

COMMUNIQUE DE PRESSE

Pour le « Maillon Sud Est France » de la grande vitesse ferroviaire de l'Arc Méditerranéen : « LGV PACA »

Le Jeudi 26 mars, s'est déroulé à la Faculté de Droit et de Sciences Economiques de Nice, un séminaire co-organisé par le GIR Maralpin et la Société Française des Urbanistes, en partenariat avec l'Institut International des Communications de Gênes, avec pour objectif de remettre un peu de « raison scientifique et technique » et de bon sens aussi, dans le débat sur les scénarios de tracé de la LGV dite PACA.

Ce séminaire a rassemblé des experts et professionnels de la façade méditerranéenne, ainsi que des régions voisines françaises et italiennes : urbanistes, ingénieurs en transport et déplacements, responsables de Chambres de Commerce, universitaires et associations...

Après la prise de position de la SFU, au moment du Grand Débat Public LGV de 2005, sa démarche actuelle compte 4 étapes, qui s'inscrivent dans le calendrier ministériel qui doit conduire au choix du tracé de la LGV PACA :

- La contribution SFU, lors de la réunion à Meyreuil dans les Bouches du Rhône, le 4 février, a été suivie d'un premier communiqué de presse (voir : www.urbanistes.com) ;
- Le séminaire de Nice du 26 mars, avec pour problématique, « la grande vitesse ferroviaire et l'Arc méditerranéen » ;
- Un voyage d'études à Gênes, les 23 et 24¹ avril, avec pour problématique « le site portuaire de Gênes et son nœud ferroviaire "grande vitesse/haute capacité" », ainsi qu'un examen plus construit du tronçon Nice Vintimille ;
- Un deuxième séminaire à Toulon, le 27² mai, avec pour problématique : « Le développement durable de la métropole toulonnaise, à l'heure de la grande vitesse ferroviaire ».

Ce programme de réflexion scientifique du Séminaire de Nice a porté sur l'articulation entre les liaisons ferroviaires à grande vitesse et les villes et territoires, à l'heure d'un nouveau regard sur les sociétés humaines, en raison des grands changements, climatique, écologique, démographique, économique, qui, en définitive remettent en question nos modes de vie et nos comportements.

¹ et ² Dates à confirmer

Une synthèse des travaux du Séminaire de Nice a été présentée à Monsieur Yves Cousquer, chargé par Monsieur Jean Louis Borloo, d'une mission de réflexion et de médiation pour le choix définitif du tracé de la LGV PACA, et qui avait répondu aimablement à l'invitation des organisateurs, ce 26 mars.

Ces travaux ont recueilli l'unanimité des experts pour le choix d'**un tracé qui permette une réelle structuration cohérente des territoires aux différentes échelles, pour le siècle à venir :**

- **Echelle européenne :** La LGV PACA constituera le maillon manquant à grande vitesse, du chapelet des métropoles, entre Barcelone et Gênes (16 millions d'habitants- 70 millions de touristes) ; L'Arc méditerranéen ferroviaire deviendra alors un élément majeur du réseau européen de la grande vitesse ferroviaire ; Par ailleurs, un renforcement indispensable du trafic fret, est à prévoir avec la LGV PACA, également de Gênes à Barcelone ; Il sera complémentaire du dispositif Lyon Turin et du cabotage maritime ;
- **Echelle nationale :** les dessertes vers Paris pèseront moins que les relations vers les autres régions françaises et les relations vers les autres régions seront effectuées par des TGV qui desserviront en même temps notamment les gares centres villes de Nice, Toulon et Marseille.
- **Echelle régionale :** Le doublement de l'axe historique par une ligne nouvelle aura le grand mérite d'instaurer un maillage de nœuds ferroviaires dans les gares de centres villes historiques, apportant à la région Provence Alpes Côte d'Azur et pour une vaste clientèle, une qualité incomparable de liaisons inter cités à grande vitesse.
- **Echelle agglomération :** la libération de capacité pour les TER cadencés sur le réseau actuel déjà fort utilisé, sera rendu possible par la réalisation de la ligne nouvelle et les nœuds ferroviaires de gare LGV en centres villes historiques. Ce dispositif dessine les grandes gares multimodales de la ville de demain, cœur névralgique de la mobilité urbaine, en réponse aux objectifs de notre temps.

Les urbanistes, ainsi que les experts et scientifiques du GIR et de l'IIC présents ont estimé que ces objectifs sont complémentaires et qu'en définitive, ils permettent ainsi de réviser quelques concepts laissés dans l'ombre des études actuelles, comme l'indique le rapport Keller³.

Dores et déjà, l'inscription de cet axe ferroviaire au Schéma européen de la grande vitesse et des transports collectifs est aussi apparu comme une nécessité absolue.

En définitive, grande vitesse et cohérences territoriales font bon ménage ! Ce concept a aussi le mérite d'être moins coûteux à court, moyen et long terme, tant en investissement qu'en fonctionnement.

Une telle attitude est bien plus respectueuse de l'environnement et de la qualité de vie des habitants et résidents.

Enfin, l'un des critères déterminants du choix du tracé, la vitesse, ressort mieux valorisé par cette approche des territoires.

Les intervenants du Séminaire de Nice ont ainsi rappelé que :

1. **La LGV PACA doit trouver sa pertinence durable dans l'Arc méditerranéen**, en positionnant la France dans une dynamique européenne et méditerranéenne du XXIème siècle ; Ses financements doivent être publics et privés.
2. **Le temps des « Gares Aéroport » n'est plus de mise !** On en voit les dégâts sur les lignes existantes, à l'instar des grandes surfaces commerciales de périphérie : Etalement urbain, dispersion des énergies, usage de la voiture renforcée, biodiversité abimée, coûts renforcés pour la société...
3. **Le concept de nœuds ferroviaires en gares de centre ville, entre LGV et ligne historique, est fondamental**, pour des raisons de sécurité et souplesse de trafic, de bonne rentabilité des infrastructures, de services rendus aux populations et enfin de coûts ; Il permet d'assurer une desserte au cœur des centre villes, avec des coûts moindres, quelle que soit le mode de transports choisi.

³ **« La gare contemporaine », rapport Keller : www.urbanistes.com**
26, rue de l'Echiquier 75 010 PARIS F Tél. : 00 33 (0)1 45 39 69 53 sfu@urbanistes.com <http://www.urbanistes.com/>

4. **Les gares de centre ville confortent ainsi leur multi modalité, recevant TGV, TER et TCSP ; C'est le principe de la grande gare** qui apporte la nécessaire mobilité urbaine. **La Gare Saint Charles a un positionnement stratégique** : Elle doit devenir l'un des pôles principaux du réseau ferroviaire de l'Arc méditerranéen ;
5. **La ligne LGV PACA, partie France Sud Est de l'Arc méditerranéen, entre Espagne et Italie, doit pouvoir recevoir le fret, comme ses voisins l'organisent sur leurs lignes** ; Ce changement culturel d'un des courants de pensée de l'ingénierie française est possible ; Il est essentiel.
6. **La ligne LGV PACA, partie France Sud Est de l'Arc méditerranéen, entre Espagne et Italie, doit renforcer les plates formes multimodales de haut niveau et relier les grands aéroports et ports français de la façade méditerranéenne.**
7. **La ligne LGV PACA, partie France Sud Est de l'Arc méditerranéen, entre Espagne et Italie, doit pouvoir être une réponse d'excellence au Grenelle de l'environnement, à commencer par la mise en œuvre d'une meilleure gouvernance dans les choix territoriaux stratégiques posés par cette nouvelle mobilité ferroviaire.**

Le voyage d'études à Gènes en avril sur « la métropole portuaire génoise et son nœud ferroviaire "grande vitesse/haute capacité" », puis le Séminaire de Toulon en mai sur « le développement de la métropole toulonnaise » dans ce contexte, permettront de compléter, dans les délais impartis, le propos scientifique des urbanistes et experts associés, en direction du gouvernement.

