la gare Lille Europe, les deux lignes de métro automatique VAL qui ont été construites à Lille : la ligne de tramway qui va vers Roubaix-Tourcoing auquel s'ajoute le passage de quasiment toutes les lignes de bus et les liens avec les autocars qui rejoignent beaucoup la Belgique. C'est une opération qui est foncièrement un nœud d'infrastructures. D'ailleurs, dans sa conception d'urbanisme architectural, ce sont des choses qui ont été complètement prises en compte et complètement exacerbées.

Cette opération est importante et a pu réunir à l'origine les quatre conditions de la réussite d'une grande opération d'aménagement.

- D'abord, une volonté politique extrêmement forte qui n'a jamais faibli, qui était celle de Pierre Mauroy qui était maire de Lille, qui est devenu depuis Président de la communauté urbaine, qui est Président de la société d'économie mixte qui mène l'opération aujourd'hui et qui, même dans les périodes difficiles, a toujours porté sa vision politique qui était cette volonté de passer d'une métropole surtout industrielle à une métropole qui a aussi une activité tertiaire.
- Deuxième élément très important : une dynamique fédératrice, c'est-à-dire l'expérience d'un aménageur qui à l'origine était Jean-Paul Baietto, qui est décédé à la tâche, auquel a succédé Jean-Louis Subileau. Jean-Paul Baietto était presque un athlète de l'aménagement - c'est

toujours plus loin, toujours plus haut, toujours plus fort - qui portait les degrés d'ambition très haut. Une opération comme cela, si nous ne mettons pas la barre très, très haut au départ, nous avons du mal à la tenir à un niveau de qualité suffisant.

- Troisième élément très important : c'est ce que j'appelle le génie d'un projet. Nous avons fait appel à un urbaniste néerlandais, à l'époque peu connu, qui l'est beaucoup plus maintenant. Rem Koolhaas a développé un projet au départ extrêmement brutal, mais qui du coup a donné une impulsion extrêmement forte au dispositif. Je crois qu'il est très important dans des opérations comme ça que soit lié à la volonté politique et à la gestion de l'opération il y ait une utopie très forte.
- Et quatrième, ce qui est très important, c'est qu'il n'y a pas d'opération d'aménagement réussie s'il n'y a pas un marché, s'il n'y a pas des investisseurs derrière. Nous pouvons toujours faire des plans mais si cela ne se construit pas derrière, il n'y a pas d'opération. Et là, fondamentalement, ce marché a été créé grâce au TGV.

Je suis obligé d'aller très vite, je vois que le temps passe. Voici simplement des vues pour vous donner le site tel qu'il était au départ. Vous voyez ces grandes zones *non edificanti* et puis la gare classique sur le côté. Très rapidement, cette utopie de Rem Koolhaas pour ce projet, vous voyez ce nœud d'infrastructures complètement exacerbées par des superstructures de bâtiments de bureaux par-dessus. Nous voyons bien ici le projet de faire un système où toutes les infrastructures se reliaient en intermodalité extrêmement forte entre la gare TGV, les parkings, les périphériques, le métro, etc.

Le programme est un programme de 750 000 mètres carrés shôn sur deux ZAC -c'est aussi des instruments que nous n'avons pas pu évoquer là, mais qui sont des instruments opératoires utiles tant qu'ils existent encore- dont il reste à commercialiser environ 25 %. Maintenant des images pour vous donner l'impression de ce que c'est devenu à l'heure d'aujourd'hui. Ça, c'est tout le quartier central. Sous les deux tours qui se lèvent, il y a la gare TGV. Il y a des éléments qui sont des éléments de maquette pas tout à fait construits encore pour ceux qui connaissent, mais c'est presque ça. C'est ça dans quelques semaines. Au premier plan, un quartier d'habitat et les quartiers de bureaux qui se déroulent derrière, et derrière les tours, le centre commercial de 60 000 mètres carrés. Quelques images aussi sur l'ambiance et les climats des quartiers d'habitat qui sont réalisés sur Euralille. Nous sommes ici à 30 ou 40 mètres de la gare TGV. La ZAC Euralille 2 qui se développe actuellement au sud. Vous voyez en haut, au nord, Lille Grand Palais qui est le parc d'exposition, centre de congrès et zénith. Le chantier qui se poursuit devant c'est le site du siège de région qui est en train de se construire, 60 000 mètres carrés de bureaux également. Et par devant, toute une opération qui commence actuellement de logements dite du Bois-Habité.

C'est une opération qui est bien avancée, qui est mature. La ville et la métropole de Lille souhaitent que l'on redonne des développements. Nous sommes en train de travailler au nord sur le secteur Coubertin-La Madeleine pour étendre l'opération vers le nord, au sud dans le secteur de la porte de Valenciennes qui est un secteur beaucoup plus délicat puisqu'on commence à toucher les anciens quartiers ouvriers, les quartiers sociaux de la métropole sur une opération de 150 000 mètres carrés qui va permettre d'assurer la jonction ; ce seront les prémices d'une future histoire de train encore, puisqu'il y a encore une grande opportunité foncière à Lille qui est la gare Saint-Sauveur qui est la gare de fret qui apparaît tout à fait en haut à gauche du dessin et qui est aujourd'hui complètement désaffectée, qui pénètre complètement dans le centre-ville et qui est un enjeu considérable pour le développement de l'opération. Je termine là-dessus. Le dernier secteur, qui est la fin du secteur

central, est celui de Chaude Rivière dans le prolongement exact de la gare, que nous avons gardé en réserve ; c'est 75 000 mètres carrés qui vont être lancés dans les semaines qui viennent.

Alain OHREL

Merci Monsieur Parcollet de nous avoir présenté ce projet. Vous êtes un bon ambassadeur de Lille. Vous vous êtes évadé de Lille pour vous y reconduire. Merci.

Table ronde et débat avec le public : anticipation et accompagnement du développement

Alain OHREL

Nous avons maintenant un peu de temps encore pour échanger. Il y a dans la table ronde Monsieur Berthelot qui vient de l'Institut d'Aménagement régional d'Aix-en-Provence, qui est un bon connaisseur, je le sais, des enjeux territoriaux entre Marseille et Nice. Je suis tenté de demander à chacun s'il veut bien intervenir. Monsieur Guidicelli, au titre du groupement d'associations de défense de l'environnement, a déjà fait une contribution importante au débat public et peut-être souhaitera-t-il revenir là-dessus. C'est peut-être à Monsieur Nègre que je demanderai d'intervenir tout de suite pour ne pas reparler encore des gares, ce que je me réserve de faire avec Monsieur Bajard. On pourrait demander à Monsieur Nègre en sa qualité de Président de l'Agence d'urbanité départementale des Alpes-Maritimes, nouvellement créée, de nous dire comment il conçoit ce que Monsieur Budillon indiquait tout à l'heure quant au dispositif juridique existant. Comment y recourt-on dans cette région ? Comment l'articulation entre les SCOT, qui me paraît une donnée essentielle, est assurée ? Quel est son témoignage à cet égard ?

Louis NEGRE, Maire de Cagnes-sur-Mer et Président de l'Agence d'Urbanisme des AM

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, vous enchaînez effectivement avec les outils d'aménagement du territoire. Je reviendrais peut-être un tout petit peu un instant en arrière, en disant que ce qui nous apparaît premier dans les Alpes-Maritimes c'est l'aménagement du territoire avant même une infrastructure quelle qu'elle soit. A partir de là, nous revenons de très loin parce que nous n'avons pas l'habitude de travailler de manière assez fédératrice ensemble, et nous avons fait beaucoup de progrès ces dernières années, au point que, désormais, nous disposons de la seule DTA qui existe en France. Et nous sommes de bons élèves dans ce domaine-là, parce que tout à l'heure Monsieur le Directeur régional nous l'a rappelé, nous avons cinq SCOT sur le feu, nous avons trois PDU et quatre PLH. C'est dire si actuellement ça tourne, ça turbine je dirais même, si vous me permettez ce terme. Les communautés d'agglomération travaillent énormément sur ces outils d'aménagement du territoire.

Au-delà de ce qui a été prévu au plan légal national, nous avons mis en place, au-delà de ces outils de planification des outils de cohérence départementale qui sont encore un peu plus innovants me semble-t-il, dans la mesure où nous allons lancer dans les semaines à venir le syndicat mixte loi

SRU article 111-112 pour faire en sorte que l'ensemble des autorités de transport se retrouvent toutes autour de la même table pour décider de la création d'une part de cette fameuse carte azur qui ressemblera un peu à la carte Orange parisienne. Deuxièmement, il faut que l'on ait un souci d'harmonisation de l'ensemble de nos transports en commun, et là, il y a beaucoup de travail. Et troisièmement, il faut qu'il y ait aussi -parce que nous sommes au service de nos concitoyens- un système d'information unique qui permettra de répondre sur l'ensemble des transports en commun. Ça, c'est pour le syndicat mixte. Ça vient d'être acté. Nous avons quelques semaines devant nous pour que l'on reçoive la dernière délibération qui nous permettra de mettre en place le syndicat mixte.

D'ores et déjà, nous disposons de la première agence d'urbanisme de rang départemental en France. Là aussi, nous revenons de très loin. Nous aurions pu avoir une agence d'urbanisme par communauté d'agglomération. Nous avons préféré nous retrouver, nous mettre ensemble, nous unir pour partager une vision du territoire à travers notamment cette agence d'urbanisme qui vient de se créer. Et cette agence d'urbanisme qui regroupe l'ensemble des autorités du département permet non seulement de travailler sur les inter-SCOT, parce que chaque communauté d'agglomération ici va pouvoir faire son SCOT ; il n'y avait pas de liaison entre les SCOT. L'agence d'urbanisme aura notamment pour fonction de relier les SCOT ensemble, tout en respectant les outils de planification. Dans la feuille de route de cette agence d'urbanisme, vous avez également le schéma directeur universitaire des Alpes-Maritimes. Vous avez aussi le schéma directeur commercial, ce qui est un sujet hypersensible.

Voilà un peu ce dont nous sommes dotés ici dans les Alpes-Maritimes, sans compter un autre syndicat mixte, Sophia-Antipolis avec Alpes-Maritimes rattaché. Nous parlions tout à l'heure d'image, de notoriété, et vous aviez raison Monsieur Lambert, ce que nous souhaitons, c'est de l'aménagement du territoire, pas uniquement sur le littoral mais sur l'ensemble du département des Alpes-Maritimes. Si j'avais le temps de donner quelques exemples de ces orientations, de cette vision, cela donne au niveau des actions notamment un projet métropole sur lequel nous pouvons toujours discuter, mais c'est la première fois que les Alpes-Maritimes arrivent à s'unir sur un projet commun fédérateur. Si je ne prends que les déplacements dans le routier -un de nos points faibles avec le logement pour les actifs- nous avons un plan de résorption des points noirs de plus d'un milliard d'euros qui est lancé. Nous avons la requalification du bord de mer qui est lancée. Nous avons le contournement nord de Nice qui va bientôt déboucher sur un débat public. Et si je prends sur les transports en commun, vous avez la troisième voie littorale SNCF qui est lancée, Cannes-Grasse qui est terminée, le renforcement Nice-Breil, la LGV – nous sommes là ce soir pour cela - le tram de la CANCA qui est parti, la DSP unique pour 500 000 habitants sur le réseau de bus avec fusion de toutes les entités auparavant. Et enfin, nous avons lancé une DSP pour une navette maritime. Nous avons une vision globale des déplacements ; aussi, nous lançons également dans les trois mois qui viennent le schéma directeur vélo des Alpes-Maritimes. Ce que nous avons essayé, c'est de faire une vision d'ensemble. Et je terminerai en disant que si l'aménagement du territoire est premier dans la démarche, c'est l'importance à mes yeux d'une vision politique à long terme qui place l'homme au centre, qui doit nous permettre de bâtir l'avenir des Alpes-Maritimes.

Alain OHREL

Je vais demander s'il y a dans l'assistance des personnes qui souhaitent réagir, poser des questions, présenter une observation. Monsieur Jean-Paul Ménard ?

Jean-Paul MENARD, Association des Amis du Rail Azuréen

Je suis membre des amis du rail azuréen. Ma question porte sur les gares excentrées que l'on appelle péjorativement les gares betteraves. En effet, plusieurs intervenants ont évoqué cette question à de nombreuses reprises. Et en particulier, a été cité le cas de la gare d'Aix TGV où j'ai eu l'occasion à quelques reprises d'y passer. Et vous avez fait ressortir le fait que les gares comme celles d'Aix TGV développent de l'activité économique. C'est vrai dans un certain sens. Mais il y a des effets pervers pour les usagers. En effet, lorsqu'on arrive à la gare d'Aix TGV, nous sommes obligés de changer de mode de transport, de rejoindre la ville d'Aix-en-Provence comme celle d'Avignon, parce que la gare d'Avignon TGV est éloignée du centre-ville d'Avignon. C'est la même situation. Et nous arrivons au centre-ville d'Aix-en-Provence et d'Avignon par un mode de transport autre que ferroviaire. Le problème est le suivant, c'est que les gares TGV comme celles d'Aix TGV, d'Avignon TGV ne sont pas connectées au réseau express régional. Nous avons évoqué le cas d'Euralille, et là, j'ai constaté qu'il y a en fait deux gares. Il y a une gare TGV et une gare SNCF. Là, j'aimerais vous poser la question suivante : quelle est la distance exacte entre les deux gares ? D'autre part, vous n'avez pas cherché de moyen de faire une gare commune TGV, TER, et pour quelle raison ne l'avez-vous pas fait ? J'en terminerai par une troisième question si vous permettez, concernant le département des Alpes-Maritimes. Nous sommes en train de débattre de la future ligne à grande vitesse appelée à desservir d'ici une quinzaine d'années notre région. Je souhaite qu'elle se réalise dans les meilleurs délais possibles bien évidemment. Il y a à mon avis plusieurs possibilités dans le département des Alpes-Maritimes. Il y a la gare de La Bocca ou celle de Nice Saint-Augustin qui est située en un lieu stratégique puisqu'on peut connecter plusieurs moyens de transports. Compte tenu des problèmes qui se posent d'urbanisation et le relief relativement mouvementé du département des Alpes-Maritimes, la question de l'implantation des futures gares appelées à recevoir des TGV est assez délicate. Je pose la question : comment comptez-vous faire ?

Alain OHREL

A qui vous posez la question de comment faire pour les gares ? RFF ou à quelqu'un de la tribune ?

Jean-Paul MENARD

Ma question s'adresse à plusieurs intervenants. Elle s'adresse bien évidemment au représentant du Réseau Ferré de France.

Alain OHREL

Il y en avait une qui s'adressait spécialement à Monsieur Parcollet. La SNCF est là et va répondre.

Alain SEGUIN, Direction Régional SNCF Marseille

Je suis à la SNCF, à la Direction régionale de Marseille pour la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et je suis tout particulièrement ce projet de la LGV PACA avec le Réseau Ferré de France. Je vais répondre à une partie de vos questions. Peut-être RFF ou une personne de la tribune vont répondre à d'autres parties ?

Pour ce qui me concerne, je voudrais porter l'accent sur votre observation à propos de l'implantation des gares et de la rupture de charge qu'il y a lorsqu'une gare est située un peu trop loin à votre goût ou au goût de l'utilisateur en général. Je voudrais d'abord faire observer que d'une manière générale et très historique, pratiquement toutes les gares de chemin de fer ont été construites en périphérie de ville. Si elles sont aux centres-villes maintenant, c'est parce que les villes se sont développées autour, ce qui est peut-être la manifestation d'une réussite de ces gares dans le cadre de nos conversations d'aujourd'hui. Pour ce qui concerne le projet de LGV PACA, certaines gares sont prévues à l'extérieur. Nous citons nord Toulon, est Var et ouest Alpes-Maritimes aussi, mais je ne voudrais pas oublier Saint-Augustin à Nice qui est considérée comme une sorte de nouvelle gare même si elle est sur une ligne classique. Pour ces gares nouvelles, le vœu exprimé par la SNCF et, bien entendu, partagé par RFF a été systématiquement de les placer à l'intersection de la ligne nouvelle -quel que soit le tracé qui sera retenu, parce que pour l'instant nous n'en sommes pas encore au tracé précis- et de la ligne classique, les contacts étant malheureusement serrés avec le Conseil Régional, -absent, il aurait peut-être pu le confirmer- pour définir les principes d'une intermodalité fine entre TGV et TER. Cette intermodalité n'est pas forcément connue sur les gares du passé que vous évoquez, qui sont en service actuellement, Aix TGV et Avignon TGV. Pour Aix TGV, je ne voudrais pas revenir sur la douleur de certains qui avaient un projet qui n'a pas vu le jour, un projet de transport en commun mais qui semblerait repartir d'après les indications que vous donnez par un intervenant de la tribune. Je voudrais quand même signaler que, malgré cela, la gare d'Aix TGV est très fréquentée et plus fréquentée que selon nos prévisions, ce qui rend le stationnement difficile. Avignon TGV doit être elle-même reliée à Avignon centre par ce qui est appelé couramment dans le contrat de plan Etat-région la virgule d'Avignon qui, pour l'instant, n'a pas trouvé son financement mais il y a bien une intention de relier les gares de périphérie de ville avec les centres d'agglomération.

Alain OHREL

Monsieur Estella, vous avez quelque chose à dire ?

Jean-Pierre ESTELA, MNLE

Simplement pour dire de la virgule d'Avignon qu'il suffit que les partenaires qui avait signé avant aillent jusqu'au bout de leur signature puisque de toute façon, jusqu'à preuve du contraire, l'Etat a dit oui, la région a dit oui, et à un moment donné la ville reprochait à l'Etat et à la région de ne pas signer. Nous étions en campagne électorale. Quand la campagne a été terminée, nous nous sommes aperçus que la ville n'était pas tout à fait d'accord. Or, si j'en crois les contacts avec l'agence d'urbanisme de la ville du grand Avignon, actuellement nous étudions en cité propre un cadencement par bus qui reliraient les deux gares, et donc nous ne ferons pas la virgule au prétexte que ce serait mieux de le faire avec des bus. Cela coûterait nettement moins cher. Voilà l'état des choses. De toute façon, il y aura une liaison entre les deux gares. Elle se fera soit par bus en cité propre, soit avec une fameuse virgule dont, paraît-il, tout le monde était d'accord pour la faire et qu'aujourd'hui nous la remettons en questionnement. Le financement était prévu. Il était acquis. Quand les financements sont acquis, normalement, le doublement de la ligne entre Aubagne et Marseille, comme est acquis paraît-il le financement pour le projet de voie entre Nice et Antibes... Normalement les financements sont acquis. Pour le moment c'est comme ça. Est-ce que cela se fera ou pas... Pour le moment, ces financements sont acquis. Ils étaient actés au contrat de plan 2000-2006. Est-ce qu'ils seront réalisés, c'est un autre problème. Dire que la virgule d'Avignon n'était pas financée, c'est faux.

Alain OHREL

Merci de cette précision. Monsieur Gonella ?

Jean-Pierre GONELLA

Nous étions à peu près d'accord avec RFF sur le fait que nous débattions de questions de principe et que mieux valait ne pas parler de tracé. Mais si nous nous mettons à parler de gares sans parler de tracé, peut-être qu'il y aura des gares et que la ligne passera ailleurs que là où se ferait une gare. Il semblerait que RFF et la SNCF ne se soient pas concertés.

Alain OHREL

Merci de ce moment de détente. Il y a combien de questions dans la salle ? Je crois que vous vouliez intervenir sur ce sujet tout à l'heure avant qu'on ne vienne à d'autres questions.

Louis NEGRE

Effectivement, peut-être qu'on est aux prémices du débat, donc il ne faut pas parler du tracé. Mais dès lors que l'un des intervenants parle de gare, je veux dire simplement une chose, c'est qu'au niveau du département des Alpes-Maritimes, quelle est notre priorité ? Quels sont nos objectifs si nous faisons une LGV ? C'est d'abord un transfert modal de l'avion vers le fer et donc, il faut aller le plus vite possible jusqu'à Nice Saint-Augustin. Et la deuxième chose, c'est se relier au réseau à grande vitesse, c'est-à-dire aller vers Paris, mais également pour nous, dès la deuxième phase à étudier dès maintenant, la relation avec l'Italie. Pour en terminer sur les gares, l'agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes propose un tracé le plus direct vers Nice Saint-Augustin qui serait la gare multimodale première phase -à terme, nous irions vers l'Italie- et la traversée des Alpes-Maritimes qui sont très urbanisées ; je ne parle même pas du littoral, qui serait essentiellement en souterrain, nécessairement.

Alain OHREL

Merci beaucoup Monsieur Nègre. Il y a cinq questions dans le public. Vous vouliez intervenir sur ce point avant que je ne donne la parole au public.

Monsieur BAJARD, Responsable des Etudes urbaines de l'AREP

Oui. C'était juste pour confirmer qu'il n'y a pas de betteraves à Aix-en-Provence, de même qu'à Avignon et à Valence. Excusez ma plaisanterie. C'est juste pour témoigner parce que j'ai suivi l'ensemble des études des gares et des aménagements autour des gares sur le TGV Méditerranée. Les collectivités locales se sont soucié extrêmement tôt des hypothèses de développement autour de ces gares. En particulier à Valence, il y a une association régionale qui s'appelle ROVALTAIN (Romans, Valence, Tain-l'Hermitage) qui a milité auprès de la SNCF à l'époque pour que la gare soit localisée au centre de gravité de ces trois villes. C'est la raison principale pour laquelle cette gare apparaît aujourd'hui dans une situation un peu périphérique. C'est réellement une volonté de ces trois communes qui ont très tôt -dès que nous commençons du côté SNCF à

entreprendre les premières esquisses sur les gares- entrepris des hypothèses de projet de développement. Les vicissitudes de la vie économique locale et politique que tout le monde connaît ont fait que ces projets ont mis beaucoup de temps à se réaliser. Mais je peux vous dire qu'aujourd'hui, allez voir sur place, il y a une première ZAC de 60 hectares qui vient d'être démarrée. Donc la viabilité de cette première ZAC est complètement terminée. Il y a des premières implantations qui se font. Je crois savoir que la totalité des lots sont vendus. C'est quatre ans après l'ouverture de la gare et les premières études sur ce sujet ont démarré en 1992.

Je peux vous dire aussi qu'à Avignon il n'y a pas non plus de betteraves, que la gare est à 2,2 kilomètres exactement à vol d'oiseau du Palais des Papes ; c'est en particulier la ville d'Avignon qui a poussé pour cette localisation. C'est un secteur qui était voué à l'urbanisation au moment où la gare est arrivée. Après beaucoup de temps, des vicissitudes de la politique économique et sociale très complexes, aujourd'hui il y a un schéma d'aménagement de l'ensemble de la presqu'île de Courtine autour de la gare qui représente 300 hectares et les premières ZAC, là aussi, de 60 hectares qui sont démarrées.

Dans les deux cas, les collectivités ont opté pour des secteurs d'aménagement avec des thèmes qui sont assez intéressants, où se développe par exemple l'agroalimentaire. Avignon souhaite monter un secteur basé sur la formation et l'université entreprise pour des tas de raisons. Je voulais juste rappeler ce qu'a dit Alain Seguin tout à l'heure. Nous l'avons tous oublié mais il suffit de faire un tout petit retour historique : les gares sont toujours arrivées à l'extérieur des villes. Il n'y a aucun exemple d'une gare qui arrive dans la ville au XIX^e siècle. La gare Thiers était dans un désert total à Nice. La ville était encore ceinte dans ses remparts. A Avignon, la gare arrive à l'extérieur des remparts, complètement coupée de la ville. A Grenoble que je connais bien, la gare est complètement à l'extérieur de la ville. Et à chaque fois, ces implantations des gares ont provoqué des projets urbains de développement et c'est la ville qui a rejoint la gare.

Certes, les choses ne sont plus tout à fait à la même échelle aujourd'hui. C'est un petit peu plus compliqué. Les développements ne se passent pas de la même façon. Je pense qu'il y a derrière un certain nombre de réalités économiques assez fortes. Et je voudrais juste dire aux quelques responsables qui sont là, c'est que c'est vraiment très important que les responsables locaux à la fois politiques, économiques, accompagnent les études faites par RFF ou la SNCF sur le tracé sur les gares par des études sur les développements autour. Même si ça n'est pour être réalisé que 5 ans ou 10 ans après, il y a un certain nombre de dispositions, de mesures préservatoires que l'on peut prendre à la conception, qui rendent après, le moment voulu, le moment opportun, le moment où le marché le permet, etc., le développement intéressant.

Alain OHREL

Merci Monsieur Bajard. Le temps passe. Madame, vous levez le doigt depuis longtemps, allez-y.

Christine DONY

Je vais revenir sur une question concernant le développement territorial et un aspect du développement territorial pour lequel je n'ai pas encore entendu de réponse, ce sont nos préoccupations concernant les terrains à usage agricole. J'aurais une question à RFF : de combien en moyenne est-ce que le tracé moyen -puisque l'on a 21 propositions- demanderait de kilomètres carrés ou d'hectares de terres agricoles ? Ensuite, une question à propos de laquelle il me semble

que Monsieur Budillon a les éléments -pour m'aider à comprendre la réponse- : tout d'abord nous demandons une emprise minimale pour les territoires agricoles, mais dans les cas où les territoires agricoles seraient concernés, comment garantir que toute parcelle de terrain utilisable par l'agriculture, cultivable ou cultivée, et réquisitionnée par la LGV, soit remplacée par une surface au moins équivalente en superficie et en qualité ? Ce sont des choses qui ne sont peut-être pas du ressort de RFF mais du ressort de ces communautés et municipalités. Nous avons évoqué que nous aurions un report de l'avion sur la LGV. Or, récemment, j'ai vu que le Premier Vice-président de la CCI de Provence voit dans la LGV Nice-Marseille et dans le TGV Nice-Marseille un relais indispensable entre les deux aéroports, offrant des perspectives de développement exceptionnelles. Là, nous voyons le TGV en faveur du développement de l'aéroport. Et je vois là une petite contradiction. Comment veut-on dans ce cas-là respecter les obligations du protocole de Kyoto ?

Alain OHREL

Merci Madame. RFF souhaite répondre pour ce qui est des compensations des terres agricoles.

Bernard GYSSELS

Je voudrais revenir sur les emprises nécessaires pour l'implantation d'une ligne à grande vitesse. Il faut prendre en considération 7 hectares au kilomètre. Si la ligne fait 200 kilomètres, nous faisons le calcul rapidement et nous trouvons 1 400 hectares nécessaires. Mais dans le cadre de ce projet, nous avons précisé qu'il y avait un certain nombre de tunnels et il y a environ 50 kilomètres de tunnel. Bien sûr, il faut les soustraire à ces surfaces nécessaires et on arrive donc à environ 1 000 hectares pour ce type de projet. Si nous regardons maintenant ce qui se passe au-delà des arcs, si nous avons environ 60 kilomètres de ligne à réaliser, dans ce secteur nous avons environ 50 % en tunnel. Soustrayez ces éléments et cela fait que si nous avons 60 kilomètres à 7 hectares, nous arrivons donc à 400 hectares qu'il faut diviser par deux parce qu'il y a des tunnels. Vous voyez que la superficie, sans savoir si nous sommes dans des paysages de forêt ou d'agriculture, c'est moins de 300 hectares. Et par rapport au monde agricole, ces surfaces seront bien inférieures à ces valeurs qui représentent la totalité de la ligne. Voilà ce que l'on peut dire pour l'impact nécessaire au niveau des emprises.

Christine DONY

C'est l'impact direct. Ensuite il y a l'impact indirect. Justement, nous ne sommes plus au XIX^e siècle. Je parle des gares qui sont à l'extérieur des villes. Comme vous dites, les gares ont toujours été dans des paysages non urbanisés qui se sont ensuite urbanisés. L'effet indirect sera encore un impact sur les terres agricoles aux environs des gares. C'est là qu'il faut être extrêmement vigilant et pas du côté de RFF ou de la SNCF.

Alain BUDILLON

Cela pose un problème global d'urbanisation ou de choix d'urbanisation. J'ai très rapidement évoqué l'aspect juridique, mais derrière il y avait le contenu. S'il y a une décision à un moment donné d'utilité publique reconnaissant l'intérêt de faire une ligne, il y aura une étude d'impact. Le pour et le contre seront pesés. Ensuite, quoi faire autour des gares ? Cela fait partie des réflexions

normales qu'ont toutes les collectivités pour définir un projet. Et bien entendu, il y aura des changements dans l'utilisation du sol. Comme pour toute urbanisation de ville qui se développe, il y a des changements dans l'utilisation du sol. Nous ne pouvons pas répondre aujourd'hui de manière précise.

Christine DONY

Il faut bien tenir compte qu'il faut bien qu'on se nourrisse de quelque part. Vous avez vu la carte que vous exposez à la gare SNCF de Nice, et la proportion de terres agricoles est déjà très réduite. Nous aimons bien avoir des produits frais dans la région.

Louis NEGRE

Sur le problème de la gare de Nice, je suis un peu surpris parce que, malheureusement, à la gare Saint-Augustin il n'y a plus que des carottes et des navets qui nous viennent de Rungis. C'est un sol qui a été complètement minéralisé et c'est donc dans ce secteur-là, à un endroit où il n'y a pas un mètre carré de zone agricole. Par contre, Madame, pour vous rassurer, dans le cadre de l'étude de la plaine du Var que nous avons lancée à la fois au niveau de la communauté d'agglomération et du Conseil Général, je peux vous confirmer que nous portons une attention extrêmement précise sur la préservation des zones agricoles. Et nous avons même signé, au niveau de la communauté d'agglomération de Nice-Côte d'Azur une charte pour la protection de l'agriculture périurbaine. C'est dire qu'aujourd'hui ce n'est plus tout à fait comme hier. Et nous sommes conscients de l'importance également dans l'aménagement de notre territoire de ces zones-là qui mutent, qui évoluent, qui ne cultivent plus exactement toujours la même chose, et pour lequel il y a une sensibilité forte chez nous.

Alain OHREL

Merci Monsieur Nègre. Je vous demande de considérer que nous ne disposons plus que de 10 minutes. Monsieur Guidicelli qui n'est pas encore intervenu, je vais lui demander de le faire avant que vous ne repreniez la parole.

Monsieur GUIDICELLI, membre du GADSECA

J'avais une question générale pour RFF. J'ai vu dans le dossier que la LGV Méditerranée avait économisé 400 000 tonnes de CO₂. Je pose la question à vous ou à Monsieur Lambert qui a fait le bilan de la LGV Méditerranée. Comment sont calculées ces 400 000 tonnes ? Finalement pour vous, sur l'environnement, c'est un aspect positif. Alors combien va-t-on gagner sur la LGV PACA ? Et sur quelle base calculons-nous ?

Bernard GYSSELS

Je ne rentrerai peut-être pas dans les calculs mais ce que l'on peut préciser dès maintenant, au stade du projet, c'est qu'au niveau effet de serre, le TGV c'est 20 fois moins de CO₂ que la voiture et 45 fois moins que l'avion. Je crois que ce sont des éléments qu'il faut prendre en considération et qui vont intervenir avec force dans l'évolution du projet ; la pollution atmosphérique de la même

manière. Le TGV est 13 fois moins polluant que l'avion et 30 fois moins que la voiture. Tous ces éléments vont dans le sens et en faveur de ce type de liaison.

Monsieur GUIDICELLI

Quand vous dites que ça a évolué, c'est un bilan que vous avez fait au bout d'un an, deux ans ? C'est un bilan qui a été fait en prenant en compte quels éléments ?

Madame MERMILLOD (RFF)

Je ne peux pas vous répondre précisément sur les 400 000 tonnes économisées sur le TGV Med parce le bilan *a posteriori* du TGV Med n'est pas encore achevé. Par contre, ce que je peux vous dire, c'est que ces millions de tonnes économisés c'est tout simplement les usagers reportés des autres modes qui sont plus polluants, de la route et de l'aérien, sur le ferroviaire.

Alain OHREL

Merci. Je vous demande considérer qu'il y a des intervenants qui viennent de très loin et qui ne sont pas encore intervenu. Monsieur, vous avez une question en relation avec ce qu'on est en train d'évoquer ?

Germain NALLINO, Les Amis du Rail

On a parlé du quatrième contrat de plan. Il y en aura sûrement un cinquième, nous l'avons appris aujourd'hui. En ce qui concerne le quatrième contrat de plan sur la côte, dans le département des Alpes-Maritimes, il était prévu la troisième voie littorale, Cannes-Grasse. En ce qui concerne la troisième voie littorale, elle a été prévue pour le cadencement urbain. C'est-à-dire qu'à partir du moment où la réouverture de la ligne Cannes-Grasse est prévue, et les besoins se faisant au niveau du département d'augmenter le cadencement qui était faible pour l'amener à 10 minutes ou au quart d'heure, il s'avère que cette troisième voie littorale doit rester pour le réseau national. Nous entendons par-ci par-là qu'il semblerait que la ligne deviendrait subitement une ligne TGV. Or, le TGV est à part. Il ne doit pas être considéré sur le réseau classique, de manière à ce que les 33 circulations qui sont prévues et au-delà, ne viennent pas encombrer une circulation déjà très importante sur la double voie littorale.

Bernard GYSSELS

En fait, une des voies va permettre de faire passer six TER par heure, et la deuxième voie va permettre de faire passer trois TGV, trois intercitys et un fret. Ça, c'est en heure de pointe dimensionnante. Vous voyez bien que pour faire passer l'ensemble de ces circulations, nous avons bien besoin de ces trois voies. Dans un sens nous allons utiliser les deux voies dont je viens de préciser le nombre de trains et, effectivement, cette troisième voie va permettre d'absorber toutes ces circulations. Nous en avons besoin dans tous les cas de figure. Lorsque la ligne à grande vitesse va se raccorder entre Antibes et Nice sur le secteur à troisième voie, nous allons pouvoir absorber deux TGV et deux intercitys par heure. Cette troisième voie reste nécessaire pour le développement du TER en particulier.

Germain NALLINO

La troisième voie a été créée pour le cadencement. Or aujourd'hui, vous dites qu'elle est pour le TGV. Le TGV n'a rien à voir avec la troisième voie littorale. Le TGV doit avoir une voie seule pour arriver à la future gare. Mais il ne doit nullement passer sur la voie littorale, d'une part parce que le cadencement ne pourra pas se faire, d'autre part parce qu'aujourd'hui, la ligne Cannes-Grasse n'est pas suffisamment étoffée, il manque pas mal de circulations. Cette troisième voie littorale est indispensable pour désenclaver le réseau urbain et la conurbation azurée. Il ne faut absolument pas que le TGV passe sur cette voie. Les études doivent bien donner la possibilité d'avoir une ligne TGV qui conduise à la future gare, une ligne seule.

Bernard GYSSELS

C'est un autre type de projet, mais je rappelle que cette troisième voie va permettre le développement des TER conformément au projet du Conseil Régional. Cette troisième voie suffira pour absorber les défilés venant de la ligne à grande vitesse. Ce n'est pas un projet TGV. C'est un projet développement du TER et qui permettra d'accueillir ces TGV venant de la ligne nouvelle. Vous avez le schéma sur votre écran avec deux voies qui vont jusqu'à Antibes, et ensuite, vous avez cette troisième voie qui va permettre le développement des TER et de faire passer l'ensemble des circulations.

Brigitte GOURMANEL, ADHEC

Quel est le seuil de saturation de cette section à trois voies ? Nous connaissons le développement de notre région. Nous attendons davantage de monde. Nous avons besoin d'un développement économique. Nous devons donc anticiper sur les besoins futurs et ne pas essayer seulement de répondre aux besoins actuels.

Bernard GYSSELS

Justement, je pense qu'avec ce projet nous anticipons et nous répondons bien au développement du TER.

Brigitte GOURMANEL

Et vous êtes aujourd'hui en mesure de faire face à l'ouverture des voies à la concurrence ? Vous savez que vous devez quand même répondre aux obligations européennes. Nous attendons des convois d'opérateurs étrangers qui sont susceptibles depuis le mois de mars il y a deux ans, d'emprunter vos voies, et bientôt des convois de voyageurs étrangers également. Nous avons l'ouverture des voies à la concurrence pour le fret et bientôt pour les voyageurs. Est-ce que vous avez calculé avec ça le nombre de sillons nécessaires, sachant que passé Nice, nous restons sur deux voies ? Nous passons de quatre, à trois puis deux.

Bernard GYSSELS

Tout à fait.

Philippe MARZOLF

Répondez rapidement. Je vous rappelle qu'il y a une réunion thématique dans quelques jours à Cannes sur les TER. Ce soir c'est une réunion sur le développement territorial. Monsieur Gyssels, répondez rapidement sur la question et après nous passerons sur autre chose.

Bernard GYSSELS

Vous savez aussi que la capacité est liée à la vitesse des trains et à la succession des missions. Vous savez très bien que si vous envoyez deux trains omnibus et que derrière vous avez un semi-direct, ce semi-direct va prendre les capacités. Tout cela converge vers une organisation et une restructuration. Il est quand même très difficile de parler d'une capacité globale puisque c'est lié à la fois à la vitesse des trains qui vont se succéder. C'est tout ça qui est pris en compte pour déterminer les flux que l'on peut faire passer.

Alain OHREL

Il va y avoir une réunion thématique qui va être spécialement consacrée à cela.

Brigitte GOURMANEL

L'augmentation de la différence de vitesse entre les convois rapides et les convois lents accroît le risque de saturation. Avec cette troisième voie, nous avons quand même prévu d'améliorer la vitesse des convois rapides en leur permettant de ne pas être bouchés derrière les convois lents. Nous créons simplement un phénomène de saturation supplémentaire. Maintenant, la saturation, elle va exploser parce que nous voyons arriver des convois qui, il y a quatre ans quand on nous a vendu la troisième voie, n'étaient pas prévus. Il faudrait quand même nous expliquer comment nous allons jongler en permanence en zone urbaine dense, à 60 centimètres des maisons -je vous le rappelle- avec tout cela ? Avez-vous vu le nombre de trains par heure qui va circuler en centre-ville ?

Georges TOESCA, habitant de Cagnes-sur-Mer

Je voudrais savoir où se raccorde la ligne LGV, à quel endroit ? Elle va traverser Cagnes-sur-Mer. C'est impossible. Vous ne pouvez pas traverser la ville de Cagnes-sur-Mer avec une LGV, avec le TGV. C'est impossible. Je vous garantis que vous aurez tous les Cagnois qui empêcheront ce passage. C'est impossible. Vous voyez le nombre de trains qui vont passer à Cagnes-sur-Mer ? Nous avons déjà l'autoroute et maintenant nous avons en supplément la LGV ! Réfléchissez un peu !

Philippe MARZOLF

Nous avons une réunion de proximité également à Cagnes-sur-Mer. Là, ce sont des réunions thématiques pour essayer de monter la discussion sur le développement territorial. A Cagnes-sur-Mer, c'est le 26 mai. Vous aurez toutes les réponses le 26 mai. Vous pourrez poser vos questions. Je propose que nous clôturons la soirée et que nous passions la parole à Monsieur Denis Berthelot

de l'Institut d'Aménagement régional d'Aix-en-Provence, qui n'a pas encore parlé, sur le sujet du développement territorial.

Denis BERTHELOT, Institut d'Aménagement régional d'Aix-en-Provence

Merci beaucoup. D'autant plus que beaucoup de choses ont été dites, je vais les reprendre à ma façon. Mon intervention porte sur les différentes échelles de territoire et sur la nécessité d'anticiper la situation à venir en comptant les projets du territoire sur différentes échelles : l'échelle européenne, l'échelle régionale et l'échelle locale.

A l'échelle européenne, la région PACA risque le contournement au nord dans le trafic est-ouest et le contournement nord-sud arrivant sur Marseille d'un côté et sur Gênes de l'autre. Face à cette situation-là qui risquerait sinon de faire de PACA une région oubliée du développement, il faut probablement un affichage national disant que nous voulons effectivement que cette région PACA s'inscrive dans la constitution de l'arc latin. Pour reprendre une expression un peu provocatrice de mon ami Philippe Langevin, l'autre jour à Marseille, le rôle de la région serait celui d'accueil du guerrier européen fatigué. En outre, un fort investissement de la région dans l'affichage de sa volonté de participer à l'arc latin permettrait probablement de dépasser des dissonances que l'on peut entendre ici ou là entre les discours portés à Marseille, Toulon ou à Nice et qui fragilise sa candidature.

S'agissant de l'échelle régionale, deux idées. Oui Monsieur Lambert, le territoire régional ne doit pas regarder passer les trains et le passage de la LGV doit être l'occasion d'un maillage. On a parlé de maillage au niveau macro-régional et nous n'avons pas assez parlé de maillage, sauf Monsieur Lambert, à l'échelle intra-régionale. Là encore, comme nous entendons donner une espèce d'épaisseur au niveau macro-régional, à cet arc méditerranéen ; il faudrait donner de l'épaisseur au couloir grande vitesse au sein du territoire régional, et notamment tenter des maillages nord-sud à partir des gares. D'autre part, la LGV rapprochera également les territoires de PACA et donc, à l'intérieur des différents territoires de PACA, nous l'avons dit tout à l'heure, il faut mener des politiques qui soient complémentaires et non pas juxtaposées ou concurrentes. Là encore, peut-être un affichage régional serait nécessaire et le représentant du Conseil Régional, s'il avait été là, aurait pu nous dire ce qu'il penserait.

S'agissant de l'échelle intercommunale -oui Monsieur Nègre- je suis très heureux d'apprendre qu'une émulation inter-SCOT se développe dans les Alpes-Maritimes. Elle en a besoin parce que j'ai cru comprendre que dans les Alpes-Maritimes, comme ailleurs, les SCOT avancent comme ils peuvent avancer. Et pour l'instant, c'est relativement lent et il s'agit bien entendu d'anticiper, nous l'avons dit tout à l'heure. Ces lignes LGV ou ces grands projets d'infrastructure ne génèrent pas des projets, ils entrent en synergie avec des projets existants ; ils facilitent des synergies entre les projets existants. Ils ne créent pas de projets en eux-mêmes. Il convient bien d'anticiper. L'élaboration des SCOT est bien l'occasion de cerner ces problèmes de territoire avant la survenue de la ligne LGV.

S'agissant d'un échelon plus local, évidemment, il conviendra d'anticiper les situations puisque les gares ou les points de passage sous la voie pourront être des occasions de recomposition ou de création de nouvelles centralités qu'il faudra préparer en termes d'offre foncière pour l'habitat, pour les activités, etc., mais également en matière d'accessibilité au travers des plans de déplacement urbain. Il faut voir que la LGV, à mon sens, peut-être une occasion formidable de renforcer l'organisation de l'espace. La voiture, qui est finalement son alternative, prédispose à un

étalement de l'urbanisation, à l'urbanisation en nappes. Cette urbanisation en nappes, en surface, est très consommatrice d'espace, elle est très préjudiciable en matière d'environnement, préjudiciable en matière de paysage. Elle est très coûteuse en matière de tuyaux tout bêtement. Et puisque vous en parliez tout à l'heure, Madame, elle met en occurrence, de manière directe, l'agriculture et la ville. Les voitures peuvent aller jusqu'au bout du dernier chemin vicinal, etc., et là on se retrouve avec cette concurrence. Et si nous devons avoir des inquiétudes contre la concurrence entre la ville et la campagne, c'est bien au travers du fait que la voiture soit le seul instrument de locomotion proposé. Là, il y a quelque chose à faire. En outre, l'impulsion que la LGV pourra donner à la relance des transports en commun permettra *a contrario* de cette urbanisation en nappes, étalée comme ça, de penser et de structurer l'aménagement du territoire en termes de lignes et de points. Ces pôles d'échanges sont là. Les géographes dans la salle verront bien qu'on décrit le territoire en surface, en lignes et en points, et nous proposons de remplacer une urbanisation du territoire en surface en la structurant par des lignes et des points et c'est une bonne opportunité.

Pour mettre cela en œuvre nous pourrions nous rapprocher - là je me rapproche plutôt de Monsieur Budillon - d'une démarche nouvelle qui est portée par l'Etat pour les gros projets routiers et autoroutiers d'infrastructures. Ils sont à l'œuvre à l'heure actuelle dans le contournement de Montpellier ou dans l'AL2. Cela s'appelle les politiques de construction intégrée des opérations routières en milieu urbain. Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il s'agit d'opérations d'infrastructures en milieu urbain, singulièrement dans le département des Alpes-Maritimes. Il s'agit, dans cette procédure-là, pour les agglomérations, de tirer le meilleur parti des effets structurants du projet d'infrastructure par des adaptations réciproques du projet routier et des projets de restructuration urbaine ; pour cela, il faut qu'il y ait le projet des deux côtés. Cela entraîne la possibilité pour les collectivités locales de bénéficier de subventions spécifiques pour leur projet urbain en relation avec le problème d'infrastructure, donc possibilité de cofinancement par l'Etat du projet de restructuration urbaine bien au-delà des habituelles mesures de compensation. Je lance la balle à Monsieur Budillon pour savoir si on pourrait adapter au projet LGV les procédures d'infrastructures routières telles qu'elles commencent à se dessiner ici ou là.

Vous aurez compris qu'évidemment je plaide pour l'anticipation de la situation à venir par la construction de projets locaux appelés à entrer en synergie lors de leur élaboration et lors de leur mise en œuvre avec le projet LGV.

Alain OHREL

Vous avez formulé au fond ce qui peut nous servir à tous de conclusion quant à cette nécessité d'anticiper. C'est le mouvement-même de la vie qui nous commande, mais pour ce qui est des réalisations, des infrastructures, il est certain qu'il y a avec l'anticipation la condition du succès. C'est une invitation que nous retenons.

Je vous prie d'excuser le fait que tout le monde n'a pas pu intervenir. Monsieur Bajard, vous êtes un peu intervenu. Vous auriez pu nous parler de Romaine Viroudou, mais ce sera pour une autre rencontre. Merci à tous.

INDEX

Nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms suivants.

| | | | |
|-------------------------|----|---------------------------|----|
| AL2 | 54 | Monsieur Desalneuve | 10 |
| Jérôme Déhus | 24 | Montaborg..... | 27 |
| l'ESSEM | 3 | Romaine Viroudou..... | 55 |
| Monsieur Bertheim | 20 | | |