

**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 (DIACT) 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

**Système ferroviaire intégré PACA
Rencontre Préfet de région - Associations du 17 octobre 2012
Relevé de notes du GIR Maralpin**

●
Le SFI-Paca supplante la LGV-Paca
●

Une vingtaine d'associations (au nombre desquelles le GIR Maralpin) ayant pris part à la concertation publique sur la LGV-Paca, ont été invitées par le Préfet de Région Paca à participer le 17 octobre 2012 à un échange sur les problèmes de mobilité dans la Région.

Les critères de sélection de ces invités ne sont pas apparus évidents et ont suscité l'étonnement, sinon le mécontentement, de nombre d'associations et d'acteurs. L'intention transparait cependant d'avoir réuni un nombre sensiblement équivalent de partisans et d'opposants au projet, et ce, pour chaque secteur géographique.

Comme l'a précisé le Préfet dans son invitation, cette réunion fait suite au dernier COPIL du 12 juillet et à une "rencontre des élus" et s'inscrit dans la récente mise en place par le nouveau gouvernement d'une commission d'évaluation des grands projets d'infrastructures inscrits au projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT), en lien notamment, avec les besoins socio-économiques et les capacités de financement [cf. Ci-après *Sources documentaires*].

Quelques idées-force de l'exposé introductif du Préfet [fragments]

Sur la démarche suivie

La décision de lancer le projet LGV-Paca a masqué les problèmes du territoire et de la mobilité des personnes

La définition du projet de LGV a ligoté RFF sur le projet TGV.

Le dossier a été mal présenté en occultant 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".

Sur les enjeux actuels

L'engagement des 15 projets de LGV figurant au SNIT conduirait à un désastre financier.

Le coût extrême de la LGV-Paca ne peut que placer le projet en fin de liste d'attente et le compromettre définitivement.

À la veille de l'examen des projets par la Commission SNIT et du choix par le gouvernement, le projet Paca doit être autrement formulé :

"La LGV c'est fini"

"Lui est substitué le RTI (Réseau de Transport Intégré) :

pas de tracé imposé

pas de vitesse imposée"

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 totalement¹, 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.

Présentation du Système ferroviaire intégré PACA

En prélude aux échanges, Stéphane Saint-Pierre (Fondateur et Directeur de NICAYA Conseil), a présenté sous forme de diaporamas les argumentaires de la Préfecture de région quant à

La congestion de la région Paca

Les orientations pour l'avenir - Remise en ordre du projet

Une version papier de cette présentation (26 pages) a été remise aux participants.

[P.S. Depuis lors, le document a été mis en ligne sur le site LGV-Paca de RFF]

L'esprit de cette présentation ne diffère pas des argumentaires avancés par le GIR tout au long de ses contributions au débat public. Cependant y sont mises en avant, département par département et secteur par secteur (route, fer, avion), des données quantifiées nouvelles comparatives sur la congestion de la Région Paca (situation 2009/Aggravation à l'horizon 2023).

Des "conséquences alarmantes" en découlent :

Pollution de l'air et non respect des normes (risques sanitaires ; contentieux européen)

Forte insécurité routière (1,5 fois plus d'accidents en Paca que dans le reste de la France)

Perte de compétitivité socio-économique (jours perdus par an dans les bouchons : 6 à l'Est de Toulon ; 7 à l'Ouest de Nice ; 10 entre Marseille et Aix)

Cette présentation, qui fait état des derniers grands projets routiers, considère que les deux réponses au chaos annoncé sont

1ère réponse : le rattrapage des TCSP

2ère réponse : le rattrapage du fer ("un réseau à bout de souffle").

Les échanges

Au cours du tour de table, le Préfet n'a pas manqué de rappeler la priorité du report modal sur la voie ferrée, de déplorer le cadrage du projet initial (et sur "la recherche de responsabilités ayant conduit RFF à s'engager sur un projet TGV"), de regretter le compartimentage de la consultation par départements (qu'il avait lui-même cru judicieux pour mieux résoudre la traversée des vignobles du Var).

En réponse à une autre remarque du GIR sur le nécessaire couplage de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et des transports, et à ses regrets de l'effacement de *l'Observatoire des territoires et de la métropolisation de l'espace méditerranéen* (OTM) et du rôle étriqué de *l'Observatoire régional des transports* (ORT), le Préfet a objecté que ces questions relevaient désormais des conseils de développement (à vérifier).

En conclusion de la rencontre, le préfet s'est adressé à tous, et plus 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"

Sources documentaires [[accès direct en cliquant sur les titres](#)]

Rencontre Préfet de région - Associations

[Lettre d'invitation du Préfet de région](#) [2 pages]

[Présentation des enjeux du Système ferroviaire intégré Paca](#) [diaporama 26 planches]

[Communiqué de presse de la préfecture de région à l'issue de la réunion](#) [2 pages]

Dispositions du Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche relativement aux projets d'infrastructures [17 octobre 2012]

[Communiqué de presse "Commission SNIT : pour un schéma national de mobilité durable"](#) [1 page]

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

[Lettre de mission aux membres de la Commission SNIT](#) [2 pages]

Études, analyses et propositions du GIR Maralpin relatives aux infrastructures ferroviaires

Outre les très nombreuses études, communications et publications relatives au projet et au territoire qui figurent sur le site du GIR Maralpin (<http://www.gir-maralpin.org>) mentionnons particulièrement : [Mémorandum du GIR Maralpin à l'attention des Services de l'État sur les derniers enjeux de la LGV-Paca](#) [mars 2011] [11 pages]

[Une ligne nouvelle à voie unique - Une proposition innovante formulée par le GIR Maralpin dans le cadre de la concertation - Éléments de réflexion](#) [février 2012] [21 pages]



ⁱ le seul coût de rénovation serait estimé à 10 Mds €