

**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 (DIAC) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

Le SNMD remet en question le SNIT et le SFI-Paca se substitue à la LGV-Paca L'analyse du GIR Maralpin

Le même jour, le 17 octobre 2012, où Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, annonçait les premières dispositions en vue de proposer les bases d'un nouveau *Schéma national de mobilité durable* (SNMD) devant se substituer au *Schéma national des infrastructures de transport* (SNIT), Hugues Parant, Préfet de la Région PACA, réunissait des associations pour transposer ces directives du gouvernement au projet de LGV-Paca, dont les orientations initiales sont de ce fait remises en question sous le concept nouveau de *Système Ferroviaire Intégré* (SFI) *Paca*.

Les dispositions prises par le gouvernement

Considérant que le SNIT conçu par son prédécesseur implique des investissements démesurés, tant au niveau de l'État qu'à celui des collectivités locales, et n'est pas compatible avec l'objectif de retour à l'équilibre des finances publiques, "le nouveau gouvernement considère nécessaire de construire une vision soutenable des transports en donnant la priorité aux transports du quotidien. Le Gouvernement souhaite dégager une vision partagée, réaliste et cohérente à court, moyen et long terme".

Dans cette perspective, il met en place une commission composée de 6 parlementaires et de 4 personnalités qualifiées¹ chargée de soumettre, sous six mois, aux commissions compétentes du Parlement des recommandations à partir desquelles pourra être élaboré un *nouveau schéma national de mobilité durable*.

[cf. [MDTMP - Communiqué de presse du 17.10.2012](#)]

Des orientations claires

[1] Examiner pertinence, intérêt et urgence des opérations identifiées dans le projet SNIT, en proposant éventuellement "le phasage, voire le réexamen partiel ou global de certaines opérations", en s'appuyant sur l'avis qu'émettra le *Commissariat général à l'investissement* dans le cadre de sa mission de contre-expertise indépendante sur l'évaluation des grands projets d'investissement publics civils.

[2] Réflexion sur les évolutions des services nationaux de transport à court, moyen et long terme.

[3] Dégager des recommandations sur les principes d'un *schéma national de mobilité durable* reposant à la fois sur les infrastructures et les services, dans l'objectif de répondre aux besoins de mobilité durable de nos concitoyens tout en étant réaliste sur le plan financier

[4] Classer (a) les opérations de développement et de modernisation des infrastructures (b) les évolutions des services nationaux, selon le degré de priorité qui s'attache à leur mise en oeuvre.

Des directives précises

[a] Les travaux devront tenir compte de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien et à la rénovation des réseaux existants

Il ne s'agira pas de définir un schéma d'infrastructures à long terme, mais plutôt de définir un canevas de mobilité durable... permettant d'améliorer à court terme le service rendu aux usagers

[b] Remise dans les six mois (16 mars 2013) des recommandations sur les principes d'un *schéma national de mobilité durable*... en se prononçant sur le caractère évolutif du document et son rythme d'actualisation... et en examinant la possibilité de déclinaisons territoriales

[c] Garantir une étroite coordination avec les travaux de Commissariat général à l'investissement.

[cf. [MDTMP - Commission SNIT - Lettre de mission - 17.10.2012](#)]

Leur transposition par le Préfet de Région à la LGV-Paca

Bien qu'ils ne transparaissent pas dans le communiqué de presse de la Préfecture de région², les propos tenus par le Préfet Hugues Parant devant les associations réunies par ses soins le 17 octobre 2012, remettent clairement en question le cadrage de la LGV-Paca, à la lumière, tant d'un sévère constat de la situation [cf. [État de lieux présenté pour la circonstance](#)] que des nouvelles orientations gouvernementales.

Reconnaissant que "la décision de lancer le projet LGV-Paca a masqué les problèmes du territoire et de la mobilité des personnes" et que "en ligotant RFF sur un projet TGV, le dossier avait été mal présenté (sic) en occultant ainsi que

le réseau ferroviaire est gravement obsolète ;

le réseau routier est totalement saturé et génère des nuisances insupportables ;

la situation ne peut qu'empirer avec l'augmentation de la population et la pression foncière".

Aussi, le Préfet de Région considère-t-il que

"La ligne nouvelle (LN) est un sous-produit du problème à résoudre" ;

"La grande vitesse (GV) est un sous-produit de la LN et n'est plus la question essentielle"

et, qu'en conséquence, "la grande vitesse n'est plus la priorité".

À la veille de l'examen des projets par la Commission SNIT et du choix par le gouvernement, le coût extrême de la LGV-Paca ne peut que la placer en fin de liste d'attente et la compromettre définitivement.

Ainsi, le projet Paca doit-il être autrement formulé : "La LGV c'est fini (sic) ; lui est substitué le SFI (*Système Ferroviaire Intégré*), sans tracé ni vitesse imposés".

La gravité de la situation de la Région Paca, qui représente un pan économique et social majeur du pays et n'est desservie que par une seule ligne, saturée et à rénover totalement, requiert de l'État des mesures de *rattrapage* devant s'exprimer par un classement préférentiel dans le nouveau *Schéma national de mobilité durable* (SNMD) devant se substituer au SNIT.

En conclusion de la rencontre, le préfet s'est adressé à tous, et particulièrement aux représentants d'associations ayant manifesté leur opposition au projet, en rappelant l'esprit de la réflexion nouvelle et en plaçant "élus et associations devant leur responsabilités".

Dans le communiqué de presse qui s'en est ensuivi, est annoncée la tenue d'un *Comité de pilotage régional* devant "faire le point sur les orientations à privilégier pour le projet et définir la feuille de route de RFF".

Une avancée décisive dans le sens des analyses et des préconisations du GIR Maralpin

Dès sa création en 1996, au paroxysme des projets autoroutiers en Paca (Projets Mercantour et A8bis notamment), le GIR Maralpin avait porté l'accent sur la nécessité de subordonner les projets d'infrastructures à l'aménagement du territoire, et notamment à la reconstruction des villes sur les villes, et de s'engager dans le renforcement de l'armature ferroviaire dans la perspective d'un report modal.

Dès avant le débat public et tout au long de ce dernier puis des concertations qui ont suivi, le GIR a prôné, non sans succès, la desserte des métropoles, mais, avec bien moins d'écoute, la réalisation d'un réseau ferroviaire *maillé et sécurisé* devant garantir les traversées-dessertes voyageurs et fret des pôles métropolitains (impliquant donc la mixité des lignes nouvelles), et cela, selon une réalisation phasée, tant "longitudinalement", pour faire face aux criantes nécessités de l'aire marseillaise et de la Côte

d'Azur, que "transversalement", par échelonnement des investissements (voies uniques), en renonçant à la très grande vitesse aussi dispendieuse que vaine dans un secteur métropolitain dense.

Les décisions du Gouvernement vont toutes dans le même sens. Elles ont été transposées avec vigueur et conviction par le Préfet de Région, avec sa remise en question de la grande vitesse qui lève la double hypothèque sur

- la mixité
- l'emplacement des gares en centre ville

conditions sine qua non du maillage ferroviaire et de la restructuration urbaine.

L'établissement de la nouvelle feuille de route de RFF requiert cependant beaucoup d'attentions, notamment dans le secteur azuréen où, pour des motifs qui se conjuguent, les administrations ferroviaires et les collectivités locales semblent s'être accordées pour renoncer à la gare d'interconnexion nouvelle de Cannes, pourtant indispensable au *maillage fonctionnel et sécuritaire* de la Côte d'Azur.

Pour y parvenir sans obérer le projet, les investissements peuvent y être "transversalement phasés" en y réalisant à *voie unique* les sections nouvelles, à l'image des propositions formulées par le GIR pour le secteur Nice-Italie.

[cf. [Une ligne nouvelle à voie unique - Une proposition innovante formulée par le GIR Maralpin dans le cadre de la concertation - Éléments de réflexion](#)].

¹ [Composition de la mission d'évaluation du schéma national des infrastructures de transport \(SNIT\)](#)

² [Préfecture de Région Paca - Système ferroviaire intégré PACA - Rencontre Préfet de région-Associations - 17 octobre 2012](#)