

Discours pour la clôture du débat public LGV PACA

Réunion de synthèse du 7 juillet

(Claude Vallette)

Au nom de Jean-Claude GAUDIN et de Marseille, je suis heureux de vous remercier, chers participants à ce débat, pour votre présence à la dernière réunion de clôture du Débat Public.

Ce débat a été d'une très grande tenue et d'une très grande qualité et les citoyens ont été assidus. **Il a fait émerger la vraie dimension que doit avoir un très grand projet au service de l'homme, de ses déplacements, de son cadre de vie...**

Je vais aller vite dans les remerciements :

Merci au **Président Monsieur Philippe MARZOLF** et à ses collaborateurs toujours très disponibles

Merci au **Président de RFF Monsieur DUPORT** et à ses représentants dans la région Messieurs CROS et GYSSELS et les membres de leur équipe.

Merci au **Directeur Régional de la SNCF Monsieur CARTIER**, Monsieur SEGUIN et leurs collaborateurs.

Merci à vous tous et à tous ceux qui ont participé avec assiduité.

Je crois que nous avons réussi, cette fois-ci, à construire le **socle indispensable à une décision, sur un projet qui aurait déjà du voir le jour**. Ce socle, c'est le consensus des acteurs métropolitains et régionaux et l'adhésion du plus grand

nombre d'entre nous, que d'entrée de jeu, le **Préfet de Région** Monsieur Christian FREMONT avait appelé de ses vœux.

Ce consensus s'est réalisé sur le principe d'une nouvelle ligne et sur un **scénario** : nous en sommes particulièrement heureux et je salue le travail en commun que nous avons mené avec Toulon et Nice et les agences d'urbanisme.

1- Pourquoi sommes-nous résolument pour la LGV-PACA ?

On ne parle pas ici d'un enjeu vague, à un horizon lointain. Non, tout ce qui a été discuté lors du débat, repose sur **un diagnostic partagé** : la **saturation de nos installations ferroviaires, les problèmes de circulation automobile** et la **qualité de vie, le développement du transport régional et de nos aéroports, le désenclavement de notre région, l'ouverture vers l'Italie, les choix d'urbanisme dans nos villes** ; tous ces enjeux sont des **enjeux immédiats** mis en exergue dans le projet d'agglomération et les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et il convient, dès aujourd'hui, de s'engager sur des décisions claires, qui doivent, j'insiste conforter les choix faits pour l'aménagement du territoire régional et en particulier de nos trois grandes agglomérations.

Nous pensons que l'organisation de nos territoires passe par un développement impératif des TER pour réduire la place de la voiture ; nous

n'y arriverons que par la libération des voies classiques donc, la création d'une ligne nouvelle ferroviaire : ce point est fondamental.

2- Comment s'est construit le scénario que nous défendons à travers ce débat public ?

Le débat a eu trois mérites évidents et qui sont absolument majeurs :

- **Il a tout d'abord amené les grandes collectivités locales** traversées à s'impliquer fortement, techniquement et politiquement dans l'analyse et l'évaluation des impacts du projet et des services apportés par les différentes solutions.
- **Ensuite il les a amenées à conduire cette réflexion de manière itérative**, en intégrant les réactions suscitées par le débat public auprès des particuliers, des acteurs associatifs, du monde économique.
- **Et enfin il a conduit nos collectivités et en particulier les trois grandes agglomérations** de Nice, Toulon et Marseille-Aix **à trouver ensemble les réponses et à bâtir entre elles un consensus fait de réalisme, d'écoute et surtout de la volonté de prise en compte des attentes de la population.**

Comme vous le savez, Nice, Toulon, Marseille, Aix et les trois départements défendent aujourd'hui ensemble une proposition de fuseau qui passe par Aix-

TGV, Marseille-TGV (Saint-Charles ou La Blancarde en souterrain), Toulon-La Pauline, Cannes et Nice Saint-Augustin.

3- Pourquoi s'est réalisé un consensus sur ce scénario ?

Vous retrouverez, je pense, dans cette solution l'essentiel de ce qui a émergé des grandes lignes du débat public tel que le Président Marzolf vient de nous les rappeler et nous sommes loin du débat initial où le temps de parcours était seul en question.

C'est l'ambition de réaliser un équipement, totalement structurant pour notre région sur le très long terme, qui conforte nos choix fondamentaux d'aménagement du territoire et de développement durable basé sur un bilan écologique étayé, à savoir :

- **Situer nos villes sur l'arc méditerranéen de la grande vitesse : c'est essentiel, pour être dans le développement donc la création d'emplois, il faut être dans les grands flux d'échanges. Le fameux corridor n°5, structurant l'arc méditerranéen, n'est pas une vue de l'esprit mais une réalité entrain d'émerger.**
- **Désenclaver l'Est de notre région en permettant à Toulon et à Nice d'accéder réellement à la Grande Vitesse.**

- **Mettre en réseau des grandes villes qui dans notre Région sont encore trop** souvent dans des logiques de développements séparés
- Positionner les gares, qui sont un enjeu absolument décisif, au plus près des villes, là où nos agglomérations ont décidé d'assumer l'urbanisation ou la densification de l'habitat comme sa rénovation. A contrario éviter toute implantation qui entraînerait une extension de l'urbanisation non souhaitée et planifiée.

Ensuite faire des choix qui assurent les meilleurs services possibles au plus grand nombre d'entre nous, c'est à dire les grandes villes du littoral où la pollution importante a souvent été rappelée :

- Offrir les services ferroviaires, indispensable alternative à la route et à l'aérien, au plus près des populations, en interconnexion avec les réseaux TER et les Transports en commun en site propre que sont les métros et tramways.
- Mettre impérativement en synergie autour de gares urbaines l'ensemble de nos investissements ferroviaires avec pour impératif d'ouvrir grâce aux investissements de la LGV de nouvelles capacités et fonctionnalités pour le développement, plébiscité lors du débat public, des TER.
- Permettre en sus des liaisons « longues distances » des liaisons inter-cités efficaces de centre à centre et pas seulement une liaison vers Paris.

Rien de tout cela n'était écrit quand le débat public a été lancé, tous les participants ont d'ailleurs assisté, souvent en direct, aux échanges parfois très vifs auxquels ces sujets difficiles ont donné lieu et, nous avons par nos contributions intégrées les remarques pertinentes issues du débat.

En conclusion

Nous attendons maintenant le rapport de la commission, qui rendra compte de ce débat.

Nous avons voulu faciliter le choix d'un projet qui est en **compétition forte avec les autres projets TGV français**. L'Etat devra très vite prendre des décisions et inscrire ce chaînon manquant comme un projet prioritaire du gouvernement pour le voir enfin figurer dans le grand schéma ferroviaire des projets prioritaires européens.

Je nous souhaite de devoir très vite travailler ensemble :

- sur le choix définitif du tracé
- sur le financement et les modalités de répartition où le partenariat public/privé
- sur le phasage de sa réalisation sûrement nécessaire imbriquée avec les TER
- sur la connexion avec le réseau italien

Merci de votre attention.