

UNE LGV EN PROVENCE COTE D'AZUR : POUR QUEL PROJET D'AMENAGEMENT ?

Julien PICAUD¹

La région Provence Alpes Côte d'Azur, principalement les départements des Bouches du Rhône, du Var et des Alpes Maritimes, connaissent depuis mars 2005 un débat public dans le cadre de la « démocratie participative », sur le thème de l'opportunité de construire une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse dans la partie sud de la région (entre Marseille, Toulon et Nice). Ce débat déchaîne les « passions » entre les partisans du oui ou du non à cette LGV PACA, un des motifs de son prolongement au-delà du délai fixé par la loi. Les partisans et les opposants à cette ligne ont de solides arguments pour défendre leurs positions.

Réseau Ferré de France (RFF) sera le constructeur et le propriétaire de la ligne, avance des motifs pour légitimer la réalisation de cette ligne à grande vitesse à destination uniquement du trafic passagers. La construction de la LGV pour RFF répond à une demande de la SNCF, qui exploitera le réseau (circulation des TGV), et des élus locaux de l'échelle régionale à l'échelle communale.

La construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse est un des éléments de la politique de l'aménagement du territoire. Les réunions auxquelles j'ai assisté ou dans les articles que j'ai pu lire, je n'ai pas eu le sentiment qu'il y avait une véritable politique d'aménagement du territoire régional sur le long terme par les institutions qui décident de cette politique (région, départements, communautés d'agglomération).

Une infrastructure de transport comme la LGV doit être au service d'un projet d'aménagement et non d'un projet qui se greffe. Si on procède à la construction de la LGV puis on élabore un programme d'aménagement, on risque de créer des nouveaux déséquilibres ou alors on doit redéfinir l'aménagement du territoire dit « à la française ».

Cette absence d'un véritable plan d'aménagement du territoire par les institutions se ressent dans l'opposition de la création de gares nouvelles. Les études de RFF pour ce débat indiquent la création de gares nouvelles : Toulon Nord (au niveau de Cuers), Est Var (au niveau des Arcs) et dans les Alpes Maritimes au sein de la conurbation de Nice à Cannes.

Les gens s'opposent à la création de « gares betteraves », dans notre région à des « gares au milieu des vignes ». Je prendrai l'exemple de la gare de Toulon Nord qui se situerait au niveau de Cuers. La majorité de la population ne souhaite pas que cette gare soit éloignée du centre de la ville qu'elle doit desservir, c'est-à-dire Toulon.

Quel rôle et à quoi peut servir une nouvelle gare si elle est loin de son aire de chalandise et des pôles de l'aire urbaine toulonnaise ? Les centres de polarité de l'aire toulonnaise sont-ils au cœur de Toulon ou dans ces alentours ? Les fonctions de centralité (référence au modèle centre/périphérie) ne sont pas forcément au centre des villes, près du cœur historique.

¹ Maîtrise de géographie à l'Université de Provence (Aix-Marseille I), UFR des sciences géographiques et de l'aménagement.

A l'heure actuelle, si la gare nouvelle de Toulon Nord reste au niveau de Cuers, le problème de sa légitimité se pose. En effet, la commune de Cuers ne fait pas partie du schéma de cohérence territorial (SCOT) de Provence Méditerranée, centré autour de la ville de Toulon. Cette gare a pour principal but de desservir l'agglomération toulonnaise, or sa situation géographique l'exclut de tous les schémas d'aménagement de la capitale varoise (du SCOT, du plan de déplacement urbain). Cette nouvelle gare rentre en contradiction avec les lois sur l'aménagement durable du territoire.

Dans l'hypothèse de la construction de cette nouvelle gare à ce niveau, il faudrait revoir toute la politique d'aménagement de l'aire toulonnaise. Un projet nouveau devrait alors se créer pour que cette infrastructure s'intègre au cœur d'un nouveau pôle économique, démographique de l'aire urbaine.

La décision de l'aménagement du territoire revient aux élus des différentes institutions possédant cette prérogative. A l'heure d'aujourd'hui et à ma connaissance, aucun des élus concernés ne s'est prononcé sur un véritable projet d'aménagement d'envergure pour la région à l'échelle temporelle de la réalisation de la LGV. Cette nouvelle ligne ferroviaire risque de poser des problèmes, dans l'avenir, à la politique de l'aménagement du territoire si on ne prend pas dès aujourd'hui cette infrastructure comme un outil de cette politique. Ce n'est pas RFF qui élabore l'aménagement mais doit être au service de l'aménageur.

1^{er} juin 2005.