



SOCIÉTÉ
FRANÇAISE

Le Président,
0611878560

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES URBANISTES

Fondée en 1911, la Société Française des Urbanistes (SFU) est une association indépendante, composée d'urbanistes professionnels de toutes origines et de tout statut d'exercice, admis sur critères, pour leur contribution à la réflexion et à l'action dans l'organisation des villes et des territoires, pour un mieux être des femmes et des hommes qui y vivent et y résident.

La SFU est l'organisation nationale française d'urbanistes du Conseil Européen des Urbanistes – CEU/ECTP.

La SFU est Membre Fondateur de l'Office Professionnel de Qualification des Urbanistes – OPQU.

La SFU est Membre Fondateur de la Confédération du Conseil Français des Urbanistes – CFDU.

La SFU est Membre de l'Association International des Urbanistes AIU/ISOCARP.

« Aujourd'hui, on considère que l'urbanisme procède de l'ensemble des activités humaines, du moment qu'elles s'articulent, dans le temps, avec les territoires. »

**Monsieur le Ministre d'Etat,
Monsieur Jean-Louis BORLOO,
Ministre de l'Ecologie, de l'Energie,
du Développement Durable et de
l'Aménagement du Territoire
Hôtel de Roquelaure - 246
boulevard Saint-Germain - Paris 7e**

Objet : Communiqué de presse SFU, en faveur du tracé des « Métropoles du Sud » pour la LGV PACA

Paris, le 9 février 2009

Monsieur le Ministre d'Etat,

Les urbanistes, réunis au sein de la Société Française des Urbanistes, à l'origine du concept de l'Arc méditerranéen, avec d'autres partenaires, apportent depuis longtemps leur savoir faire aux contributions régionales, nationales et européennes, relatives à la valorisation de cohérences territoriales durables et à la mise en œuvre des axes forts du Grenelle de l'environnement.

La LGV PACA est l'une des pièces maîtresses de ces dispositifs.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, le communiqué de presse que la SFU va diffuser, en faveur du tracé des « Métropoles du Sud » pour la LGV PACA, qui réunit les objectifs que la SFU promeut.

Restant à votre disposition pour tout développement que vous estimeriez utile, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre d'Etat, en l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

**Jean pierre Gautry
Président
de la Société Française des Urbanistes**

P.J. : 1

Jean-Pierre GAUTRY, Président – André SANDT, Secrétaire Général – Régis DUMAY, Trésorier
Dominique LANCRENON, Christian LUYTON, Christophe MIGUET, Dominique MUSSLIN, Vice-Présidents.
26, rue de l'Echiquier 75 010 PARIS F – Tél : 00 33 (0)1 45 39 69 53 - Fax : 00 33 (0)1 45 41 02 27 –
Courriel : sfu@urbanistes.com - Site Internet : <http://www.urbanistes.com/>

SIRET n° : 775 657 653 000 58 Déclaration d'activité de formation Préfecture IDF n° 11754130475 Code Banque : 30004 n° compte : 01478 00000562483 60



SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES URBANISTES

Fondée en 1911, la Société Française des Urbanistes (SFU) est une association indépendante, composée d'urbanistes professionnels de toutes origines et de tout statut d'exercice, admis sur critères, pour leur contribution à la réflexion et à l'action dans l'organisation des villes et des territoires, pour un mieux être des femmes et des hommes qui y vivent et y résident.

La SFU est l'organisation nationale française d'urbanistes du Conseil Européen des Urbanistes – CEU/ECTP.

La SFU est Membre Fondateur de l'Office Professionnel de Qualification des Urbanistes – OPQU.

La SFU est Membre Fondateur de la Confédération du Conseil Français des Urbanistes – CFDU.

La SFU est Membre de l'Association International des Urbanistes AIU/ISOCARP.

« Aujourd'hui, on considère que l'urbanisme procède de l'ensemble des activités humaines, du moment qu'elles s'articulent, dans le temps, avec les territoires. »

Paris, le 9 février 2009

COMMUNIQUE PRESSE

LGV Provence Alpes Côte d'Azur

Pour une dynamique des métropoles, respectueuse des générations futures

1. La LGV PACA trouve sa pertinence durable dans l'Arc méditerranéen

Le concept de l'Arc méditerranéen, de Valencia à Firenze, créé par la SFU, avec d'autres partenaires : institutions, organisations, et société civile, dès 1988, a notamment pour objectif de contribuer à une dynamique d'aménagement et de développement durable des territoires, pour un mieux être des populations et une réponse coordonnée de dynamiques européennes.

A l'heure de la mise en œuvre de l'Union pour la Méditerranée (UPM), dont la France est coprésidente avec l'Égypte, une cohérence des territoires de la façade méditerranéenne de l'Europe s'impose, afin d'améliorer les conditions de vie et de paix dans cette partie du monde, celle de la Méditerranée. La future ligne à grande vitesse Provence Alpes Côte d'Azur (LGV PACA) doit s'inscrire dans cette stratégie, pour réduire les temps d'accès entre les métropoles ; De Barcelone à Gènes (en 6H30 au lieu de 14H actuellement), par le chemin de ses voisines françaises.

La France doit engager d'une part, une procédure d'urgence pour l'inscription de cet axe ferroviaire au schéma européen de la grande vitesse et des transports collectifs et d'autre part, affirmer dans le schéma national des infrastructures de transport tout particulièrement la place maîtresse de la multi modalité de Marseille.

La LGV PACA doit être aussi une réponse d'excellence au Grenelle de l'environnement, pour les aspects : Climat, énergie, environnement, biodiversité, cohérences urbaines, multi modalités, mixité des usages.

Certes la LGV PACA doit relier Nice à Paris à grande vitesse (Nice/Paris), mais elle doit le faire, en valorisant aussi les autres métropoles voisines : Toulon et Marseille.

Enfin, les espagnols et les italiens ont quasiment terminé leurs infrastructures et sont en attente des réalisations françaises.

2. Seul le tracé LGV « Métropoles du Sud » répond aux exigences de notre temps

Le renforcement et la modernité du réseau ferroviaire doivent contribuer à la mise en cohérence des territoires ! Cette nécessité est impérative, tout particulièrement en ce temps d'un monde en crises.

La desserte en centre ville est tout à fait réaliste et ne nécessite de travaux importants qu'à Marseille (sur des bases anciennes RFF, désormais à revoir).

En réalité, la gare de Marseille étant d'arrêt général pour la plupart des trains, la vitesse de traversée retenue peut être plus modérée, sans préjudice.

Les caractéristiques de la gare de Marseille peuvent être celles des gares italiennes et espagnoles permettant d'abaisser notablement les coûts : toutes les gares de centre ville y sont souterraines, assorties d'une multi modalité intégrale.

La vitesse

Un « gain » de quelques 11 minutes (pour 2 à 5 trains par jour) ne peut l'emporter au détriment de l'ensemble des autres déplacements (plusieurs dizaines par jour : soit plus de 80% du trafic) et qui concerne l'ensemble des métropoles.

Le tracé des « Métropoles du Sud » associe les intérêts généraux des métropoles, de la région PACA et ceux du futur réseau européen de lignes ferroviaires à grande vitesse, tout en renforçant l'Arc méditerranéen.

L'exemple de gares italiennes et espagnoles souterraines, de centre ville, pour train à grande vitesse qui passent en gare à quelques 100 km/H, démontre la pertinence de la multi modalité ainsi obtenue.

La desserte des trois métropoles du Sud, en gare existante des centres villes est tout à fait réaliste dans ces conditions ; Elle améliore ainsi la multi modalité et apporte tous les avantages qui y sont liés.

L'économie du projet

Raisonnement uniquement sur l'analyse de la dépense n'a d'ailleurs que bien peu d'intérêt. L'approche commerciale apporte un avantage sans ambiguïté au tracé des « Métropoles du Sud », Marseille Toulon Nice et demain, de Barcelone à Gènes.

Le ratio « coût du projet/population desservie » disqualifie le tracé Côte d'Azur (Piémont de Saint Victoire) : 4350€ par habitant desservi, à l'encontre du tracé des « Métropoles du Sud » : 1830€ (l'un des coûts TGV/habitant desservi les moins élevés des projets en cours).

De plus, ces chiffres ne prennent pas en compte le fait que :

- D'une part, 70% des trains du trafic dit à grande vitesse, devront continuer à passer par la ligne PLM actuelle pour des raisons purement techniques et commerciales ; Cela signifierait concrètement, une pénalisation du réseau TER par l'hypothèse du tracé Côte d'Azur (Piémont de Saint Victoire), alors qu'il est urgent d'ouvrir de nouveaux sillons.
- D'autre part, la multi modalité qui accompagne un ouvrage de cette nature est irréalisable dans des gares nouvelles, le long du tracé Côte d'Azur (Piémont de Saint Victoire).

La mixité : Voyageurs/marchandises et logistique

Le trafic de marchandises de 15 Mt à Vintimille, estimé à 26 Mt en 2025, passe par le réseau routier qui est aujourd'hui saturé, avec son lot de pollution.

Un axe lourd ferroviaire européen « voyageurs/marchandises par le fer, mettant aussi en place les plateformes de logistique nécessaires (la logistique : 13% du PIB de la planète) à l'échelle de la façade Sud du continent, est indispensable. C'est ce qu'ont réalisé les italiens pour toute leur ligne à grande vitesse ; Les espagnols s'y engagent.

Quels que soient les paramètres techniques étudiés (Mixité, vitesse, tunnels, maillage du réseau...), tout concourt à privilégier le tracé des « Métropoles du Sud », avec gare nouvelle en sous sol des gares centres existantes. Par ailleurs, la mixité apporte une sécurité supplémentaire de fonctionnement.

Les cohérences territoriales

Au delà de tout ce qui précède, le temps des « Gares Aéroport » n'est plus de mise ! On en voit les dégâts sur les lignes existantes : Etalement urbain, dispersion des énergies, usage de la voiture renforcée, biodiversité abîmée, coûts renforcés pour la société...

Les gares « Cœur de ville » répondent mieux aux besoins des populations et aux contraintes du développement durable. La technique du tunnel est bien maîtrisée et mise en œuvre par nos voisins de longue date.

La ligne LGV PACA doit être l'occasion d'une conception ferroviaire française audacieuse, innovante et désormais en phase avec le Grenelle de l'environnement. Le tracé des « Métropoles du Sud », conforté d'une 3e voie TER sur le tracé PLM actuel, bénéficie du meilleur bilan carbone et répond aux plus fortes exigences environnementales.

L'économie régionale de Provence Alpes Côte d'Azur portée principalement par le tourisme, a tout intérêt à privilégier une économie dont le moteur est l'écologie.

3. Le tracé des « Métropoles du Sud » positionne la France dans une dynamique européenne et méditerranéenne du XXIème siècle

Réaliser le tracé des « Métropoles du Sud », c'est positionner la région Provence Alpes Côte d'Azur, à l'échelle des grandes régions de l'Arc Méditerranéen, dans une position médiane particulièrement stratégique. C'est aussi renforcer son positionnement dans la nouvelle donne de l'Union Pour la Méditerranée.

Une prise de décision rapide, française et européenne, de la réalisation de la LGV PACA est indispensable (Economie, réseaux actuels saturés, pollutions...), mais pas à n'importe quel prix payé par les générations futures ! Le phasage d'un tel projet peut être nécessaire, sauf à envisager un partenariat public/privé, qui en accélérerait la réalisation.

Enfin, la région PACA, en cohérence avec celle du Languedoc Roussillon, au carrefour de l'Arc méditerranéen et de l'un des principaux axes Nord Sud de l'Europe (Rhône Saône Rhin... et des métropoles irriguées par ces fleuves), conforterait l'une des plus grandes offres européennes et mondiales de grands équipements d'infrastructures, de Barcelone à Gênes : portuaires, aéroportuaires, ferroviaires, au service du continent et pour commencer, des femmes et des hommes qui vivent dans cette région leur quotidien.

