




MOTION CONCERNANT LE SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT (SNIT)

Document établi par la Commission Déplacements, Grande Accessibilité
Adopté lors du Bureau du 21 juin 2011



Le SNIT est un document stratégique qui concerne le développement, la modernisation et l'entretien des infrastructures de transport. Mettant en œuvre les lois Grenelle 1 et Grenelle 2, il vise à réduire les impacts de ces infrastructures sur l'environnement.

Il comporte deux volets :

- Il fixe les grandes orientations de l'Etat à l'horizon de 20 à 30 ans, en cohérence avec les programmes inscrits au Contrat de Projets Etat-Région (CPER) et les opérations déjà déclarées d'utilité publique. Mais il peut remettre en cause les priorités définies au sein de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA).
- Il inclut un plan d'actions pour des projets nouveaux dont la faisabilité et l'opportunité sont déjà établies.

L'avant-projet est actuellement soumis à la concertation avant d'être débattu au parlement à l'été 2011. La dernière étape, la finalisation du schéma est annoncée pour la fin de l'année 2011.

C'est donc maintenant qu'il faut intervenir si l'on souhaite faire évoluer son contenu.

Trois objectifs sont fixés pour notre région :

- Raccorder la région aux grandes infrastructures européennes.
- Rattraper le retard en infrastructures et en services dans les métropoles régionales.
- Aider et faciliter les déplacements dans les départements alpins.

Ces objectifs correspondent également aux attentes de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

La lecture des propositions retenues dans ce projet de schéma montre une prise en compte, sans surprise, de l'amélioration du transport collectif et des infrastructures ferroviaires et autoroutières au sein du pôle métropolitain.

La grande accessibilité ferroviaire-voyageurs s'inscrit bien dans un axe européen de l'Arc méditerranéen de Barcelone à Gênes, desservant, au passage, les grandes agglomérations de notre région.

En revanche, les propositions en matière de grande accessibilité-fret sont incomplètes, insuffisantes et ne correspondent pas à la vocation et l'ambition réaffirmée par Marseille et son port d'être la grande porte de l'Europe vers la Méditerranée et l'Orient.

Il est temps, et non lors d'une hypothétique révision dans cinq ans, que la stratégie nationale affirme son appropriation des ambitions annoncées par MPM et ne les traite plus comme un appendice aux préoccupations des autres métropoles françaises ou européennes.

A ce titre, c'est une vision globale de l'ouverture de l'hinterland du port de Marseille sur l'ensemble du territoire sud-européen qu'il faut afficher. Le Conseil de développement ne comprend pas pourquoi, à l'horizon de 20 à 30 ans, la perspective d'une liaison ferroviaire directe avec l'Italie par le Val de Durance et le Montgenèvre n'est pas prise en compte alors qu'elle fait l'objet d'un engagement formel dans l'actuel Contrat de Projets Etat-Région. Il engage l'Etat à ne pas reproduire l'erreur stratégique de l'abandon du barreau fluvial à grand gabarit entre la Saône et le Rhin dont on voit reconnaître l'utilité avec son inscription dans le SNIT avec quarante ans de retard.

En conséquence, le Conseil de développement de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole souhaite alerter les décideurs locaux et demande instamment à l'assemblée communautaire :

1. De porter toute son attention aux choix nationaux et européens en matière d'infrastructures de transport, y compris celles éloignées de son territoire, qui déterminent son devenir et, particulièrement, l'hinterland du port de Marseille ;
2. De profiter de l'occasion fournie par la consultation sur le projet de SNIT de réaffirmer son ambition de jouer un rôle majeur dans l'organisation du territoire sud-européen ;
3. Et à ce titre, d'inscrire dans le SNIT, l'ensemble des projets concourants à la réalisation de cette ambition.