

INTERVENTION DE M. LE PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL

REUNION PUBLIQUE DU 8 MARS 2005

LGV PROVENCE ALPES COTE D'AZUR

La ligne LGV est tout à la fois un projet qui suscite beaucoup d'espoir mais aussi chez certains quelques inquiétudes et je me réjouis que le Conseil Général puisse pour la première fois officiellement exprimer sa position. Et je souhaite que le débat qui s'ouvre nous permette de faire valoir les attentes, les besoins et les ambitions de notre territoire.

Les techniciens du Réseau Ferré de France ont beaucoup travaillé, et je veux ici publiquement leur rendre hommage car ce dossier, depuis son origine, a considérablement évolué, et cette évolution s'est faite dans le sens d'une bonification certaine.

Aujourd'hui, on nous présente trois grandes hypothèses de travail sur lesquelles il nous faut nous prononcer.

Les deux premières consisteraient à inscrire la LGV Provence Alpes Côte d'Azur depuis la LGV Méditerranée, soit au Nord soit au Sud d'Aix ARBOIS, en contournant Aix par le sud, en longeant l'A8 jusqu'à l'est de Saint-Maximin et rejoignant Toulon Nord à travers la plaine de l'Issole.

La troisième se situe dans le prolongement de la LGV Méditerranée en desservant Marseille par la nouvelle gare et rejoignant Toulon Nord, après avoir traversé le territoire de Cuges et de Signes.

De prime abord, débat public signifie choix, et ce choix c'est à nous qu'il appartient aujourd'hui de l'éclairer.

Cet éclairage, c'est tout d'abord celui des enjeux de cette ligne qui doit constituer le chaînon manquant de l'Arc Latin, au regard de notre ambition affirmée d'ouvrir le Var sur la Méditerranée, de l'inscrire dans les grands courants d'échanges européens.

Cet éclairage c'est aussi celui des enjeux régionaux, de la liaison des trois métropoles régionales, de leur desserte Paris/Province.

Cet éclairage enfin, doit se faire au regard des contraintes économiques, financières et environnementales attachées à un tel projet.

Dès lors, ce choix qui pouvait au départ paraître très ouvert, s'en trouve à l'analyse nécessairement réduit.

Car tous les projets qui nous sont présentés ne nous permettent pas de satisfaire aussi pleinement cette triple exigence.

.Comment imaginer, Mesdames et Messieurs, que l'on puisse imposer à un des territoires concernés un projet qui ne recevrait pas sa totale adhésion.

Nous serions donc bien inspirés de nous entendre. Cette réalité est confortée par le fait que les coûts de cette infrastructure imposent la participation financière de tous. Aussi, tout projet que n'assurerait pas avec certitude le financement de l'ensemble des grandes collectivités régionales, serait totalement irréaliste.

Après ces considérations générales venons en maintenant au projet lui-même.

Premier motif de satisfaction : l'évolution de ce dossier et l'abandon des scénarii initiaux qui court-circuitaient l'agglomération toulonnaise, et réduisaient le Var à un territoire de transit.

Aujourd'hui, nous avons la satisfaction de constater que les trois scénarii proposés à notre examen desservent Toulon et le VAR.

C'est là, Monsieur le Président du Conseil Régional, mon Cher Michel VAUZELLE, une bonne décision pour notre Région et un puissant moyen d'intégrer Toulon et le Var dans la synergie des grandes métropoles régionales.

Le projet qui nous est soumis nous impose tout d'abord de restituer les choses dans le temps et de prendre pleinement conscience du fait que l'on s'inscrit dans le long terme.

Je rappelle qu'il se réalisera à l'horizon 2020.

Cela doit nous permettre d'aborder cette question avec toute la sérénité et toute la responsabilité nécessaires.

Cette responsabilité qui est la nôtre, exige de nous une vraie vision de l'avenir et, de ce point de vue, je voudrais vous faire part d'une des préoccupations qui est la mienne.

Le problème du transport dans cette région est, certes, prioritairement celui du transport de voyageurs, mais c'est aussi et de plus en plus le problème du transport de fret.

Or, je regrette que dans ce débat, cette question n'ait été abordée que de façon accessoire. Et il nous faut veiller à ce le fret ne soit pas évacué de nos réflexions.

Nous pouvons tous constater aujourd'hui la forte augmentation du transport routier, et d'ici 2020, il est évident que nos autoroutes seront saturées de poids lourds avec toutes les conséquences en matière de ralentissement, de trafic, de sécurité, etc...

Quelques chiffres doivent nous permettre de nous projeter dans la réalité de demain. 8 millions de voyageurs supplémentaires prendront le train en 2020 grâce à la nouvelle ligne LGV, dont 3 millions de voyageurs supplémentaires dans les Trains Express Régionaux.

En 2020, 10 trains par jour circuleront vers Vintimille, en ce qui concerne le trafic de fret, et ce sont 5500 camions qui transiteront par Vintimille.

Ces chiffres parlent d'eux-mêmes et doivent nous rappeler à nos responsabilités dans ce domaine.

En matière d'environnement, la ligne TGV peut être, suivant les modalités techniques et le tracé choisi, une très belle mise en valeur de notre territoire ou un projet très destructeur.

Le Département du Var, aujourd'hui, s'est engagé de plein pied dans une politique de Développement Durable et l'Agenda 21 local guide quotidiennement notre politique d'aménagement du territoire et notre action dans tous les domaines.

Bien évidemment, nous serons d'une extrême vigilance sur l'environnement, dont nous souhaitons être les garants tant dans l'élaboration que dans la réalisation de ce projet.

Dans les espaces les plus sensibles, nous inciterons le maître d'ouvrage à avoir recours à des tunnels souterrains chaque fois que l'environnement ou la qualité des sites l'exigera. Ces ouvrages ont été réalisés sur d'autres lignes et dans d'autres régions et le Var doit aussi pouvoir y recourir pour préserver ses sites les plus remarquables.

Le Var, aujourd'hui, c'est le Var des territoires.

Dans ces territoires, l'agglomération toulonnaise représente pratiquement la moitié de la population.

Toulon, la capitale du département, aujourd'hui se redresse.

Nous multiplions nos efforts pour qu'elle puisse enfin jouer pleinement son rôle d'entraînement.

Mais pour ce faire, elle a non seulement besoin de la solidarité de l'Etat, de la Région, du Département, mais aussi d'un véritable effet d'entraînement.

Nous savons tous ce que la ligne Sud Est a apporté en terme de Développement Economique à Aix et à Marseille et nous souhaitons aujourd'hui que l'agglomération toulonnaise puisse, à son tour, bénéficier de cette même dynamique.

Alors,

- . Ce ne sont pas les petites querelles politiciennes locales

- . Ce ne sont pas les différences de coût, somme toute mineures, entre l'un et l'autre projet

- . Ce ne sont pas non plus les quelques minutes qui peuvent les séparer qui doivent être décisives pour toute l'économie et tout l'avenir d'un territoire. L'exercice auquel nous sommes conviés déterminera les infrastructures de communication pour le siècle à venir.

Cela doit nous appeler à la sagesse, et à l'esprit de responsabilité. La technologie évolue de façon vertigineuse et rien ne nous dit que les quelques minutes auxquelles certains s'attachent aujourd'hui, ne seront pas rattrapées par les progrès technologiques du matériel roulant demain.

La France vient de franchir un cap supplémentaire important dans l'intégration européenne.

Notre principale carte à nous, Région du Sud, c'est l'Arc Latin, mais cet arc reste à construire. Et suivant le tracé choisi, soit on s'inscrit dans cette construction, soit on laisse passer une belle opportunité de le faire exister et de nous y raccrocher.

La présence aujourd'hui des représentants de Gènes et de Barcelone, MM..., a une valeur toute symbolique, ils ont tenu à se déplacer pour nous lancer ce message et vous dire ce soir à toutes et à tous, actrices et acteurs, de ce débat public : « ne laissez pas passer votre chance de vous inscrire dans ce grand courant d'échange européen entre Barcelone et Gènes qui sera porteur d'avenir, de richesse et de progrès ».

Alors, tout au long de nos rencontres, nous nous efforcerons de poser les vraies questions et veillerons à ce que le débat ne soit pas tronqué.

Les exigences d'équilibre financier doivent être regardées à l'horizon 2020, 2030, 2040, et l'on peut s'étonner de ce fait que la participation du maître d'ouvrage, qui nous est aujourd'hui annoncée, se limite à 10 % de l'opération.

Vous l'aurez compris, Mesdames et Messieurs, notre département entend bien aujourd'hui affirmer le rôle pivot qui lui revient au sein de cette région Provence Alpes Côte d'Azur, mais nous n'entendons cependant pas tomber dans le jeu suicidaire qui consisterait à jouer un territoire au détriment d'un autre, mais bien au contraire il va nous falloir concilier les intérêts de chacun dans le respect de l'intérêt général de la région dans toutes ses composantes.