

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**



Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277
du 9 septembre 2004)

Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

Secrétariat : Jacques Molinari

49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON

Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel :

gir.maralpin@wanadoo.fr ; www.gir-maralpin.org

Le GIR Maralpin et l'aménagement du territoire des Alpes méditerranéennes

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 méditerranéennes).

Le caractère transfrontalier du GIR Maralpin, dont les travaux couvrent en Italie l'ouest ligurien et le sud Piémont et, en France, l'Est de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, s'est concrétisé en 2001 par la création d'une antenne à la Faculté d'Architecture de l'Université de Gênes.

La LGV-PACA, ultime chance de réaménager notre territoire

La LGV PACA est probablement le dernier très grand projet d'infrastructure dans notre région. Son effet potentiel doit être rapproché de celui de la ligne ferroviaire du PLM Marseille-Toulon-Nice-Vintimille (1855-1969) et, plus récemment, de celui des autoroutes.

L'artère PLM dessert en ligne Marseille, Toulon, St Raphaël, Cannes, Antibes et Nice, ne laissant à l'écart "que" Aix en Provence, Hyères, Draguignan et Grasse. Elle a contribué à structurer l'urbanisation littorale, notamment sur la Côte d'Azur, avec l'émergence d'un chapelet de stations balnéaires autour des gares, préfigurant l'actuelle conurbation.

Inversement, la stratégie de développement autoroutier a consisté à relier en priorité Nice au sillon rhodanien via Aix en Provence (A8), Marseille puis Toulon étant desservies en antenne. Construites à l'écart du littoral, l'autoroute A8 et ses antennes ont considérablement favorisé la dynamique d'étalement urbain vers le Moyen pays azuréen, le Centre Var, le Pays Aixois et le Val de Durance, contribuant par ailleurs au déclin démographique de Marseille et Toulon.

Le GIR Maralpin compte sur le projet de LGV PACA pour contrebalancer les effets pervers de l'étalement urbain induit par les autoroutes et la politique du "tout automobile", pour autant que le tracé de la ligne nouvelle desserve les cœurs urbains *autour desquels doivent être restructurées les villes*.

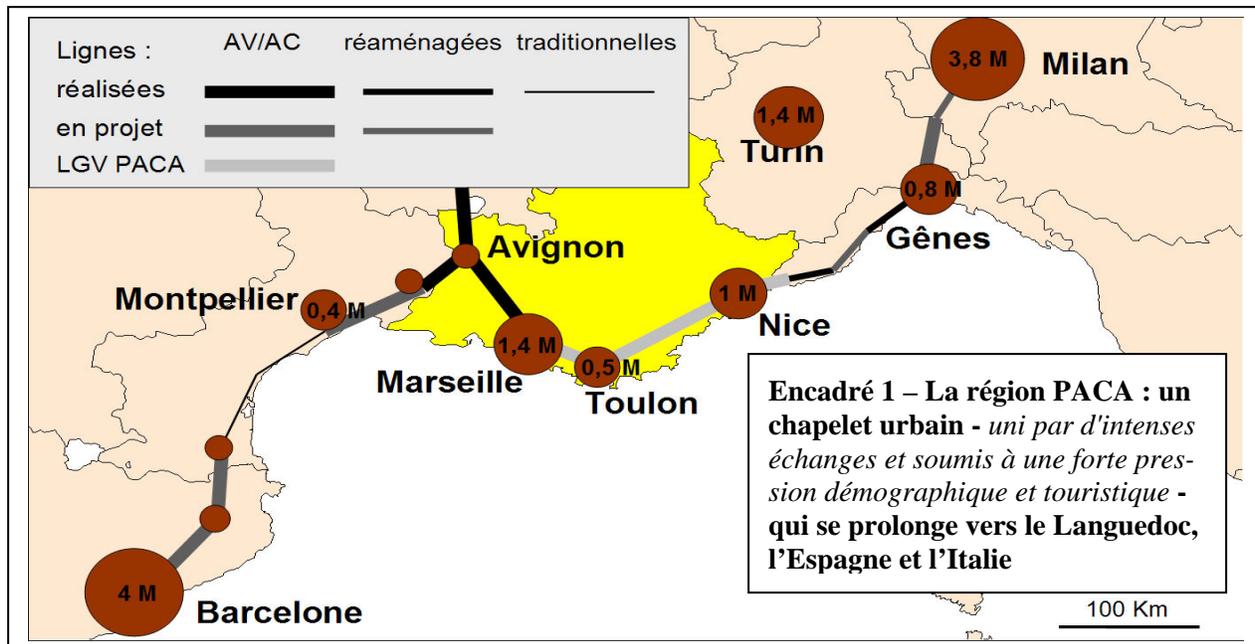
Cette priorité, dictée par la loi SRU et sous-tendue par le Protocole de Kyoto, s'inscrit dans une démarche stratégique globale couvrant l'arc méditerranéen, l'ensemble de la région et, tout particulièrement, l'espace azuréen où la traversée de la conurbation par la ligne nouvelle est une nécessité pour (1) donner une réelle dimension internationale au projet de LGV [connexion à l'Italie], (2) améliorer les déplacements internes [libérer la ligne classique pour permettre la création d'un RER Côte d'Azur] et (3) contribuer à la maîtrise du trafic des poids lourds sur l'A8 [mixité fret-voyageurs sur la ligne nouvelle].

1 – Une ligne « Grande Vitesse / Grande Capacité » qui desserve le cœur des agglomérations pour conforter l'armature urbaine de PACA

Le dossier du débat public met en avant le temps de parcours entre Nice et Paris comme un facteur essentiel de fréquentation (et de rentabilité) du projet de LGV. Cependant les études conduites par RFF soulignent également l'importance des trafics potentiels entre les pôles urbains de PACA, mais aussi entre ces conurbations et celles de l'arc méditerranéen et du sillon rhodanien.

C'est pourquoi le projet doit s'efforcer de combiner les deux sources de rentabilité que sont la vitesse d'accès à la Côte d'Azur et une bonne irrigation du territoire régional propice à l'utilisation du fer pour les déplacements "intercité".

Cela suppose que la ligne nouvelle PACA s'inscrive dans le prolongement de la LGV Méditerranée pour irriguer Marseille, Toulon, l'Est Varois et la Côte d'Azur.



La ligne nouvelle (dont la continuité peut – ponctuellement – être assurée par des aménagements de vitesse *et* de capacité sur la ligne existante) **doit permettre aux TGV de rouler à grande vitesse** (sans ralentissement notable) du débouché actuel de la LGV Méditerranée (au nord de Marseille) jusqu'au-delà de Nice, **et permettre à la ligne classique d'écouler un trafic TER soutenu** (cadencement sur le modèle du RER parisien). Cette offre TER périurbaine est primordiale pour juguler le trafic automobile et permettre une politique de renouvellement urbain et/ou d'extension maîtrisée autour des gares dans les principales aires urbaines.

Les gares sont le vecteur par lequel la LGV diffuse son effet structurant sur le territoire. **L'exemple de Lille et des villes italiennes (Turin, Milan, Bologne, Florence, Rome) souligne qu'il est parfaitement concevable de localiser la gare TGV au cœur de l'agglomération, si possible au droit ou à l'aplomb de la gare historique** [cf. Encadré 2].

Cette localisation centrale permet de conforter le développement du cœur d'agglomération (exemple de l'opération EURALILLE), et maximise le potentiel de correspondance entre le TGV, le TER et les autres modes de transports collectifs.

Inversement, le modèle – presque exclusivement français – de "gares betteraves" à l'écart des agglomérations renforce l'étalement urbain et le déclin des centralités traditionnelles, tout en alimentant le trafic automobile, faute d'une desserte pertinente et performante par les transports collectifs.



*Ligne AV-AC Torino-Milano-Roma
Gare centrale de Bologne (371 000 habitants)
Niveau – 3 : station souterraine "Linea veloce" (chantier
en cours sur la totalité du parcours)
Comme les autres gares AV, elle est située au nœud du
réseau ferroviaire régional [schéma de droite]*

Encadré 2 – A Bologne, une gare TGV aménagée en sous-sol de la gare historique Le réseau italien des lignes nouvelles à grande vitesse (300 km/h) est conçu pour la mixité des acheminements (Voyageurs/fret) et dessert le cœur des grandes villes (Turin, Milan, Bologne, Florence, Rome)

2 – Une connexion en ligne nouvelle vers l'Italie pour donner une dimension internationale au projet et améliorer les déplacements dans la conurbation azuréenne

La Côte d'Azur ne doit pas être le terminus de la ligne à grande vitesse. La LGV PACA doit, au contraire, être conçue comme un projet international permettant de réaliser le chaînon manquant de l'arc méditerranéen ferroviaire qui reliera Madrid, Barcelone à Gênes et Milan par l'intermédiaire des LGV espagnoles, de la liaison Perpignan-Figueras, des LGV Languedoc et PACA, des aménagements de la ligne Vintimille Gênes et de la ligne nouvelle Gênes–Milan (dont l'essentiel est d'ores et déjà en chantier ou programmé) [cf. Encadré 1]. Cette dimension internationale permettra en outre de mobiliser des financements européens.

De plus, une traversée complète de la Côte d'Azur par la ligne à grande vitesse permettra de libérer la ligne historique de son trafic à grande distance, rendant possible le développement d'un véritable "RER" cadencé de Cannes à Vintimille, se prolongeant vers Grasse, St Raphaël, Breil et San Remo. Ce RER est une alternative indispensable à la congestion des infrastructures routières et un levier d'action stratégique pour induire une politique volontariste de renouvellement urbain autour des gares de la conurbation.

La traversée nouvelle de la Côte d'Azur devra permettre une desserte de Nice en centre-ville, en articulation avec le "RER" littoral (ligne historique Cannes – Vintimille). Elle devra être pensée *en prolongement* de la reconstruction (actuellement en cours) de la ligne Gênes-Vintimille : un tracé nouveau, presque entièrement souterrain, permettant une mixité fret/voyageurs, et circulant à une vitesse de 200 km/h.

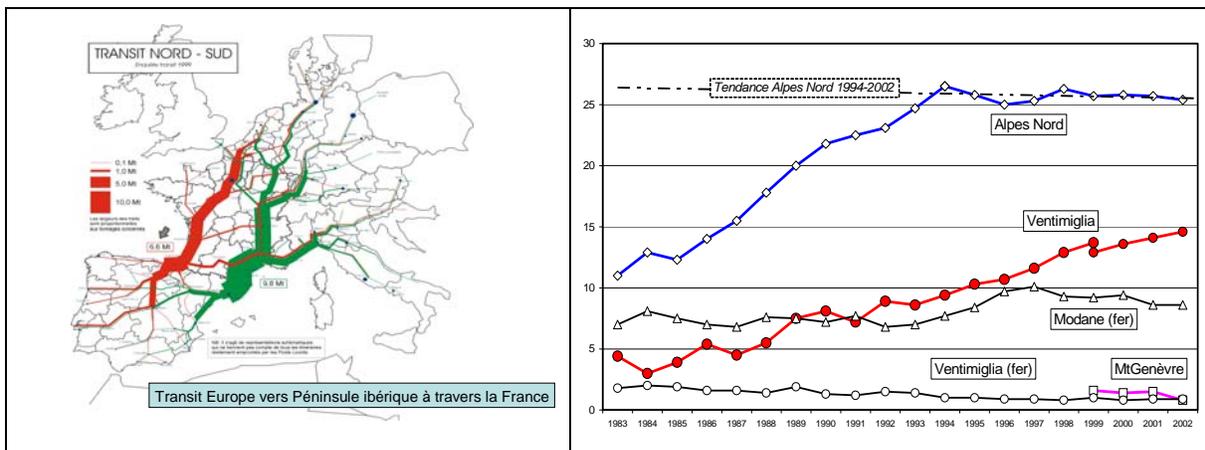
3 – Une mixité fret/voyageurs dans la traversée de la Côte d'Azur, pour contribuer la maîtrise du trafic sur l'A8

Le dossier du débat souligne que la stratégie de reconquête des parts de marché du rail pour le transport du fret entre la Péninsule Ibérique, l'Italie et l'Europe de l'Est repose sur le projet Lyon Turin, complété par l'aménagement d'un axe fret reliant l'Espagne, le Sillon Rhodanien et Lyon. Par ailleurs, toujours selon RFF, l'aménagement complet de la LGV PACA en axe mixte fret/voyageurs induirait des surcoûts prohibitifs.

Cette position *contre la prise en considération du fret* ne nous paraît pas fondée pour plusieurs raisons

- (1) quels que soient les tracés retenus, de nombreuses sections d'entre eux seront, de fait, compatibles fret (profils sensiblement plats), ce qui sera notamment le cas de la traversée de la Côte d'Azur ;
- (2) le trafic croissant de poids lourds en transit pèse, surtout à l'Est Paca, sur la *qualité de vie*, la *santé* et la *sécurité* des populations, et conduirait, *sans report modal*, au doublement de l'autoroute de contournement de Nice qui sera prochainement plaidé par les autorités dans le débat public annoncé pour l'automne prochain ;
- (3) les échanges ferroviaires de marchandises *entre les ports méditerranéens* sont présentés comme souhaitables et inéluctables, *au moins* par les autorités portuaires de Gênes ;
- (4) deux franchissements fret à travers les Alpes franco-italiennes ne sont pas moins justifiés que les deux grandes percées de base helvétiques. Outre le fait qu'ils relèvent des flux de trafic très distincts, ils *concourent à la sécurisation* des acheminements est-ouest.

À ces diverses fins, la nouvelle traversée ferroviaire de la Côte d'Azur doit être conçue pour la *mixité fret/voyageurs* (dans le prolongement des aménagements italiens) afin de libérer totalement l'axe historique littoral de son trafic de marchandises et permettre l'aménagement d'une "autoroute ferroviaire" délestant l'A8 de ses poids lourds en transit depuis l'est Varois jusqu'à Vintimille, voire Gênes et Milan. Au-delà de la Côte d'Azur, il conviendra d'assurer la continuité de cet itinéraire fret, notamment en tirant parti de la réouverture de la ligne Carnoules–Gardanne par une connexion de cette dernière avec l'artère PLM.



Encadré 3 – La croissance inexorable du trafic poids lourds sur l'autoroute A8 à Vintimille

Alors que dans les Alpes du Nord le trafic routier stagne depuis 10 ans, sa montée à Vintimille restera inexorable tant qu'une politique volontariste de transfert modal n'y sera pas mise en oeuvre

En conclusion de cette présentation succincte [que l'on trouvera développée et argumentée par ailleurs sur le site Internet du GIR Maralpin www.gir-maralpin.org], on conviendra que les recommandations stratégiques du GIR ne peuvent être que les suivantes :

- *Absolute priorité à la nouvelle infrastructure ferroviaire (LN) à grande vitesse et grande capacité*
- *Inscription de la LN dans une logique de desserte en chapelet des villes du littoral méditerranéen, en connexion directe avec les infrastructures ligures en cours de réalisation*
- *Mixité fret-voyageurs des éléments majeurs de la ligne nouvelle afin de dédier la ligne historique à la desserte locale des conurbations*
- *Pénétration de la LN au cœur des métropoles (Marseille, Toulon, Nice) pour en favoriser la restructuration urbaine*