

Débat public LGV PACA 22 mars 2005

Monsieur Claude VALLETTE

Slide 1

1 - Je me félicite tout d'abord de cette procédure de débat public, qui a beaucoup manqué à l'époque du TGV Méditerranée, quand on a malheureusement abandonné la branche vers Nice, en l'absence d'une solution de compromis acceptable pour le départements des Bouches du Rhône et du Var.

Nous avons une occasion formidable, que les métropoles du sud doivent saisir toutes ensembles!

N'oublions pas que par la suite, des projets majeurs de grandes infrastructures pour la Région ont été purement et simplement mis à la trappe: les traversées alpines et le canal Rhin-Rhône.

Nous sommes en compétition avec un certain nombre de régions où les acteurs savent gommer les clivages politiques et les égoïsmes locaux pour demander tous ensemble la réalisation de "leur" TGV. C'est comme ça que le TGV Est s'est fait, alors que c'était un des moins rentables. C'est pour cela que le TGV Atlantique est un concurrent absolu pour nous.

Aussi, il faut vraiment former le vœu qu'à l'issue de ce débat, une solution fédératrice apparaisse clairement.

Slide 2 Arc Espagne-Italie

2 - Pour Marseille, qui a l'ambition de tenir son rôle de métropole internationale du Sud, l'échelle de ce projet, c'est celle de la Région toute entière, c'est celle plus large de l'Europe. Les grandes métropoles européennes et

euroméditerranéennes seront celles qui s'inscriront sur le futur réseau européen à grande vitesse. Il faut que le corridor européen n°5 Lisbonne Kiev, qui nous évite pour le moment, passe par chez nous.

Slide 3 Accroche LGV PACA sur Rhin-Rhône

L'enjeu, c'est donc le lien avec les projets à grande vitesse italiens et de l'autre avec l'Espagne. Mais n'oublions pas que demain, existera le TGV Rhin-Rhône, et que nous allons y gagner en accessibilité vers le Nord-Est, au-delà de la liaison vers Paris.

3 - Quelles sont les grandes alternatives de couloirs dans le département des Bouches du Rhône, pour la suite de la LGV Méditerranée qui arrive à Marseille?

Slide 4 Couloirs dans les Bouches du Rhône

Soit éviter complètement Aix et Marseille, en passant très au Nord dans la Durance ou la Trévaresse ? Ce tracé fait l'unanimité des grands acteurs régionaux contre lui, pour des raisons évidentes.

Soit faire supporter au Pays d'Aix, qui sort du traumatisme du TGV Méditerranée, un nouveau débranchement, au Nord ou au Sud de l'Arbois, pour filer ensuite vers le Var le long de l'autoroute. Ces options, qui ne rentabilisent pas l'infrastructure existante, qui créent une nouvelle atteinte à l'environnement, ne sont pas acceptables. Ces tracés nouveaux s'inscriraient en effet dans des zones extrêmement urbanisées. D'ores et déjà, RFF annonce des linéaires de tunnel conséquents. L'attaque du Var par la plaine de St Maximin génère aussi des inquiétudes fort légitimes.

Soit enfin s'appuyer sur l'existant de la LGV Méditerranée : c'est le passage par Aix et Marseille shuntant St Charles, que nous choisissons. Cette option avait été avancée en 1992 par le très respecté "*collège des experts indépendants du TGV Méditerranée*", missionnés par le Ministre de l'Équipement de l'époque. Elle a aussi été appelée tracé "Ferrier", du nom d'un des experts. Ce tracé a été inclus dans les études réalisées par RFF dès 2001, puis approfondi lors des travaux de RFF en 2004, auxquels MPM et d'autres collectivités ont été associés.

Slide 5 Schéma de la traversée de Marseille

Le schéma est assez simple: après Aix-TGV et le tunnel de Marseille, il emprunte les couloirs existants dans Marseille jusqu'à Saint Barthelemy avec 4 voies, un nouveau tunnel central pour éviter la zone critique des trafics autour de Saint Charles, avec une gare en ligne qui pourrait être à la Blancarde et ensuite la Vallée de l'Huveaune avec, à nouveau, 4 voies. Une 3^{ème} voie y a déjà été déclarée d'utilité publique et doit être réalisée en priorité. Il en est proposé une 4^{ème}, avec dans toute la traversée de Marseille, une polyvalence des voies qui bénéficierait à tous les trafics. Cela résoudrait le nœud ferroviaire de St Charles, tout en augmentant très fortement les capacités.

4 - Ces 3 couloirs différents dans le département n'offrent pas les mêmes fonctionnalités.

Je renvoie pour le comparatif technique des couloirs, au dossier préparé par RFF. Nous mêmes, nous avons étudié certains aspects avec nos experts. Leurs estimations, pour les temps de parcours, ne sont pas exactement semblables à celles de RFF. RFF a utilisé des approximations dans le cadre de ses études,

qui rappelons-le, ne sont pas des tracés - on n'en est certainement pas encore là - mais des estimations sur des bandes de plusieurs kilomètres.

Nous arrivons, en affinant sur la traversée de Marseille, à 3H45 sur l'axe Paris-Nice, et non pas à 3H50, en reprenant les mêmes hypothèses que RFF. Je crois qu'il faudra que nous clarifions ce point ensemble, avec RFF, d'ici la fin du débat.

Pour les coûts, ils sont comparables dans toutes les options, avec nous le pensons, un léger avantage pour la solution par Marseille. Par ailleurs des investissements dans Marseille il faudra en faire de toute façon dans les années qui viennent, avec ou sans passage de la LGV PACA. RFF a étudié diverses solutions. Certaines sont présentées en détail dans les études du débat public. La solution TGV PACA par Marseille en est une déclinaison différente, plus ambitieuse, la seule à notre sens qui permette au complexe ferroviaire d'Aix-Marseille de se développer, en conjuguant tous les trafics, du TER au TGV et en faisant globalement des économies.

En définitive, au plan des coûts et des temps de parcours, ces trois couloirs privilégiés par RFF pour le débat public sont totalement comparables. Se jeter des poignées de minutes ou ergoter sur les coûts n'a guère de sens, à ce stade. Il y a donc un vrai choix à faire et il est à faire sur le fond.

5 - Quel est donc ce choix ?

Il est simple: d'abord, c'est un choix européen et euroméditerranéen, celui de l'ambition de Marseille et des métropoles du sud associées dans une même volonté.

Mais il nous faut aussi une LGV qui soit, comme son nom l'indique, vraiment "PACA". Pensons qu'aujourd'hui Marseille-Paris c'est à peine une demi-heure de différence avec

Marseille-Nice! Demain, ce sera deux heures de différence. Le TGV va et doit être un instrument d'intégration régionale.

L'avantage du TGV, c'est de venir au devant de l'utilisateur et de le déposer dans sa destination finale en plein centre ville ou sur des pôles très bien connectés. C'est l'avantage majeur du TGV par rapport à l'avion.

Relier au mieux les agglomérations d'Aix, de Marseille, de Toulon et de Nice, c'est donc un enjeu majeur.

Slide 6: dessertes comparées dans les 2 hypothèses

-Mettre les aéroports de Nice et Marseille à moins d'une heure: c'est le schéma parisien entre Orly et Roissy. Cela ouvre de grandes possibilités. Voilà un enjeu fondamental pour une région où circulent des projets peu raisonnables de nouvel aéroport dans le Var!

Montrer sur le slide: de Nice vers Marignane, de Marseille vers Nice Côte d'Azur

-Les dessertes d'Aix et de Marseille, toutes deux en ligne, sont parfaitement conjuguées pour assurer un maximum de fréquences dans le département.

Montrer sur le slide: Aix et Marseille en ligne

-Toulon-centre peut devenir une base pour les TGV sur l'axe Toulon-Marseille-Paris.

Montrer sur le slide: Toulon centre, puis Marseille et vers Paris

-Les temps de parcours pour Nice sont optimisés pour toutes les TGV, y compris les nombreux TGV dit "Jonction", les inter-régions, qui n'auraient pas besoin de perdre une demi-heure en rebroussant vers St Charles.

Montrer sur le slide: Nice, Toulon Nord (ne pas faire référence à un arrêt), Marseille, vers Paris

-On doit conforter les gares existantes à Aix et Marseille et les choix qui sont déjà faits ou sont prévus pour améliorer leur accessibilité. Ces choix sont clairs.

-Un schéma qui désolidarise les dessertes de Toulon, de Nice, d'Aix et de Marseille ne permet pas ce que je viens de dire. Parce que si d'un côté on va à Toulon Nord et à Nice, et de l'autre, on va à Aix et Marseille, chacun voit qu'on n'offre pas les mêmes possibilités.

Montrer sur le slide: Paris→Nice et Paris→Marseille séparés

-On ne peut plus mettre en synergie Marseille et Toulon et les TGV restent cantonnés à Marseille sur l'axe vers Paris.

Montrer sur le slide: Marseille→Paris

-Les TGV "Jonction" sont obligés de "descendre" de la LGV jusqu'à St Charles pour remonter ensuite, en utilisant un "triangle de bifurcation" à créer dans le Pays d'Aix, ce qui représenterait une perte de temps de plus d'une demi-heure!

Montrer sur le slide : rebroussement vers Marseille

-De même, sans connexion entre le TGV venant de Nice et la ligne classique à Marseille, on ne pourra pas aller de Nice à Marignane, au bénéfice d'une bonne gestion de nos deux aéroports.

Montrer sur le slide: de Nice vers Marignane: pas de connexion possible

6 - Car ce projet doit être aussi un projet pour le TER: desserte de l'aéroport, ligne Aix-Marseille, Marseille-Gardanne, on attend depuis les années 70! Pour que la grande vitesse irradie et bénéficie du maximum de reports venant de la route et de

l'avion, il faut absolument mener ces projets à bien et le plus rapidement possible.

On ne peut non plus désolidariser le TGV de grands enjeux comme celui des pôles d'échanges que sont les gares. Aix TGV doit bénéficier d'efforts à ce sujet. A Marseille, nous avons des projets de tramway et de métro qui démarrent et la gare de la Blancarde est en train de prendre une nouvelle dimension. Quant à St Charles, elle bénéficie, en ce moment même, d'investissements lourds. Les deux gares seront à terme reliées par le métro.

On ne peut multiplier les grands investissements dans le domaine des transports sans cohérence. Tramway, métro, liaisons interurbaines, TER, extension de l'aéroport, TGV: les liens doivent être pensés d'ores et déjà.

Slide 7 s'affiche (c'est un récapitulatif pour la salle, il n'est pas à commenter)

7 – Le projet que soutient Jean-Claude GAUDIN dépasse largement la question de la Ville de Marseille.

Le collège des experts avait demandé en 1992 pour tenir compte de l'aménagement du territoire et de tous les autres modes de transport dans la région, que l'on examine en alternative au passage dans le Pays d'Aix, la possibilité de rejoindre la Côte d'Azur via Marseille, avec l'éventualité d'une interconnexion métro-train-TGV à la Blancarde.

C'est exactement sur ce projet que nous nous déterminons dans le cadre du débat public, en liaison avec nos grands partenaires aixois, de la CCIMP, de Toulon et des départements des Bouches du Rhône et du Var. C'est ce choix que nous pensons profitable à toutes nos grandes villes: Nice,

Toulon, Aix et Marseille, dans le cadre de leur destin de métropoles du Sud de L'Europe qui est l'enjeu de ce siècle.

