

Les grands projets infrastructurels maralpins (LGV PACA & Autoroute de contournement de Nice) et leur insertion circumméditerranéenne

CONTRIBUTIONS DU GIR MARALPIN AUX DÉBATS PUBLICS

SOMMAIRE

A – DOSSIERS DE RÉFÉRENCE

A.1. Les dossiers de saisine de la CNDP

1.1. Le projet de LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur

- 1.1.1. Organisation du dossier de saisine
- 1.1.2. La chronologie
- 1.1.3. L'argumentaire
- 1.1.4. Les études
- 1.1.5. Calendrier prévisionnel
- 1.1.6. Études engagées dans la perspective du débat public
- 1.1.7. Premiers commentaires sur le dossier

1.2. Le contournement de Nice

- 1.2.1. Organisation du dossier de saisine
- 1.2.2. L'argumentaire
- 1.2.3. Les scénarios
- 1.2.4. États comparatifs et coûts estimatifs
- 1.2.5. Études engagées dans la perspective du débat public
- 1.2.6. Premiers commentaires sur le dossier

A.2. Les grands projets infrastructurels ligures

2.1. L'insertion de la Région Ligurie dans un réseau européen des transports

- 2.1.1. Le secteur portuaire
- 2.1.2. Le secteur routier
- 2.1.3. Le secteur ferroviaire

2.2. Les grands projets infrastructurels ferroviaires

- 2.2.1. Achèvement de la mise à double voie de la ligne littorale du Ponent
- 2.2.2. La LN mixte Genova-Milano ("Terzo valico")
- 2.2.3. Augmentation de capacité des lignes littorales et du noeud ferroviaire de Gênes
- 2.2.4. Augmentation de l'offre de transport régional et du transport métropolitain génois (Métro)

A.3. Étude prospective de la DATAR sur la politique des transports

3.1. Analyses et recommandations de la DATAR

- 3.1.1. La situation en France
- 3.1.2. Incertitudes sur les prévisions
- 3.1.3. Objectifs d'une politique des transports
- 3.1.4. L'acceptation sociale et environnementale des transports
- 3.1.5. Les priorités
- 3.1.6. De nouveaux modes de financement
- 3.1.7. Une volonté politique

3.2. Préconisations de la DATAR relativement à l'aménagement du territoire

- 3.2.1. L'extension urbaine et la question des grands contournements autoroutiers urbains

3.2.2. Développer l'accessibilité des régions métropoles - L'espace de la grande vitesse ferroviaire

3.3. Préconisations de la DATAR relativement à la problématique circumméditerranéenne

3.3.1. Aérien

3.3.2. Ferroviaire

B – L' ANALYSE DU GIR MARALPIN

B.1. Rappel des analyses et propositions antérieurement formulées par le GIR Maralpin

1.1. Les circonstances et la problématique

1.2. Huit années de propositions novatrices mais de piètres avancées

1.2.1. Deux projets ferroviaires [LN Torino-Nice & Valorisation des lignes de Tende] opposés à la percée autoroutière du Mercantour

1.2.2. Une nouvelle liaison vers l'ouest

1.2.3. Une approche basique de la problématique maralpine à court et moyen terme

1.3. La stimulante entrée en scène du TGV Méditerranée – Un salubre revirement d'opinion

1.3.1. Une opportune relance des études de la LGV provençale

1.3.2. Du "tout routier" au "tout TGV"

1.4. De nécessaires réajustements de stratégie

1.4.1. Une nouvelle conjoncture

1.4.2. Gérer au mieux le présent sans compromettre l'avenir, fut-ce à très long terme

1.5. Les recommandations formulées par le GIR Maralpin en 2002

1.5.1. Le prolongement TGV vers Nice doit, d'emblée, être conçu en ligne mixte (avec ses extensions vers la Ligurie et le Piémont) en tant que substitut aux projets autoroutiers

1.5.2. La préservation des espaces fonciers et ferroviaires potentiellement nécessaires doit être une priorité

B.2. Une expansion souhaitable de notre champ de réflexion

2.1. Se projeter hors du champ maralpin

2.1.1. Les LGV PACA et Languedoc, axes structurants d'une "métropole en chapelet" de Montpellier à Nice et Menton

2.1.2. La LGV PACA comme outil d'ouverture euro-méditerranéenne et de maîtrise du trafic aérien

2.1.3. La nécessité d'une approche globale à long terme de la problématique du fret sur l'arc méditerranéen

2.2. Faire mieux connaître nos propositions et affiner notre analyse de la problématique azurée et maralpine

2.2.1. Notre argumentaire

2.2.2. Affiner et expliciter notre analyse de la problématique azurée et maralpine

2.3. Conférer la priorité à l'aménagement du territoire, et à la restructuration de nos villes

B.3. Travaux, études et réflexions à entreprendre

3.1. Études

3.1.1. Pour une refonte de l'Étude intermodale et non son actualisation telle qu'envisagée par l'Équipement

3.1.2. Infrastructures, Aménagement du territoire et Urbanisme

3.2. Questions non abordées dans les dossiers et à prendre en considération dans les prochains débats

3.2.1. Rôle de la Commission intergouvernementale (CIG) sous sa nouvelle configuration

3.2.2. La liaison avec le Piémont ou l'inconstance des passions

3.2.3. Prise en compte de la desserte de l'État souverain monégasque

3.2.4. Mise en sécurité des tunnels autoroutiers existants et contraintes pesant sur des ouvrages futurs

C – ANNEXES

Annexe 1

Infrastructures ferroviaires nouvelles - Vitesse et capacité – LGV et "Alta capacità"

Critères de choix pour une traversée ferroviaire azurée

Annexe 2

Financement des grands projets d'infrastructures ferroviaires - Lectures croisées du Rapport d'audit et des analyses du CSSPF

Annexe 3

Requête auprès de la Présidence du Conseil régional PACA pour l'encouragement à la recherche universitaire sur l'ensemble des enjeux du projet de ligne nouvelle à grande vitesse PACA

Annexe 4

Propositions du GIR Maralpin pour la préparation du débat public LGV PACA - Réponses et commentaires formulés dans le cadre d'un questionnaire de la CPDP

D – RÉFÉRENCES

Le Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin (GIR MARALPIN)

PRÉSENTATION

Le *Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin* (GIR Maralpin), a été fondé en 1996 [date de déclaration : 14 février 1996 ; J.O. du 13 mars 1996 (p. 1255)]. "*Il 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)*" [cf. Article 2 des statuts].

Les activités du GIR Maralpin, sous forme de débats, d'analyses et de synthèses, s'enrichissent de travaux dirigés (stages) et de recherches universitaires (mémoires, thèses) sur des sujets d'investigations ou d'études ressortissant aux thèmes précités. Ces travaux ont pour aboutissement des conférences, des publications ainsi que des communications devant des instances nationales et internationales.

L'ensemble de ces activités s'adresse tant à la société civile qu'institutionnelle pour une prise en compte attentive des critères de développement durable et de protection de l'environnement dans tous les projets d'aménagement des territoires fragiles et convoités du sud des Alpes et du littoral méditerranéen.

Le GIR Maralpin, qui fonctionne en réseau, dispose d'une représentation à l'Université de Gênes [Ligurie (It)] et, en Région parisienne, d'une délégation auprès des administrations centrales. Il tient des réunions mensuelles se déroulant pour la plupart à la *Faculté de Droit et de Sciences économiques de l'Université de Nice - Sophia Antipolis*,

Le GIR Maralpin, maintient en outre le contact entre ses adhérents, ses membres associés, et ses correspondants, par un bulletin de liaison et des dépêches électroniques (InfoCirc@maralpines) ainsi que par un site Internet sous l'adresse www.gir-maralpin.org.

Le GIR Maralpin s'est récemment vu accorder l'*agrément interdépartemental pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur* [Arrêté n° 2004-277, en date du 9 septembre 2004, du Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur].