

		 <p>ISTITUTO INTERNAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI Genova (Italia)</p>
<p align="center">GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN <i>Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996</i> <i>Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur - Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR) et de la COFHUAT</i></p>		
<p align="center">ISTITUTO INTERNAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI (IIC) [Institut international des communications (Gênes – Italie)] <i>Institution ayant pour membres fondateurs la Commune de Gênes, le Conseil national de la recherche (CNR), l'Université de Gênes, la Province de Gênes, la Chambre de commerce, d'industrie d'artisanat et d'agriculture de Gênes, la Caisse d'épargne de Gênes et d'Imperia, l'Autorité portuaire de Gênes</i></p>		
<p align="center">SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES URBANISTES (SFU) <i>Association indépendante fondée en 1911 composée d'urbanistes professionnels de toutes origines et de tous statuts 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</i> <i>Organisation nationale française du Conseil européen des urbanistes (CEU/ECTP)- Membre de l'association internationale des urbanistes (AIU)</i></p>		

LGV Provence Alpes Côte d'Azur SYNTHÈSE DES TRAVAUX GIR/IIC/SFU

L'émoi soulevé par une éventuelle remise en cause du tracé des Métropoles du Sud (MdS) lequel ressortait du grand débat public de 2005 comme le tracé le plus pertinent, fut à l'origine d'une réunion publique, organisée le 4 février 2009 à Meyreuil par la Communauté du Pays d'Aix, la Municipalité et le GIR Maralpin, où le GIR et la CCIMP¹ ont exposé leurs arguments techniques respectifs validant le tracé des Métropoles.

Cette rencontre qui réunit autorités, experts et un très large public, a montré combien était grande l'attente d'un propos raisonné et constructif pour bâtir le devenir de la région Provence Alpes Côte d'Azur à l'échelle de l'Europe et tout particulièrement de sa façade méditerranéenne ; elle a ouvert la voie à un partenariat rassemblant trois partenaires : le GIR Maralpin (GIR)², l'Institut International des Communications de Gênes (IIC)³, et la Société Française des Urbanistes (SFU)⁴, désireux de remettre

¹ La *Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence* (CCIMP), première compagnie consulaire créée au monde, a été fondée le 5 août 1599. Sa zone de compétence s'étend sur une grande partie du département des Bouches-du-Rhône, en partage avec la CCI du Pays d'Arles. La CCI Marseille Provence a deux grandes filiales : l'Aéroport Marseille Provence et Euromed Marseille : <http://www.ccimp.com>.

² Le *Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin* (GIR Maralpin), fondé en 1996, a pour vocation de rassembler les enseignants universitaires, chercheurs et experts, français et étrangers, de toutes disciplines, aux fins de contribuer à l'analyse approfondie de la problématique de l'aménagement du territoire, des voies de communication et des transports, ainsi que la protection de l'environnement, dans les zones littorale et maralpine (Alpes de la Méditerranée) : <http://www.gir-maralpin.org>.

³ L'*Institut International des Communications* (IIC), dont le siège est à Gênes (Italie) et qui œuvre depuis 1966, a été conçu comme une association de la plupart des institutions publiques, mais ouverte à l'apport de nouveaux partenaires de l'industrie et des professions libérales. Ses membres fondateurs sont la Commune de Gênes, le Conseil national de la recherche (CNR), l'Université de Gênes, la Province de Gênes, la Chambre de commerce, d'industrie d'artisanat et d'agriculture de Gênes, la Caisse d'épargne de Gênes et d'Imperia, l'Autorité portuaire de Gênes : <http://www.iicgenova.it>.

⁴ 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 de l'Association Internationale des Urbanistes AIU/ISOCARP : <http://www.urbanistes.com>.

conjointement en perspective, à partir de leur propres travaux, les enjeux portés par l'infrastructure LGV PACA, à l'échelle des temps et des territoires.

Depuis le mois de février 2009 donc, le collectif ainsi créé a trouvé de nombreux appuis, dont ceux de la quasi-totalité des Chambres de Commerce et d'Industrie concernées par cette LGV, et ceux de l'association TGV PCA⁵ qui a porté à connaissance ses travaux, en particulier les résultats de la mission ARCOMED ;

Cette convergence de points de vue a permis de renouer avec les dynamiques qui avaient préparé, à l'initiative de la SFU, par la signature des accords d'Avignon en mai 1988, la naissance du concept de l'Arc méditerranéen.

Se fondant sur les propres travaux du GIR Maralpin, sur les analyses et expertises de l'IIC, se référant également aux enseignements du Projet ARCOMED ainsi qu'aux études de l'Observatoire des territoires et de la métropolisation dans l'espace méditerranéen (OTM), le Collectif a œuvré à leur mise en synergie, puis à leur mise en débat, à travers une série de quatre rencontres dont comptes rendus et synthèses ont été mis à disposition du plus large public, notamment par l'entremise de chacun des sites respectifs des trois partenaires.

L'essentiel de ces travaux a été porté à connaissance de Monsieur Yves Cousquer, Secrétaire permanent de la Commission mise en place le 11 février 2009 par le Ministre d'État Jean-Louis Borloo, chargé du rapport définitif sur le projet LGV PACA, à remettre pour le 15 juin 2009.

Le présent document a pour objet d'en exprimer une synthèse.

I. Les travaux d'experts et de professionnels se sont développés en quatre temps

1. Séminaire de Nice, le 26 mars 2009, qui a permis de vérifier la nécessité de dépasser le syndrome apparent du tout Paris/Nice pour repositionner en réalité, Nice sur la façade méditerranéenne et son rôle fondamental de métropole naissante, en synergie notamment avec ses voisines : Marseille, Toulon et Gènes, mais aussi Montpellier et Barcelone.
2. Voyage d'étude à Gènes, les 23 et 24 avril 2009, qui a offert une meilleure compréhension des conceptions italiennes et espagnoles sur la mixité fret/voyageurs, les synergies des deux lignes (l'actuelle et la nouvelle LGV), et démontrer l'importance d'utiliser les gares centres actuelles comme plateformes multimodales territoriales : trans-international, trans-régional, trans-agglomération, et comme levier d'une nouvelle dynamique de transport collectif d'agglomération.
3. Séminaire de Toulon, le 28 mai 2009, qui a rappelé les effets réels des rares gares LGV en centre ville et les méfaits des gares hors des villes.
4. Atelier de Mouans-Sartoux, le 3 juin 2009, enfin, qui a rappelé, à la lumière des perspectives nouvelles, les pistes frayées par le GIR, dès avant le débat public, en vue de résoudre les difficultés à surmonter pour assurer la traversée et la desserte des Alpes Maritimes par la ligne nouvelle, en lui conférant la mission d'en restructurer l'espace tout en renforçant les pôles urbains.

II. Les résultats des travaux SFU/GIR/IIC

Aménagement du territoire et LGV

En matière d'infrastructures, la primauté doit être conférée à l'aménagement du territoire
Attendu que :

⁵ Association TGV Provence Côte d'Azur présidée par le Préfet François Leblond

- les territoires méditerranéens sont l'objet d'une évolution inquiétante résultant d'un accroissement considérable de la population, d'une consommation effrénée de l'espace sous les pressions spéculatives, dont les effets conjugués se traduisant par une périurbanisation, un accroissement de la mobilité automobile et, corrélativement, une augmentation de la pollution et de considérables consommations d'énergie,
 - ils sont soumis en outre à un trafic de transit international routier intense,
- Il en résulte que la création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle sur l'Arc méditerranéen (dont la LGV-Paca constitue un segment majeur) doit satisfaire à la fois à de nombreuses nécessités, parfois contradictoires, conduisant de ce fait à des compromis sur les tracés et les vitesses ainsi que sur les caractéristiques d'exploitation (mixité).

Critères décisionnels et recommandations

1. À l'échelle européenne, la LGV PACA, trouve prioritairement sa pertinence durable sur l'Arc méditerranéen, d'autant que ce dernier souffre d'une carence reconnue en infrastructures ferroviaires ;
2. Seul le tracé des métropoles du Sud (Mds), de Gênes à Barcelone, répond aux exigences du XXI^{ème} siècle en termes de développement durable ; il contribue tout particulièrement aux cohésions des différents territoires concernés ;
3. La LGV PACA doit permettre de créer une alternative ferroviaire au trafic marchandises le long de la façade méditerranéenne, auquel le cabotage maritime ne peut suffire, loin s'en faut ;
4. Les gares centre ferroviaires actuelles de Nice, Cannes (La Bocca), Toulon et Marseille répondent aux exigences d'une ligne à grande vitesse, dans la mesure où l'on tient compte des ajustements de vitesse à l'approche des gares desservies ; leur implantation en cœur de ville participe à la mise en œuvre d'une politique de resserrement urbain par une reconstruction de la ville sur la ville et un renforcement des transports publics ; elles contribuent enfin à la réalisation de centre multimodaux, interrégionaux, régionaux et d'agglomération.
5. À l'inverse, la création de gares hors centre-ville, en périphérie ou, pis encore, en zone non urbaine, serait consommatrice d'espace, favoriserait la périurbanisation et générerait des flux de déplacements individuels considérables ;
6. La proximité des deux lignes (l'actuelle et la nouvelle LGV) constituerait, par l'entremise de nœuds de connexion suffisamment proches (préférentiellement implantés au niveau des gares), un réseau maillé ("doublet de lignes") offrant, sous réserve d'accueillir tous les types de trains (mixité), une très haute capacité de trafic (notamment pour les lignes TER et RER actuelles ou à créer), une flexibilité d'exploitation (possibilités de report) ainsi qu'une facilité de gestion des situations perturbées (sécurisation de l'itinéraire) ;
7. Un tel système devra être conçu comme ossature des lignes parallèles ou affluentes existantes, à réhabiliter ou encore à créer ;
8. En termes de coûts, investissement et fonctionnement cumulés, le tracé MDS, associé aux effets bénéfiques des Métropoles, est certainement le plus satisfaisant à court et long terme.

III. Les décisions demandées par le collectif SFU/GIR/IIC :

1. Décisions immédiates :
 - Le tracé LGV PACA doit prendre le chemin des Métropoles du Sud, de loin le plus satisfaisant, et passer par les gares centres des trois grandes villes : Nice, Toulon Marseille.
 - La Gare LGV Marseille Saint Charles doit être souterraine transformant ainsi considérablement le positionnement de Marseille comme l'une des grandes métropoles de la façade méditerranéenne.
 - Pour les mêmes raisons, mais sans pour autant en avoir les mêmes contraintes, la LGV doit passer par la gare de Toulon Centre, dans une même logique de cohésion territoriale et de renouvellement de la ville sur la ville.

- L'inscription de la LGV PACA, en continuité du CNM⁶ et de la LNMP⁷, au Schéma européen de transport, dans la double dimension fret et voyageurs, est à demander prioritairement.
2. Des études complémentaires sont à engager immédiatement sur :
- La traversée et la desserte de la Côte d'Azur articulées sur les gares de Cannes-la-Bocca, Nice Ville/Nice St Roch et Vintimille/Parco Roya ;
 - Le tracé LN⁸ Nice/Vintimille impliquant un accord franco-italien, des dispositions en ce sens devront être prises ;
 - Les abords LGV de Toulon Gare Centre ville, pour les relevés d'emprises et d'éventuelles adaptations du tracé ;
 - Les itinéraires complémentaires pour le fret pour le contournement des cœurs des métropoles de Marseille et Toulon (requalification de Carnoules-Gardanne et réalisation de ses raccordements aux lignes principales).
 - Le nouveau positionnement des quartiers de gares, de par les nouvelles fonctionnalités apportées ;
 - Une étude franco-italienne approfondie sur les potentialités de trafics voyageurs et fret afférentes à l'achèvement de la modernisation de la ligne du littoral ligure



⁶ Contournement de Nîmes Montpellier

⁷ Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

⁸ Ligne nouvelle [dans son acception restreinte excluant les grandes vitesses]