

Réunion générale de lancement du débat public LGV PACA à Marseille le 10 mars 2005

Ouverture

Philippe MARZOLF
Président de la Commission Particulière du Débat Public

J'aimerais faire une courte intervention avant le discours de monsieur le préfet. Suite aux débordements de la réunion de Toulon il y a deux jours, la Commission aimerait repréciser les règles de déroulement d'un débat public. La Commission est indépendante – elle dépend de la Commission nationale du débat public qui est une autorité administrative indépendante –, et elle est neutre – elle ne donne pas d'avis sur le projet. Les réunions publiques sont ouvertes à tous et sont libres d'accès. En revanche, quand les personnes rentrent dans une salle de débat public, elles doivent respecter certaines règles.

La première des règles, c'est le principe d'équivalence. Toute personne qui veut s'exprimer sur le projet peut s'exprimer sur le projet. Cette règle d'équivalence nécessite quelques adaptations ou quelques respects. Premier des respects, le respect des temps de parole. Vous avez sur les programmes le temps de parole de chacun des intervenants. Nous avons un ordinateur qui permet de calculer le temps de parole. La commission a décidé que chacun devait respecter son temps de parole. Elle préviendra chaque intervenant quand il lui reste deux minutes avant la fin du temps qui lui est imparti.

La deuxième règle, c'est l'argumentation. Il est important, dans un débat public, pour que ce soit un véritable dialogue, que des arguments soient apportés et que l'on arrive à dépasser le stade du slogan.

La troisième règle, c'est l'écoute réciproque du public, des interpellateurs, des personnes qui sont à la tribune.

Maintenant, la Commission sera plus stricte sur le respect de ces règles pour arriver à ce qu'il y ait un véritable débat public. On peut toujours s'exprimer de différentes manières. La Commission a autorisé à ce qu'une banderole s'affiche, parce qu'ils nous ont promis que chacun pourrait s'exprimer et s'écouter mutuellement.

Je vais maintenant demander au préfet de région de nous expliquer ce que l'Etat attend de ce débat public.

Ouverture

Christian FREMONT
Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Bonsoir à tous. Ce débat est le troisième à être organisé. Le premier, à Nice, a permis de clarifier les vœux des Azuréens, de comprendre ce qui leur paraissait souhaitable et ce qu'ils jugeaient inacceptable. S'agissant du deuxième, à Toulon, je ne sais si l'on peut parler de débat tant il a été dévoyé, les adversaires du projet empêchant tous ceux qui n'étaient pas de leur avis de se faire entendre. J'espère vivement que le débat de ce soir se déroulera dans le respect des valeurs d'écoute mutuelle et de solidarité. Il aura forcément un caractère particulier car Marseille devra concilier ses intérêts propres et ceux de l'ensemble de la région. Je souhaite qu'elle ne vive pas les servitudes de la grandeur de son rôle de capitale régionale.

A l'échelle de la région, nous devons d'abord nous poser la question des alternatives au transport routier. Nous savons fort bien que le transport ferroviaire est la seule alternative pour les déplacements quotidiens et pour les échanges régionaux. A l'échelle nationale, le TGV transforme notre relation au territoire. Il abolit les distances et les remplace par des temps de parcours. Marseille n'est plus à 800 kilomètres de Paris, mais à trois heures comme le sera Brest. Les péninsules ne seront plus là où la géographie nous a appris qu'elles étaient, elles dépendent du système de transport. Tenue éloignée du réseau à grande vitesse, notre région risquerait de faire partie de ces nouvelles péninsules, alors que se développe le grand axe Turin-Barcelone, qui tangente la région PACA, mais qui ne la traverse pas et la tient à l'écart. Enfin, le TGV réunit entre elles les grandes métropoles européennes les plus dynamiques et dessine les grands courants économiques du XXIème siècle.

La LGV PACA, ce n'est pas seulement Nice-Paris, c'est la ligne Barcelone-Gênes, cet arc latin méditerranéen, qui est absolument nécessaire au rééquilibrage de l'Union européenne, rééquilibrage économique et culturel.

Mais un tel projet a un coût et un impact sur l'environnement. La qualité de l'environnement compte beaucoup dans la qualité de vie au sein de cette région. Dès lors, la bonne insertion du projet sera un enjeu majeur que Réseau Ferré de France a déjà largement intégré.

Sur la question du coût, nous devons faire preuve de réalisme et de sens des responsabilités. Ce seront principalement des financements publics qui seront mobilisés. La charge financière sera un élément déterminant à l'heure du choix.

Ces enjeux, et bien d'autres, seront abordés au cours du débat public qui marque le véritable acte de naissance du projet ou plutôt sa renaissance. Rappelez-vous que, dans les années 1990, la SNCF avait déjà envisagé de prolonger la ligne à grande vitesse dans le Var et sur la Côte d'Azur. Le projet avait été abandonné, je crois qu'il faut s'en souvenir, faute de consensus. Et il a été mis en sommeil pendant plus de 10 ans. Il le serait encore si nos élus locaux unanimement n'avaient demandé au gouvernement de remettre ce projet à l'ordre du jour.

Depuis le mois de novembre 2003, j'ai réuni un Comité d'Orientation rassemblant les principales collectivités locales de la région. Dès le début, notre objectif a été de porter ce projet au débat public, pour que les citoyens de la région se l'approprient. Le pari a été tenu, et dans les délais. Beaucoup de travail a été accompli depuis 18 mois, et je tiens à remercier les acteurs principaux :

Réseau Ferré de France et la Direction régionale de l'équipement. A ce stade, je me garderai bien de me prononcer sur les différentes options de ce projet. Je souhaite seulement qu'elles nous soient présentées avec la rigueur, l'honnêteté, la transparence qui sont indissociables des valeurs de notre République. Le moment venu, le gouvernement déterminera la suite à donner à ce projet. Pour l'éclairer, le débat public est une opportunité unique de comprendre les enjeux, les difficultés, les inconvénients et les avantages. C'est aussi un moment privilégié de réflexion approfondie, démocratique, sur l'avenir de la région PACA, sur les meilleurs moyens de tirer parti de tous ses atouts. Même si cela ne saute pas aux yeux tous les jours, il existe une solidarité forte, fondamentale, entre les composantes de cette région, qui ne peut être forte que si elle sait s'unir. Et seule la LGV, en la structurant, en lui donnant une épine dorsale, lui permettra de se hisser au niveau des grandes régions européennes, autrement dit, lui permettra d'exister en Europe.

Ne vous y trompez pas. Malgré le nombre et la qualité des personnes qui sont présentes ce soir, c'est sur un berceau que vous vous penchez. Ce projet est fragile. Son avenir n'est pas assuré, alors même qu'il conditionne celui de nos enfants. Au moment de la décision, toute divergence de fond entre les acteurs politiques et économiques de la région serait mortelle pour le projet. Ces quatre mois de débat doivent donc servir non à figer des positions ou à alimenter des dissensions, mais à rechercher des points d'accord. Il était de mon devoir de vous rappeler ces réalités, mais je le fais en insistant aussi sur la formidable bouffée d'espérance que représente pour vous et pour vos enfants le projet dont vous allez maintenant débattre.

Présentation du débat public

Philippe MARZOLF

Président de la Commission Particulière du Débat Public

Vous avez ici le déroulement de la soirée. Présentation du débat par la Commission particulière : 20 minutes. Ensuite, le maître d'ouvrage aura 20 minutes pour parler. Enfin, les interpellateurs auront chacun 7 minutes.

D'abord, qui organise le débat public ? C'est la Commission Nationale du Débat Public, qui est une autorité administrative indépendante, qui a été créée par la loi dite de démocratie de proximité, en février 2002, et qui est là pour veiller au respect de la participation publique lors de l'élaboration des grands projets d'infrastructure de territoire et d'aménagement d'intérêt national. C'est un débat public, c'est un débat avec le public. C'est la Commission Nationale qui décide s'il y a lieu ou non d'organiser un débat public. Elle a bien sûr décidé, pour un projet aussi structurant, qu'un débat public était nécessaire.

Ensuite, elle va nommer une Commission Particulière, qui est chargée de l'organisation et de l'animation du débat. J'en suis le Président, je suis plutôt d'origine associative (association de gestion de l'environnement). Je suis accompagné de Didier Corot, paysagiste, de Dominique de Lauzières, consultante en communication, d'Olivier Klein, qui est spécialiste de la socioéconomie des transports, et d'Alain Ohrel, un ancien préfet. Il nous manque Annie Canis-Miletto, qui est commissaire enquêteur. Nous sommes d'origine très différente. Nous sommes là pour organiser et pour animer le débat. Nous nous sommes engagés sur un code éthique et déontologique. Pourquoi ? Parce qu'il est important que l'on vous montre que nous sommes complètement indépendants du maître d'ouvrage Réseau Ferré de France, de l'Etat, des acteurs et même du public. Et surtout, nous sommes neutres. Nous n'avons pas d'avis à donner. Ce n'est pas nous qu'il faut convaincre de la

portée de vos arguments, c'est le maître d'ouvrage : Réseau Ferré de France. Nous sommes des facilitateurs du débat entre le maître d'ouvrage et le public et nous sommes là pour la mémoire du débat. C'est pour cela que, sur chacun des sièges, vous avez un formulaire pour poser vos questions par écrit. Chaque question écrite recevra une réponse écrite. Ce soir, nous ne pourrions pas passer toutes les questions que nous allons recevoir. Par contre, nous nous engageons à ce que le maître d'ouvrage vous réponde personnellement. L'ordre de passage sera, à partir de ce soir, tiré au sort : ce sera plus équitable.

Alors le débat public, les objectifs visés. D'abord, avant de pouvoir débattre, il faut pouvoir s'informer. Donc là, nous, notre garantie, c'est qu'il y ait une information complète, large et transparente, ce qui n'est pas forcément toujours facile, mais c'est notre rôle de tout mettre sur la table.

Deuxième chose, il faut qu'il y ait une participation active. Ce soir, vous êtes plus de deux cents personnes malgré la grève.

Tout ceci sert à quoi ? Tous ces débats servent à éclairer la décision finale du maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France et le gouvernement.

Ensuite, les principes, les trois principes principaux qui guident notre action. Principe de transparence : tout ce qui a été étudié, tout ce qui a été dit doit être mis sur la table. Et ça, nous nous y engageons nous-mêmes, et c'est pour ça qu'on rencontre beaucoup d'acteurs pour savoir ce qui a déjà été dit sur le sujet, ce qui a été étudié.

Principe d'équivalence. C'est un débat public, avec le grand public. Toute personne qui veut s'exprimer sur le projet peut s'exprimer sur le projet, quelle que soit sa représentativité : le citoyen, le représentant d'un intérêt collectif, d'une collectivité économique, toute personne. Donc toute personne a la possibilité de s'exprimer au même niveau.

Par contre, ce qu'on demande quand les gens s'expriment, et c'est le troisième principe, c'est le principe d'argumentation. Vous pouvez dire que vous êtes pour, que vous êtes contre le projet, proposer quelque chose, mais il faut argumenter. Si vous êtes contre, il faut proposer des solutions alternatives.

Ensuite, les suites du débat. Comme on l'a dit, le débat va durer quatre mois, c'est la loi qui donne cette durée : du 21 février au 21 juin. Deux mois après la fin du débat, donc vers la fin juillet, la Commission Particulière élabore un compte-rendu : comment les débats se sont déroulés ? Qu'est-ce qui s'est dit ? Qu'est-ce qu'il en est ressorti ? Et le Président de la Commission Nationale en fait le bilan, donc les éléments les plus importants qui en sont ressortis.

Et ce qui est important, c'est que trois mois après, fin octobre, le maître d'ouvrage, c'est la loi qui le dit aussi, il est obligé, il doit publier au Journal officiel les principes et les conditions de poursuite de son projet : est-ce qu'il l'abandonne ? Est-ce qu'il continue à l'étudier ? Dans quelle direction ? Dans quelle logique ?

Alors Monsieur le Préfet l'a déjà dit, mais c'est important, par principe de transparence, de bien l'expliquer. Un Comité d'orientation a été mis en place par le Préfet en novembre 2003 : il comprend la région PACA, les trois départements, Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes, et les trois agglomérations, Marseille, Toulon et Nice, qui ont financé les études et le débat public à

hauteur d'une convention de 4 millions d'euros. Ils ont élaboré avec le maître d'ouvrage les cahiers des charges des 22 études qui ont été faites pour élaborer le dossier du maître d'ouvrage.

Alors les premières questions du débat. Nous avons identifié une centaine d'acteurs dans la région, j'en ai rencontré personnellement plus de cinquante, et nous leur avons demandé par écrit quels étaient pour eux les problématiques qu'il était nécessaire de débattre, quels sont moyens d'informations qui sont nécessaires pour informer la population, quels sont les moyens d'expression et quelles sont les études.

A partir de là, on a identifié les premières questions. Mais les autres questions viendront par votre participation.

Premières questions, sur l'opportunité. Nous ne sommes pas là, on l'a déjà dit, pour débattre sur les tracés, mais sur l'opportunité. Sur l'opportunité, il nous semblait que la première question, c'est : améliorer les déplacements en 2020. Il va falloir se projeter en 2020. Déjà aujourd'hui, il semble que vous ayez certains problèmes pour vous déplacer dans la région. En 2020, qu'est-ce que ça va être ? Est-ce que la desserte du Var et des Alpes-Maritimes, elle est satisfaisante ou pas ? Les liaisons entre les métropoles régionales, est-ce que ça fonctionne ou pas ? L'arc méditerranéen, entre l'Italie et l'Espagne ; on va faire une réunion thématique là-dessus, et comme je le dis souvent : est-ce un mythe ou une réalité ? Le développement durable pour la région ; un projet comme ceci, ça doit alimenter un projet pour la région, qui sera bien sûr respectueux de l'environnement.

Les objectifs du projet. Le projet, c'est de créer une nouvelle ligne ferroviaire entre Marseille, Toulon et Nice. Est-ce que ça sert à relier Nice et Toulon au réseau ferroviaire européen à grande vitesse ? Comment on va pouvoir permettre de développer l'offre des TER ? Les liaisons entre les différents modes de transport ? Le transport de marchandises ? Egalement, comment améliorer le développement local au niveau économique, au niveau agricole, au niveau touristique, tout en respectant bien sûr l'environnement ? Et à chaque fois, il y a plusieurs petits points.

Donc opportunités, objectifs, et en troisième lieu, les caractéristiques. Donc on va comparer, vous allez comparer les différents scénarios qui ont été étudiés par Réseau Ferré de France. Il y a vingt scénarios qui ont été étudiés, et il y a trois scénarios qui ont été approfondis. Et là, il va falloir les comparer en termes de services rendus, fréquence, dessertes, implantation des nouvelles gares, connexions avec les autres modes de transport, les enjeux sur l'ordre économique, environnemental, foncier, d'urbanisme, mais également aussi l'articulation avec le développement territorial et le développement et l'aménagement du territoire sur votre région.

On va parler également des histoires de coût, c'est certain, mais également de financement : qui va payer ? Qui peut payer ? Et voir comment ça va pouvoir se passer ? Et les délais de réalisation.

Alors pour débattre de toutes ces questions, nous avons déjà édité les dossiers du débat. Vous avez dû le recevoir, on a édité un premier journal du débat, qui a été diffusé à 1,5 million d'exemplaires, il a fallu informer tout le monde, avec une carte T pour recevoir les autres documents du débat qui sont le dossier du maître d'ouvrage (le pourquoi et le comment), la synthèse du dossier et les cahiers d'acteur, qui sont une particularité d'un débat public organisé par la CNDP. Ce sont des acteurs qui ont un avis, une position, des propositions que la Commission a trouvé argumentés, pertinents, et qu'il nous semble important de mettre au débat.

Le journal des débats, je vous en ai parlé, il y aura cinq numéros qui régulièrement donneront de l'information sur comment le débat s'est passé et se passe, et quelles sont les questions qui se posent.

Ensuite, les moyens de diffusion de l'information. Nous avons des locaux, à la Commission, dans les trois villes, Marseille, Toulon et Nice. Donc vous pouvez y aller, et à chaque fois, il y a une personne qui est là pour vous accueillir, pour vous donner le document du débat, pour vous montrer comment vous pouvez poser une question au maître d'ouvrage. Il y a des ordinateurs qui sont à disposition pour pouvoir également aller sur Internet.

Nous avons un site Internet, www.debatpublic-lgvpaca.org, sur lequel tous les documents d'informations sont présents. Vous avez un système de questions-réponses, également, vous pouvez poser une question directement sur Internet, ou sur papier, à laquelle bien sûr la Commission veillera à ce que le maître d'ouvrage réponde de façon complète.

Un numéro vert, 0 800 13 83 06, pour vous tenir au courant des nouvelles réunions publiques, demander des documents.

Le système de la carte T, pour demander les documents du débat, pour poser une question, pour donner votre avis.

Une diffusion de courriel à toutes les entreprises de la région, pour que les salariés également puissent se mobiliser et participer.

Et on a également un petit peu innové dans ce débat public, on a fait une opération spécifique, avec les scolaires, avec les étudiants, parce que d'après les termes du maître d'ouvrage, le projet sera mis en service en 2020, donc ce sont les enfants de l'heure actuelle qui l'utiliseront. Donc il est important de leur demander leur avis par rapport à ce projet.

Les moyens de participation. Trois réunions générales de lancement. Des auditions publiques pour que chaque acteur et le public puissent s'exprimer plus longuement et expliciter sa position et ses propositions. Huit réunions thématiques sur les principales questions que nous avons identifiées. Des ateliers pédagogiques s'il y a besoin. Nous avons décidé d'organiser un atelier pédagogique sur le financement, pour voir comment un tel projet peut être financé. Quinze réunions de proximité. Nous allons dans la plupart des villes de la région, pour être au plus près du public. Et enfin, trois réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice.

Avant de passer la parole au maître d'ouvrage, je vous propose de poser une ou deux questions sur le débat public.

Questions-Réponses

Bernard DESTROST, secrétaire de l'association de sauvegarde de l'environnement de Cuges

Monsieur le Président, permettez-moi d'abord de vous remercier d'avoir accepté de nous laisser rentrer avec cette banderole. Vous pouvez être assuré que notre organisation ne débordera pas du cadre de cette réunion. Dans le Journal du débat public n°1, vous écrivez que tous les citoyens pourront s'exprimer et dans le même temps, Mme Jouassains clame haut et fort que le TGV ne passera pas à Aix, Monsieur le président du Conseil général, Jean-Noël Guérini, menace dans la

presse de ne pas financer le projet LGV si cela ne passe pas à Marseille. Monsieur le maire de Marseille s'est également prononcé pour un passage dans sa cité. Quant à Monsieur Hubert Falco, maire de Toulon, il a annoncé à la réunion du débat public tenue dans sa ville que tout était déjà décidé. Seul Monsieur le président du Conseil régional ne s'est pas prononcé. Apparemment, des orientations sont déjà prises par les hommes politiques de la région. Quel intérêt aujourd'hui d'un débat public ?

Philippe MARZOLF

C'est une obligation du maître d'ouvrage de saisir la CNDP en fonction de critères financiers (projet supérieur à 300 millions d'euros). Ils ne peuvent pas avoir décidé avant de nous avoir saisis, avant que le débat public ait eu lieu et que nous ayons fait notre compte-rendu et notre bilan. Nous sommes certains qu'il n'y a pas de décision, parce que l'intérêt d'un débat public est justement de pouvoir montrer au décideur final, Réseau Ferré de France ou le gouvernement, si, sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques, il y a un certain consensus ou s'il faut continuer les études. Pour l'instant, tout le monde peut s'exprimer. Certains ont plus de possibilités de s'exprimer que le citoyen de base. C'est justement l'objet du débat public : le débat public permet aux citoyens de s'exprimer. Un établissement public ne peut pas faire un projet si toute la population est contre ce projet. Il faut arriver à ce que chacun puisse s'exprimer pour savoir, à la fin du débat public, l'opinion de la population par rapport à ce projet. Moi, je peux vous garantir que la décision n'est pas prise. Si c'était le cas, il y aurait déjà un recours administratif qui serait fait. La décision n'est pas prise, et c'est votre expression qui va permettre d'éclairer la décision du maître d'ouvrage sur l'opportunité du projet.

Présentation du projet LGV PACA

Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau Ferré de France

Nous venons de mener un débat public avec Philippe Marzolf sur le projet CDG express. La solution qui a été approuvée ce matin par le conseil d'administration de Réseau Ferré de France n'était pas la solution initiale sur laquelle nous avons travaillé, mais une solution issue du débat public.

Réseau Ferré de France est une entreprise publique propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, autrement dit des 30 000 kilomètres de voies ferrées sur lesquelles circulent les trains.

Notre métier est d'exploiter et d'entretenir ce réseau ferré national, afin d'offrir des infrastructures de qualité aux entreprises de transport ferroviaire.

Mais Réseau Ferré de France a aussi pour mission de moderniser le réseau existant et de l'agrandir par de nouvelles lignes. Nous sommes le maître d'ouvrage de ces investissements, notre rôle est de concevoir et de réaliser ces nouvelles infrastructures.

C'est à ce titre que nous sommes responsables du projet de ligne à grande vitesse PACA qui est un projet majeur pour Réseau Ferré de France. La France dispose déjà de 1 500 kilomètres de lignes à grande vitesse. La décision de doubler ce kilométrage à l'échéance de 15 ou 30 ans a été prise par le gouvernement, en particulier lors d'un Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire.

Ce CIADT a prévu, en décembre 2003, la réalisation d'une douzaine de projets ferroviaires, dont le nôtre. Réseau Ferré de France entend bien mettre en œuvre ce programme ambitieux. Actuellement, sa première concrétisation est la mise en service en 2007 des 300 kilomètres de la ligne à grande vitesse est-européenne.

Nous sommes persuadés de l'opportunité de réaliser la LGV PACA. Pourquoi cette conviction ? L'intérêt de ce projet est qu'il a une double vocation : d'une part, le développement de la grande vitesse en Provence-Alpes-Côte-d'Azur afin de mieux relier la région aux autres régions européennes ; d'autre part, l'amélioration des services ferroviaires quotidiens dans la région en apportant la grande capacité.

Ce projet de LGV PACA a vu le jour avec le soutien des partenaires ici présents, dans le cadre du comité de pilotage qu'évoquait Christian Frémont tout à l'heure, avec le Conseil régional, les Conseils généraux et les présidents des grandes agglomérations. Un vaste programme d'études a été lancé en commun, nous en présentons aujourd'hui les premiers résultats. Tous les éléments sont rendus publics. Mais le projet n'est pas bouclé, rien n'est décidé.

Nous attendons beaucoup de ce débat. Il est nécessaire pour conduire à un projet mieux défini, un projet mieux compris, un projet mieux partagé, qui satisfera les attentes du plus grand nombre, et qui aura de ce fait les meilleures chances de se réaliser, bref un projet fédérateur. Vos avis et vos remarques vont nous aider à franchir une nouvelle étape.

Je passe la parole à Bernard Gyssels qui est responsable du projet et qui va vous l'expliquer avec plus de détails.

Bernard GYSSELS, Chef de projet du débat public, Réseau Ferré de France

Bonsoir. Du point de vue ferroviaire, notre région souffre de deux handicaps : la grande vitesse s'arrête à Marseille, et la saturation des voies ferrées existantes pénalise le développement des TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas seulement à la nécessité d'amener la grande vitesse à l'est de la région. C'est cette double vocation, de grande vitesse et de grande capacité, que je vais à présent vous présenter.

L'enjeu de la grande vitesse, c'est de répondre à l'enclavement ferroviaire du Var et des Alpes-Maritimes. Aujourd'hui, si Marseille est reliée au réseau à grande vitesse européen, Nice, sixième agglomération française, souffre plus que jamais de son isolement ferroviaire. Il faut plus de trois heures en train pour sortir des frontières régionales.

L'enjeu de la grande vitesse, c'est aussi de rapprocher entre elles les grandes villes de l'arc méditerranéen. Aujourd'hui, dans le meilleur des cas, on va de Marseille à Nice en 2 h 20, de Marseille à Gênes en 6 heures et de Gênes à Barcelone en 14 heures. La voiture est souvent deux fois plus rapide que le train, en dépit des conditions de circulation routière qui s'aggravent.

La première ambition de la LGV PACA, c'est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région en complémentarité des autres projets de LGV. En 2020, on gagnerait par exemple 3 heures sur les trajets entre Barcelone et Marseille, 2 heures 45 entre Marseille et Gênes, 1 heure entre Marseille et Nice. Les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne.

Comme on le voit, en comparant les zones marron de ces deux cartes, à gauche sans LGV, à droite avec le projet, les grandes villes du nord de la France et de l'Europe se situeraient à environ quatre heures de la région. En 2020, le réseau routier sera saturé autour des grandes agglomérations, les temps de trajet en voiture augmenteront d'un tiers. Pour aller de Marseille à Nice, il faudra en moyenne 3 h 25, à 60 kilomètres/heure de moyenne.

On voit en rouge et en noir, sur cette carte, que la saturation routière touchera tous les grands axes. La LGV PACA peut contribuer à faire du train une alternative performante à la voiture.

La seconde ambition de la LGV PACA, c'est la grande capacité ferroviaire. Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne ferroviaire sur laquelle circulent tous les trains : les TGV, les Corail, les TER, les trains de marchandises. La coexistence de tous ces trains engendre des problèmes de saturation, dus à leur nombre d'une part, et à leurs vitesses différentes d'autre part.

L'ambition du Conseil Régional est de poursuivre le développement de l'offre TER avec des trains toutes les sept à quinze minutes autour des grandes agglomérations. Il faudra passer deux fois plus de trains à cette époque. Une deuxième ligne permettra d'atteindre cet objectif.

Une ligne nouvelle permettra de libérer, sur la ligne existante, les capacités dont on aura besoin pour les TER, plus fréquents, et pour des trains de marchandises bénéficiant de meilleures conditions de circulation. Sur la ligne nouvelle, circuleront les TGV, bien sûr, mais aussi des trains inter-cités à grande vitesse, entre les agglomérations de la région, comme cela se fait par exemple dans la région Nord-Pas-de-Calais. La LGV, projet de grande vitesse et de grande capacité, peut donc rendre le train nettement plus attractif, tant pour les longs trajets que pour les parcours quotidiens.

Le train plus attractif, c'est logiquement des voyageurs supplémentaires dans les TGV, les trains inter-cités et les TER. Entre 2 et 3,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, environ 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER et entre 1,5 et 2,9 millions de voyageurs supplémentaires dans les trains inter-cités. C'est aussi 1 million de passagers chaque année qui choisiront le train plutôt que l'avion, près de 5 000 automobilistes par jour qui choisiront le train plutôt que la voiture.

Comment réaliser la LGV PACA ? Tout d'abord, en prenant en compte et en respectant l'environnement exceptionnel de cette région. Avec 4 millions et demi d'habitants, la région PACA est la troisième de France, elle compte trois des dix plus grandes agglomérations françaises avec Marseille, Toulon et Nice. L'habitat, aggloméré ou diffus, occupe un tiers de l'aire d'étude. L'étalement urbain est un défi majeur pour l'insertion du projet.

Les terres agricoles ne couvrent plus que 17 % de l'aire d'étude contre 60 % à l'échelle nationale, avec des cultures à forte valeur ajoutée, vins AOC, fruits et légumes, fleurs, huile d'olive. Préserver ces cultures est un deuxième défi pour la ligne à grande vitesse.

En outre, la région possède une biodiversité remarquable. C'est la région de France métropolitaine la plus dotée en espèces végétales et animales. 33 % de l'aire d'étude est ainsi concerné par le réseau Natura 2000, contre 9 % à l'échelle nationale. La préservation de la ressource en eau a aussi une très grande importance.

Enfin, les paysages naturels et les patrimoines historiques sont exceptionnels. Il y a dans l'aire d'étude plus de 1 000 édifices protégés, et des sites mondialement renommés, comme, pour en citer quelques-uns, la Sainte-Victoire et l'Estérel. La préservation de l'agriculture, des milieux naturels, du patrimoine et de la ressource en eau sont autant de défis pour le projet de ligne à grande vitesse.

Quelles sont maintenant les différentes solutions pour mieux desservir notre région ? Nous avons étudié une vingtaine de scénarios. Ces scénarios sont classés en trois grandes familles : les scénarios à un axe, les scénarios à deux axes et les scénarios à trois axes.

Les scénarios à un axe. Deux scénarios ont été étudiés, suivant que l'on dessert Toulon par le centre ou par le nord de l'agglomération.

Les scénarios à deux axes. Huit scénarios ont été étudiés, en fonction d'une part de la position du débranchement de la LGV Méditerranée entre Durance et Marseille, et de la manière de rejoindre le nord de l'agglomération toulonnaise par le centre Var ou par le sud du massif de la Sainte-Baume.

Les scénarios à trois axes. Six scénarios ont été étudiés. Ils varient en fonction de la position du débranchement sur la LGV Méditerranée entre la Durance et le sud d'Aix-en-Provence et de l'itinéraire dans le département du Var, haut Var ou centre Var.

Jusqu'où construire la LGV PACA ? La réalisation de la LGV PACA jusqu'à la troisième voie entre Antibes et Nice permet de résoudre les principaux problèmes de capacité du réseau ferroviaire de la Côte d'Azur.

Cette solution est représentée par la flèche rouge sur la carte. Elle offre l'essentiel des gains de temps de parcours à destination de l'agglomération azurienne. C'est la solution que nous proposons au débat. A l'horizon 2020, des TGV directs relieront Marseille à Gênes en 3 heures 15 contre 6 heures aujourd'hui.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables, sont ceux de la famille à deux axes que je viens de vous présenter et qu'il nous a été demandé d'approfondir.

Le scénario Nord-Arbois A8 Nord-Toulon Ouest-Nice se débranche de la LGV Méditerranée au nord du plateau de l'Arbois en recherchant le jumelage avec l'autoroute A 8. Au-delà de Saint-Maximin, l'itinéraire s'infléchit vers Toulon, il s'insère sur le plateau de l'Issole puis débouche dans le sillon Permien au nord de l'agglomération toulonnaise, où se situerait la gare de Nord-Toulon. Ensuite, l'itinéraire suit le sillon Permien déjà occupé par l'autoroute et la voie ferrée.

Le scénario Sud-Arbois A8 Nord-Toulon Ouest-Nice se débranche au sud de la gare d'Aix TGV, puis rejoint l'autoroute A 8 à l'est d'Aix-en-Provence. Ce scénario est ensuite identique au précédent. Jusqu'aux environs de Nice, ce sont 180 kilomètres de lignes nouvelles qui sont à construire, pour un coût de 5,1 milliards d'euros.

Enfin, troisième scénario approfondi, Nord-Marseille Nord-Toulon Ouest-Nice. Ce scénario prolonge la LGV Méditerranée dans Marseille, en tunnel et en surface, et dessert en ligne une gare TGV souterraine, par exemple à la Blancarde. La LGV se poursuit au-delà d'Aubagne au sud du massif de la Sainte-Baume, elle s'insère dans la vallée du Gabo puis débouche dans le sillon Permien, au nord de l'agglomération toulonnaise, où se situerait la gare de Nord-Toulon. Puis elle se dirige vers la Côte d'Azur à l'identique des scénarios précédents. Jusqu'aux environs de Nice, ce

sont 175 kilomètres de lignes nouvelles qui sont à construire, pour un coût de 5,6 milliards d'euros. Ce scénario permet de relier Nice à Paris en 3 h 50, Marseille à Nice en 1 h 00 et Marseille à Gênes en 3 h 15.

Je passe maintenant la parole à Gilles Cartier, Directeur régional de la SNCF.

Gilles CARTIER, Directeur régional SNCF

Merci. Bonsoir Mesdames et Messieurs. La SNCF a toujours été très intéressée par ce projet. En tant que transporteur, elle est également maître d'ouvrage des gares et un partenaire financier important puisqu'elle investira dans les gares et dans le matériel roulant TGV.

C'est donc en tant que transporteur et maître d'ouvrage des gares que nous avons travaillé avec Réseau Ferré de France sur la base du projet qui vient d'être exposé pour vous présenter le projet de service qui vous est maintenant projeté.

Nous cherchons à proposer une offre qui donne la plus grande accessibilité possible à la plus grande part de la population de cette région, qui constitue une véritable alternative à la route et à l'avion, qui dessert autant que possible les centres villes qui restent l'un des atouts du train. Il y a deux types de TGV dans ce projet :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de mission (TGV sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et d'Europe. La ligne dessert systématiquement Marseille, puis se prolonge sur la LGV pour desservir le Var et les Alpes-Maritimes. Cela concerne notamment les TGV de l'arc méditerranéen.

Il faut noter que, quel que soit le scénario retenu, tous les TGV province-province s'arrête à Marseille.

Grâce au gain de vitesse, environ 3 millions de voyageurs supplémentaires seront possibles, permettant d'atteindre 24 millions de voyageurs par an.

Marseille bénéficierait, à l'horizon du projet, de 19 TGV pour Paris, contre 17 actuellement et de 30 TGV pour la province, contre 16 actuellement.

Cette desserte s'appuie sur les gares actuelles, mais également sur des gares nouvelles. Trois gares nouvelles sont imaginées : une gare au nord de Toulon, qui permet d'irriguer le secteur est de l'agglomération toulonnaise vers Hyères et le secteur nord-est, une gare dans l'est du Var, pour desservir les Arcs, Draguignan et le golfe de St Tropez, et une gare dans l'ouest des Alpes-Maritimes dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes. Ce sont trois gares nouvelles qui donnent une très bonne accessibilité à l'ensemble de ce territoire et qui offrent des hypothèses comprises entre 1 et 2,5 millions de voyageurs par an.

Dans le scénario Nord-Marseille, nous envisageons de créer une gare supplémentaire à la Blancarde, qui serait réservée aux TGV province-province, la gare St-Charles restant la gare des TGV pour Paris.

Enfin, notre souhait et notre fonds de commerce reste les gares de centre ville. Toulon Centre, St Raphaël, Cannes, Antibes et Nice continueraient à être desservies par leur centre.

Interventions des interpellateurs

Sylvie ANDRIEUX, Vice-présidente du Conseil régional PACA

Monsieur le Préfet de Région, Monsieur le Sénateur Maire de Marseille, mon cher collègue vice-président représentant le président du Conseil général, mon cher collègue vice-président de la région, mesdames et messieurs, messieurs les présidents, je suis satisfaite de représenter ce soir le président Vauzelle, que j'excuse bien sûr, pour la troisième réunion de lancement du débat public sur la LGV PACA. Ce projet qui porte le nom de notre région se confond avec celle-ci qu'il traversera d'un bout à l'autre, des Bouches-du-Rhône à la frontière italienne. Il est d'une importance capitale pour elle, puisque la LGV est destinée à desservir 90 % de sa population et les sites touristiques parmi les plus fréquentés du pays.

Les enjeux sont particulièrement forts pour notre région et le débat qui s'ouvre est une étape nouvelle qui a été initiée en décembre 1998 par une décision du CIADT que traduira en 2000 le contrat de plan Etat-région en relançant les études de ce projet.

Il y a plus de quatre ans, nous étions avec Michel Vauzelle et d'autres en Avignon pour l'inauguration du TGV Méditerranée, qui permet aujourd'hui à Marseille d'être reliée à la capitale en trois heures, à 1 h 35 de Lyon, à 30 minutes d'Avignon. Le succès de cet équipement ne s'est pas démenti depuis. La procédure de débat public qui doit être conduite par Philippe Marzolf est une procédure que nous connaissons bien en PACA. En effet, en 92, Jean-Louis Bianco, alors ministre de l'équipement et des transports, avait su convaincre de l'absolue nécessité de traiter ces grands projets dans des conditions de transparence inconnues jusqu'alors. Si le TGV Méditerranée a finalement vu le jour, c'est grâce à une expertise indépendante menée par des experts choisis collectivement. Le processus de décision a pu se poursuivre dans des conditions normales et beaucoup plus satisfaisantes que ce qu'avait connu le projet précédent. C'était dans l'histoire des grands projets la première forme de débat public. Depuis, trois autres débats ont vu le jour en PACA : sur la ligne électrique Boute-Carros, sur le port de Nice et plus récemment sur l'extension de Fos, avec le projet Fos XXL. D'autres se dérouleront dans les mois qui suivent.

Pour nous, cette ligne répond à trois enjeux majeurs. Premièrement, relier l'est de la région au réseau à grande vitesse national, car la LGV facilitera non seulement l'accès à Paris, mais également à Lyon et à Lille, pour ne citer que les grandes agglomérations les plus peuplées du Nord.

Deuxième enjeu, c'est un maillon structurant de l'infrastructure permettant de relier entre elles les grandes villes de l'arc méditerranéen entre Gênes et Barcelone. Cela représente près de 20 millions d'habitants, et cela concerne la zone où les capacités d'accueil touristique sont les plus développées d'Europe. Cette ligne permettra donc de relier Nice à Montpellier, à Barcelone, mais aussi Toulon et Marseille aux grandes villes de l'Italie, Milan, Turin, Gênes. Enfin, troisième enjeu majeur, la ligne à grande vitesse Provence Alpes d'Azur permettra de mieux relier entre elles Nice, Toulon et Marseille. Relations pour lesquelles les temps actuels, en termes de parcours SNCF, ne sont pas attractifs du tout. C'est également pour nous une nouvelle façon de penser à l'évolution des comportements dans la région. Les transports collectifs gagneront des parts de marché face à la route. Cela s'inscrit pleinement dans la politique régionale de transport que développe la région depuis 1998.

Cela aura d'ailleurs une conséquence majeure. C'est que des voies de chemins de fer en plus sont autant de possibilités supplémentaires de faire circuler des TER qui relèvent de la compétence régionale. La ligne à grande vitesse permettra dans certaines zones d'améliorer sensiblement le réseau, de développer la fréquence sur les voies ainsi libérées, pour aller vers un véritable RER.

La région a exprimé son point de vue dans le cahier d'acteur qui doit être normalement à votre disposition dans cette salle. La recomposition de l'offre ferroviaire régionale qui devra intervenir lors de la mise en service devra être mentionnée de façon à assurer de bonnes correspondances entre les trains. Nous bénéficierons pour cela de l'expérience de la mise en service du TGV Méditerranée avec la recomposition de l'offre dans la vallée du Rhône et sur le littoral.

La ligne à grande vitesse constituera pour la population de la région, mais aussi pour ceux qui viennent chez nous pour des raisons diverses, une offre de transport alternative à la voiture et à l'avion. Il s'agit d'un enjeu particulièrement important. Les infrastructures autoroutières sont surchargées et nos concitoyens n'acceptent plus, à raison, que soient construites des autoroutes qui brutalisent nos paysages et notre environnement et détruisent notre cadre de vie. Des transports collectifs bien conçus sont un des moyens de renverser la tendance, et cela suppose une bonne coordination entre les différentes autorités organisatrices de transport, qui travaillent déjà en ce sens, et nous nous en réjouissons.

Les questions de pollution atmosphérique, avec les pics que nous connaissons chaque année, renforcent également notre volonté de voir réaliser ce projet, car il nous aidera à lutter contre cette pollution. Il faut que vous sachiez que le TGV Méditerranée permet d'éviter chaque année l'envoi dans l'atmosphère de 400 000 tonnes de gaz carbonique. Le grand projet qui nous réunit ce soir aura donc également des effets bénéfiques sur l'environnement et il convient de les valoriser.

Il faudra bien entendu apporter une grande attention aux conditions d'insertion de la ligne dans l'environnement. Ce projet concerne en effet des paysages magnifiques et il côtoie aussi des habitations. Tous ces aspects devront être pris en considération avec attention, et ce tout au long du processus de réalisation dans la concertation avec la population et les organismes concernés. C'est une des conditions de la réussite du projet et la région y veillera.

Je soulignerai enfin qu'un projet d'une telle ampleur ne peut se concevoir que dans le cadre d'un véritable projet d'aménagement de nos territoires, de nos départements, de nos agglomérations.

Nous ne sommes aujourd'hui qu'au début de ce processus, et le débat public qui vient de s'ouvrir en est la première phase. Il porte sur l'opportunité du projet et sur ses principales caractéristiques.

Monsieur Marzolf, qui préside ce débat, nous a précisé à l'instant les étapes de réalisation de ce projet. Après la remise du rapport sur le débat, et si, comme nous l'espérons, il est décidé de poursuivre le projet, il conviendra ensuite d'affiner les études, de retenir les variantes des tracés, d'engager la procédure de déclaration d'utilité publique, puis de réaliser les travaux au fur et à mesure que les financements seront mobilisés.

Gardons-nous de brûler les étapes. Prenons le temps de bien discuter des objectifs que nous attendons à signer à la ligne à grande vitesse, à l'opportunité de sa réalisation également.

Je sais que lorsqu'on parle de projets d'infrastructures qui touchent au patrimoine collectif, et individuel, des inquiétudes bien légitimes se font entendre. Mais il y a un temps pour chaque chose. Ce débat, c'est le tracé qui permettra d'étudier les différentes variantes qu'on vous a esquissées tout

à l'heure, qui permettra d'apprécier et les avantages et les inconvénients de chacune d'entre elles en termes d'aménagement du territoire, d'économie, d'environnement, et de financement également. Mais ce débat viendra en son temps, et nous veillerons à ce que lui soient consacrés bien évidemment l'importance et le temps nécessaires.

Je souhaite que ce débat public soit l'occasion pour les habitants de la région, individuellement ou collectivement, de débattre librement et dans la sérénité des enjeux que représente pour nous ce grand projet. Tout citoyen, toute association, toute collectivité peut apporter sa contribution à la Commission Particulière du Débat Public.

Je crois à la force du débat public qui permet l'échange d'abord, la construction d'un point de vue partagé ensuite. La région en a l'expérience, elle qui a toujours fait en sorte que la population participe à la mise en œuvre de ses politiques. Je vous fais confiance pour réussir ce débat et je vous remercie.

Christophe MASSE, conseiller général des Bouches-du-Rhône, délégué au développement économique et à l'aménagement du territoire

Je représente ce soir le président du Conseil général, Jean-Noël Guérini, et je vous prie de bien vouloir l'excuser.

Je voudrais confirmer à mon tour qu'aucune décision n'est prise. Nous sommes ici ce soir pour le lancement du débat marseillais, nous avons beaucoup à échanger ensemble et nous avons beaucoup à apprendre ensemble. Au Conseil général, notre philosophie n'est pas encore faite sur ce projet. C'est avec vous que nous la ferons. Par contre, nous devons chacun exposer nos idées et nos jugements sur ce projet. La LGV PACA est un projet qui va structurer notre département et notre région pour une centaine d'années au moins. Pour le département des Bouches-du-Rhône, il s'agit donc de bien identifier les enjeux stratégiques de ce projet à long terme, car ils seront déterminants pour le développement futur du Sud-Est. Par ailleurs, les conditions de vie et de confort des usagers et des riverains doivent être prises en compte rapidement.

Tout d'abord, la LGV PACA constituera certainement une opportunité réelle pour l'aménagement du territoire et le développement économique de la façade méditerranéenne de l'Europe. La revendication d'un trajet rapide entre Nice et Paris est bien sûr légitime, mais la LGV PACA doit être abordée avec des ambitions beaucoup plus élevées. Les 10 millions d'habitants de l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes se trouvent aujourd'hui à l'écart de la grande vitesse. Il faut 14 à 15 heures pour parcourir les 900 kilomètres entre Barcelone et Gênes. Cette situation anormale relevée aujourd'hui présente donc la LGV comme le chaînon manquant de l'arc méditerranéen. Cette ligne va constituer un maillon de la liaison ferroviaire à grande vitesse qui doit, à terme, relier toutes les grandes métropoles de l'arc méditerranéen, de Barcelone à Gênes et Milan, en passant par Marseille, Toulon et Nice. Dans les Alpes-Maritimes, il faut veiller d'ores et déjà à la possibilité de poursuivre la LGV vers l'Italie. En améliorant le maillage et l'accessibilité des grands pôles métropolitains de l'Europe du Sud, cette nouvelle infrastructure de transport favorisera les échanges et les complémentarités et accélérera le développement de l'arc méditerranéen.

En région PACA, la mise en réseau des métropoles régionales se heurte aujourd'hui à plusieurs obstacles ; j'en citerai deux. Toutes les grandes infrastructures de transport sont proches de la saturation. La configuration et les caractéristiques des réseaux autoroutiers et ferrés génèrent des

temps de déplacement trop longs. Aussi la LGV doit proposer des liaisons de grande capacité rapides et directes entre les grandes métropoles de la région, au cœur même des agglomérations. Cette mise en réseau profitera à l'ensemble des villes du Sud. Sans entrer dans une guerre des tracés, peut-on ignorer la desserte de Marseille par la LGV PACA si l'on veut respecter l'idée maîtresse de relier entre elles les métropoles régionales ? Je ne le pense pas. Le passage par Marseille est possible et doit être examiné avec beaucoup d'attention. En effet, l'enjeu de cette structure ne saurait se limiter à une annonce de durée entre Paris et Nice, même si l'on conçoit très bien qu'il faudra aussi rester vigilant et considérer qu'il y a des limites à cette durée, mais plutôt à un véritable maillage entre Paris et les métropoles régionales et les métropoles régionales entre elles.

Pour le Conseil général des Bouches-du-Rhône, nous suivrons avec beaucoup d'attention ce qui sera énoncé ce soir, ce qui a déjà été à Toulon et à Nice, et nous aurons deux préoccupations majeures, peut-être en marge de ce projet : la réalisation de la troisième voie ferrée entre Marseille et Aubagne et la prise en compte des contraintes environnementales.

La troisième voie ferrée entre Marseille et Aubagne est promise depuis de nombreuses années, elle est financée dans le contrat de plan Etat-région, elle est indispensable au développement, à la fluidité et à la régularité des services TER entre Marseille et Aubagne. Les attentes des usagers des collectivités concernées sont parfaitement légitimes. On ne pourra pas accepter, sous prétexte d'une implantation possible dans 15 ans au mieux de la LGV PACA de reporter encore cette réalisation.

Ensuite et enfin, la LGV PACA aura des impacts très forts sur le milieu naturel et sensible. Des nuisances insupportables pourraient résulter d'une mauvaise appréciation et d'un traitement insuffisant de ces impacts. Le département des Bouches-du-Rhône sera attentif à la prise en compte des contraintes environnementales, à la protection des sites, du milieu naturel, des espaces agricoles et à la préservation des conditions de vie des riverains de cette LGV.

Je conclurai en ajoutant qu'un élément important n'a pas été mis au cahier des charges de cette LGV PACA : c'est la liaison avec l'aéroport Marseille-Provence. Cette liaison a déjà été oubliée par le TGV. Si, dans la future LGV PACA, nous obérons le fait qu'il est indispensable qu'il y ait une liaison ferroviaire entre Marseille et l'aéroport de Marseille-Provence, je crois que nous « loupérons » – pardonnez-moi l'expression – une marche importante.

Jean-Claude GAUDIN, Président de la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole

Ce projet est capital et stratégique car il doit ancrer définitivement notre région au cœur de l'arc méditerranéen entre la France, l'Espagne et l'Italie. 1 500 kilomètres séparent Marseille de Londres : on y va en 5 heures. Marseille est à 500 kilomètres de Turin : il faut 6 ou 7 heures pour y aller. Incontestablement, Marseille est plutôt satisfaite d'avoir déjà le TGV. Par conséquent, c'est avec une certaine modestie que je m'exprime, connaissant les difficultés et ne voulant gêner personne. Mais il y a quelques points qui doivent être précisés.

Les grandes villes (Marseille, Aix, Toulon, Avignon, Nice) représentent 74 % de l'emploi régional. Aujourd'hui, les déplacements routiers sur nos autoroutes (dieu si nous avons eu des difficultés à les faire !) représentent 80 % des déplacements. On nous dit sans arrêt que c'est trop et que nous en avons trop fait. Moyennant quoi, il faut privilégier le rail. Sur le principe, nous sommes favorables. Simplement, le maire de Marseille peut vous dire plusieurs choses.

D'abord, avec 800 000 habitants à Marseille, avec 200 000 habitants supplémentaires dans la seule communauté urbaine de Marseille, avec la communauté d'agglomération d'Aix et du pays d'Aix, avec 500 000 autres habitants à Toulon et dans l'agglomération de Toulon, il faut que la ligne TGV se trouve le plus près possible des zones denses de population pour l'emploi et pour l'économie. C'est une évidence. En écoutant ce que vous disiez, je me rappelle des 12 années pendant lesquelles j'ai présidé cette région. Pendant ces 12 années, avec Monsieur Cartier et avec vos prédécesseurs, nous avons créé 72 lignes de TER supplémentaires et nous avons acquis les locomotives et les wagons du TGV, en liaison avec la région Rhône-Alpes et la région Nord-Pas-de-Calais, puisque ce sont les mêmes locomotives et wagons qui circulent. Par conséquent, sur le principe, nous disons à nos amis niçois qui paraissent un peu ulcérés de nos propositions, aussi bien du maire de Toulon que de moi-même, que le TGV doit passer là où il y a les populations. Bien entendu, nous considérons qu'il faut gagner du temps. Nous n'avons pas 36 solutions. Si on ne doit pas rentrer dans la gare St Charles qui est un cul-de-sac parce qu'il faut gagner du temps pour aller à Nice, on passera par la Blancarde. Nous avons prévu une gare multimodale en sous-sol. J'en vois quelques-uns qui froncent les sourcils. Je ne sais pas ce que cela va coûter, mais ce n'est pas aujourd'hui le problème. Nous voulons, un que le TGV puisse toujours passer à Marseille, en plus de ce que nous avons, deux, qu'il aille dans les zones où il y a la population génératrice d'emplois, trois qu'on soulage le trafic routier sur nos autoroutes. Pour le reste, je voudrais dire aux membres de l'association qu'ils se sont exprimés avec un sens de la responsabilité et du débat démocratique qui me fait plaisir, parce que nous les élus du peuple, nous ne sommes pas là non plus pour nous faire engueuler à tout moment, étant donné que l'on cherche, autant que l'on peut, à satisfaire les populations.

Sur les modalités, je me permets de faire un retour en arrière. Quand, il y a 15 ans, nous avons dû négocier le passage actuel du TGV actuel qui arrive à Marseille, dieu sait si nous en avons fait des réunions, et dieu sait si nous avons entendu et supporté beaucoup de choses. Je n'étais pas le maire de Marseille, mais j'étais le président de la région. Et je faisais cela avec le président Louis Philibert. Il nous est même arrivé un soir de recevoir des tomates et Monsieur Philibert les ramassait en disant « en Provence, on appelle cela des pommes d'amour ». Nous n'avons pas toujours rencontré que l'amour ! On nous disait : « D'accord pour le TGV, mais surtout qu'il passe à côté ».

Il ne nous est pas interdit d'être intelligent. Permettez-moi de dire à Monsieur Cartier et à Monsieur Duport, que j'ai connu quand j'étais ministre de l'aménagement du territoire, que pour le TGV Méditerranée, nous avons obtenu des solutions. A la sortie d'Avignon, il y avait la Chartreuse de Bonpas. Fallait-il faire sauter la chartreuse de Bonpas ? Non, on a fait un tunnel. Quand on arrive dans la plaine d'Eguilles, on a fait un viaduc qui, au début, soulevait des hostilités terribles et qui, en définitive aujourd'hui, semble être approuvé. En tout cas, quand on l'a inauguré, la population faisait la fête dessous. Quand on est au droit de Mallemort, nous avons obtenu que vous déplaciez la ligne de chemin de fer un tant soit peu pour que l'on protège un couple d'aigles que l'on appelait le couple d'aigles de Bonelly. Voilà ce que l'on est capable de faire quand on est habile, qu'on a des techniciens et des polytechniciens remarquables et que l'on a des élus généreux qui veulent toujours trouver une solution. Voilà ce que nous nous appliquerons à faire. Tout est difficile, mais nous pouvons sans doute trouver des solutions à tous les problèmes qui se posent aujourd'hui. En tout cas, on est bien content d'avoir la liaison en trois heures entre Marseille et Paris et nous comprenons que nos voisins toulonnais et niçois la demandent également. Voilà le propos qu'avec modération mais du fond du cœur je voulais dire.

Questions-Réponses

Philippe MARZOLF

Nous avons reçu 28 questions à cette heure. Je vous propose de sélectionner l'ordre de passage par tirage au sort.

Danielle HAUG, Aix-en-Provence

Sachant que Bruxelles ne s'intéresse pas au Paris-Nice, sachant qu'il est inscrit en 5^{ème} position sur la liste des TGV à réaliser rapidement, d'où viendra le financement pour ce projet ? S'agira-t-il d'un financement mixte ? Le contribuable sera-t-il mis à contribution ?

Jean-Pierre DUPORT

Les règles de financement des infrastructures sont aujourd'hui claires. Réseau Ferré de France participe à hauteur des recettes nettes qu'il va tirer de ce projet. Ce pourcentage varie suivant les projets. Le reste est financé par les collectivités publiques : l'Etat, les Conseils généraux, le Conseil régional, les grandes agglomérations. C'est ce qui se passe sur la LGV est-européenne, à laquelle Réseau Ferré de France a apporté à peu 25 % de financement. Nous avons obtenu des financements de l'Union européenne, compte du fait que c'est un projet international, et un financement du Grand Duché de Luxembourg, puisque Luxembourg sera mieux desservi par le TGV.

Concernant la LGV PACA, il sera important que nous agissions collectivement pour obtenir des financements de l'Union européenne. Aujourd'hui, cela ne figure pas dans la liste des projets. Mais la dimension internationale que nous pouvons donner au projet et sur laquelle les trois élus qui sont intervenus ont insisté, une liaison arc méditerranéen de Barcelone à Gênes, peut être un élément qui plaide en sa faveur.

Dernier élément, nous réfléchissons également à des solutions de partenariat public-privé, dans le cadre de l'ordonnance qui a été adoptée il y a peu. C'est un élément qui peut changer quelques équilibres de financement du projet, mais sur les projets de LGV que nous avons aujourd'hui à l'étude, il est vraisemblable qu'il y aura de toute façon un financement des collectivités publiques à rechercher.

Jean-Claude GAUDIN

Nous ne sommes pas habitués à entendre un discours contraire. Nous savons qu'à un moment donné quelqu'un paiera.

Olivier KLEIN

J'aimerais que Réseau Ferré de France précise la part qu'elle pourra assumer dans le projet. Par ailleurs, j'aimerais avoir des réponses précises sur les financements européens. A quelle échéance

pourra-t-on avoir des financements européens ? Pourra-t-on les avoir, compte tenu du fait que Bruxelles n'a pas beaucoup d'argent non plus.

Jean-Pierre DUPORT

On ne pourra définir un pourcentage que lorsqu'on aura un projet, que l'on connaîtra la nature de ce projet, son coût et les recettes que l'on pourra en attendre. Nous avons indiqué dans le dossier un chiffre de l'ordre de 20 %. Les études que nous sommes en train de mener, notamment ces débats publics, nous les cofinçons 25 % l'Etat, 25 % Réseau Ferré de France et 50 % les autres collectivités publiques.

Quant au financement européen, il ne sera dégagé qu'à la réalisation du projet.

Philippe MARZOLF

Pour l'instant, on ne sait pas, mais de toute façon, c'est toujours nous qui payons, que ce soit avec nos impôts au niveau national ou avec nos impôts locaux.

Christian LARTAUD, Génération Ecologie (Marseille)

Si les résultats du débat public s'avéraient négatifs, le projet serait-il abandonné ou repensé ? La sauvegarde de la plaine d'Aubagne, de Gémenos et de Cuges nécessitera de rajouter des tunnels au projet. Ces tunnels sont-ils compris dans l'estimation de 5,6 milliards d'euros ?

Jean-Pierre DUPORT

Le projet ne porte pas sur un itinéraire précis, mais sur l'intérêt d'une liaison grande vitesse LGV PACA. Je suis persuadé que, s'il y avait eu débat public sur le TGV Méditerranée, on aurait gagné du temps dans la réalisation du projet. A ce stade, il s'agit de vérifier qu'il y a un intérêt public à construire une LGV PACA qui permet une amélioration de la desserte radiale et de la desserte le long de l'arc méditerranéen.

Bien évidemment, les protections environnementales ont été intégrées dans le coût. Nous savons qu'il n'y a de chance de réaliser ce projet que si on intègre bien les préoccupations environnementales. Bien évidemment, au fur et à mesure de l'avancement du projet, il faudra affiner les conditions de réalisation du projet et son coût.

Philippe MARZOLF

En tant que vice-président de la Commission nationale, j'ai aussi une vision sur les autres débats. Il y a toutes les formes de résultats. Assez rarement, dans un compte-rendu, on dit : tout le monde est contre. Je n'en connais qu'un : la THT France-Espagne. Assez rarement, on arrive à une solution tranchée : c'est oui ou c'est non. Il y a toujours des subtilités.

Pour la ligne THT Boute-Carros dans les gorges du Verdon, le projet a été modifié à l'issue du débat public. L'extension du port de Nice a été abandonnée après un débat public qui a montré que l'opportunité n'était pas vérifiée. Concernant le projet Fos XXL, le débat public a montré que la

population n'était pas contre ce projet, mais souhaitait débattre d'autres projets. La CPDP veille à ce que le maître d'ouvrage motive sa décision et réponde aux questions issues du débat public

Jacques KUPELIAN, conseiller du 3^{ème} arrondissement de Marseille

Je suis un fervent défenseur du transport collectif dans Marseille et autour de Marseille. Je suis élu du secteur de Marseille où se trouve la gare de la Blancarde et j'ai appris avec surprise la proposition de construire une gare TGV souterraine à la Blancarde, dans la mesure où nous sommes en train de construire les deux lignes de tramway qui passent à la Blancarde et la station de métro qui est souterraine. Un tel aménagement mériterait des explications plus importantes, en premier lieu aux élus concernés dans le secteur.

Par ailleurs, je souhaite vivement que cette proposition ne retarde pas encore la réalisation de la 3^{ème} voie Aubagne-Marseille, que nous attendons tous avec impatience, parce qu'elle permettra d'avoir un train toutes les dix minutes entre Toulon et Marseille et règlera beaucoup de problèmes. Il y a un mécontentement formidable dans ce secteur lié à l'absence de transport collectif efficace.

Jean-Claude GAUDIN

Nous avons déjà envisagé ce pôle multimodal de transport, y compris avec la possibilité de faire passer un TGV : toutes sortes de documents sont à la disposition de Monsieur Kupélian, s'il me les demande.

Jacques KUPELIAN

Merci pour l'information des élus.

Jean-Claude GAUDIN

N'exagérons pas !

Jean-Pierre DUPORT

La 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne est prévue au contrat de plan Etat-région, a fait l'objet d'un accord de financement entre l'Etat, la région, le Conseil général et Réseau Ferré de France, a été déclarée d'utilité publique. Les acquisitions foncières ont commencé. Elle est indispensable pour l'amélioration de la desserte TER entre Marseille, Aubagne, Toulon et les gares intermédiaires. Il n'y a aucune raison d'arrêter le projet de la 3^{ème} voie parce que nous sommes en train d'étudier le projet de LGV PACA.

Jacques KUPELIAN

Je ne suis toujours pas convaincu puisque, m'a-t-on dit, les travaux de la 3^{ème} voie peuvent démarrer dès aujourd'hui. On attend uniquement la signature du gouvernement.

Pierre ROLBERT, Marseille

A l'époque où elle a créé le TGV, la SNCF pensait que le TGV était fait pour aller d'un point à un autre sans desservir les régions intermédiaires : la SNCF a-t-elle changé d'avis ? Quelle est son opinion sur le tracé le plus propice pour la LGV Paris-Nice ?

Gilles CARTIER

Depuis cette époque, la conception de la SNCF a évolué. Puisque nous réalisons un réseau à grande vitesse pour aller loin et relier y compris les capitales européennes, il faut pouvoir aller vite et la démonstration a été faite avec le TGV Méditerranée qu'il était impossible de rentrer dans Valence et Avignon si nous voulions aller rapidement à grande distance. Il faut obligatoirement trouver une solution pour desservir le centre des villes, parce que cela reste notre fond de commerce. A Valence, nous avons réussi à placer la gare en connexion avec la ligne à grande vitesse et une ligne existante permettant d'assurer de parfaites connexions entre le réseau à grande vitesse et le réseau TER. C'est la raison pour laquelle les gares nouvelles de la LGV (Nord-Toulon, Est-Var et Ouest-Alpes-Maritimes) ont été imaginées à l'intersection avec la ligne existante, de façon à parfaire la multimodalité TGV/TER.

Jean-Pierre DUPORT

La LGV est-européenne est établie sur des dessertes en arête de poisson. Il y aura des TGV Reims-Paris, Nancy-Paris, Metz-Paris, Romiromont-Epinal-Paris. Il y aura aussi des gares nouvelles : à Reims, dans la Meuse et en Lorraine. Vous voyez que l'on a bien évolué sur la volonté de desservir le cœur des villes.

Pierre ROLBERT

Je suis favorable à la solution à trois axes Paris-Nice, Paris-Toulon et Paris-Marseille.

Jean-Pierre DUPORT

Nous n'avons pas encore choisi de scénario, puisque nous allons au débat public.

Sébastien RIOU, institut d'aménagement régional d'Aix-en-Provence

A partir de quel temps de trajet Paris – Nice le TGV peut-il concurrencer l'avion ?

Michel CROC

Le temps de parcours à partir duquel le TGV concurrence l'avion est aujourd'hui aux alentours de 3 heures 30, mais la compétition évolue peu à peu en faveur du TGV. Les temps de parcours que nous avons imaginés dans les différentes solutions pour Nice, qui sont aux alentours de 3 heures 45, permettront à un grand nombre de passagers aériens – et vraisemblablement à une majorité dans une dizaine d'années – de choisir le train sur le trajet Paris-Nice.

Gilles CARTIER

La sensibilité au temps de parcours est intégrée dans le dossier. Entre les différentes solutions, le dossier fait apparaître le nombre de clients gagnés.

Interventions des interpellateurs

Claude JULLIEN, délégué régional de la FNAUT PACA

La FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) est soucieuse de soutenir les moyens de transport les plus respectueux de l'environnement. L'urgence absolue, c'est la lutte contre l'effet de serre. C'est pourquoi elle a toujours défendu le chemin de fer à traction électrique et en particulier le TGV, seul mode proche de la pollution 0. La FNAUT souhaite que le TGV remplace majoritairement l'avion sur les relations entre les villes françaises ainsi que sur les relations entre les grandes capitales européennes, principalement sur les trajets de moins de 4 heures, mais pas seulement. Un Airbus A320, avion moderne réputé économique, consomme en moyenne dix fois plus d'énergie par passager qu'un TGV roulant à 300 kilomètres/heure. L'avantage serait encore plus important sur les émissions de CO2. L'automobile particulière, majoritairement utilisée pour les relations intra-régionales PACA, a une consommation moyenne un peu supérieure à l'avion (chiffre calculé avec une moyenne de 1,25 passager).

La FNAUT souhaite donc un projet TGV qui permettra l'efficacité énergétique maximale avec deux objectifs principaux :

- report modal maximal de l'avion vers le TGV au départ de Toulon-Hyères et Nice, sachant que le point d'inflexion se situe aux alentours de 3 heures à 3 heures 30 : là, il faut pouvoir rouler le plus vite possible, c'est-à-dire vraisemblablement à 320 kilomètres/heure au moment de l'inauguration de la ligne, voire à 350 kilomètres/heure plus tard avec les progrès technologiques qui s'annoncent ;
- report modal maximal de la route vers le rail au moyen de TER à grande vitesse permettant de relier Marseille, Toulon et Nice en une heure environ : là, il faut privilégier la desserte des centres-villes, le cadencement (minimum à l'heure voire la demi-heure aux heures de pointe).

La FNAUT a étudié tous les autres projets de LGV en Europe. Il en ressort que la France est le seul pays d'Europe à pratiquer la politique des gares betteraves, ce que nous avons toujours critiqué. Après le premier fiasco de la Blincourt Pressoir en pleine Picardie, nous sommes obligés de constater que Réseau Ferré de France et la SNCF n'en ont pas tiré toutes les leçons et nous attendons avec inquiétude les gares nouvelles du TGV Est. C'est aujourd'hui encore le plus grand défaut du TGV Méditerranée Paris-Marseille inauguré en juin 2001.

Valence TGV : cette gare semble à première vue reliée à la gare TER Valence-Grenoble. En réalité, pour rejoindre le centre ville, la majorité des liaisons est aujourd'hui assurée par des autocars. Un seul aller et retour TER jusqu'à Romans, poursuit sa mission jusqu'à Briançon. Dans tous les autres cas, sauf vers la direction de Grenoble, il faut rejoindre le centre-ville de Valence par autocar. Les commerces et cafés en face de la gare de Valence-Ville ont perdu 75 % de leur chiffre d'affaires, pratiquement du jour au lendemain, avec licenciement de personnel, etc.

Avignon TGV quartier de la Courtine : gare purement routière. A mon moins de vue, la plus laide de France, surtout depuis qu'on n'y lave plus les vitres, malgré la certification qualité. Elle a pourtant obtenu un prix d'architecture. Reliée au centre-ville par des bus urbains peu performants, qui subissent les embouteillages des quartiers sud et qui déposent les voyageurs à l'intérieur des remparts, séparés de l'ancienne gare SNCF par une avenue à forte circulation : le temps de correspondance avec le centre-ville est au minimum de 45 minutes. L'ancienne gare SNCF, extraordinairement bien située par rapport au centre-ville, surtout à la période du festival, est devenue morte. La virgule ferroviaire, promise au moment de la concertation sur le TGV Méditerranée, est renvoyée aux calendres grecques par la volonté de la municipalité avignonnaise.

Aix TGV : gare purement routière implantée sur le plateau de l'Arbois, en plein désert. Nous parlerons de fiasco, malgré le fait que nous n'ignorons pas que cette gare a un trafic deux fois supérieur aux prévisions. Les cheminements piétons y sont mal étudiés. La place est limitée par un boulevard circulaire étriqué. Les autocars loués par des groupes ont du mal à stationner, surtout en cas de retards des TGV.

Ces gares sont grosses consommatrices de terres agricoles et les tarifs de parking sont élevés. La moitié des usagers de la gare d'Arles doit maintenant monter dans un autocar stationné devant le bâtiment voyageurs, pour rejoindre la Courtine par la route. Idem à Tarascon. Où est le progrès ? On peut même parler d'un allongement considérable des temps de parcours.

La FNAUT écarte donc déjà sans hésiter ce type de gare nouvelle soit à la périphérie des villes soit en pleine campagne. L'analyse de l'existant nous fait rejeter aussi certaines belles promesses de la SNCF sur une miraculeuse gare TGV à Toulon-Nord qui serait reliée à la vitesse de la lumière à tout le département du Var par des TER qui sont aujourd'hui les plus mauvais de France.

La FNAUT veut un TGV à la mode européenne, qui passe dans les gares existantes s'il faut y marquer un arrêt, car les gares existantes sont les lieux naturels de rabattement des transports urbains, des transports interurbains, des TER et plus tard des TER grande vitesse. Nous ne voyons aucun inconvénient à l'existence de shunts à grande vitesse à la périphérie des villes pour les TGV direct, par exemple un TGV direct au départ de Nice le matin, qui foncerait droit vers Paris.

Si nous appliquons à la lettre ces principes, il est évident que seul le scénario à un axe, qui passera par Marseille, Toulon et Nice, peut nous satisfaire.

J'aimerais aussi attirer l'attention des opposants au projet sur le risque que nous encourons si nous ne réalisons pas la LGV : le doublement de l'A8 sur des longues sections, la construction de la bretelle entre l'A8 et Cadarache pour dévier vers la Durance les trafics de la vallée du Rhône totalement saturée, le bouclage de l'A51, la construction d'une nouvelle plateforme aéronautique dans la plaine du Var.

Faut-il envisager une ligne nouvelle mixte voyageurs/fret. La FNAUT a sérieusement étudié cette solution et arrive sensiblement aux mêmes conclusions que Réseau Ferré de France et la SNCF. une ligne mixte voyageurs/fret n'aurait que peu d'intérêt pour 3 raisons.

La Côte d'Azur n'est pas une région de production industrielle, mais une région de consommation, donc plutôt génératrice de trafic diffus. La technologie du chemin de fer est mal adaptée à ces trafics, sauf à envisager le ferroutage, ce que la SNCF n'a jamais fait sérieusement. La conjugaison des caractéristiques contradictoires entre une LGV et le fret, c'est-à-dire courbe de grand rayon et

faible rang, conduirait à un renchérissement de près de 40 % et à la construction de nombreux tunnels.

Mais alors comment acheminer les milliers de camions qui passent chaque jour la frontière à Vintimille. La FNAUT préconise, pour l'Italie du sud, le merroutage vers Savone et Civitavecchia et, pour l'Italie du nord, l'Autriche, la Slovénie, etc, la desserte par le Lyon-Turin ou mieux encore par le futur tunnel ferroviaire du Montgenèvre.

Monsieur le président, j'aurais encore pu développer longuement la responsabilité qui attend les élus dans leur choix, face à la raréfaction et au renchérissement du pétrole, à l'accès de tous et à la préservation au droit du transport des populations les plus pauvres, mais je m'arrêterai là.

Philippe MARZOLF

Vous aurez la possibilité de faire un cahier d'acteurs, pour développer vos arguments.

Jean-Pierre ESTELA, vice-président du MNLE PACA (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement)

Merci à M. le Président de la CPDP, Philippe MARZOLF, de nous donner la parole. Mesdames, Messieurs les membres de cette commission, Mesdames, Messieurs les interpellateurs, Mesdames, Messieurs les participants à cette réunion de présentation du débat, bonsoir,

Nous sommes tous réunis sous les principes qui régissent le débat public : équivalence, argumentation et transparence ; sachons, les uns et les autres, nous y conformer. Notre mouvement s'y engage, comme dans tous les débats auxquels il participe partout en France.

Le MNLE a toute sa place dans ce débat essentiel pour ceux qui veulent structurer de manière cohérente les infrastructures des transports du réseau européen de la grande vitesse. Cette priorité européenne est une donnée essentielle de l'aménagement des territoires et du débat qui nous réunit ce soir à Marseille.

Dans l'articulation des espaces et des territoires, le couloir rhodanien est un axe majeur, et sa relation équilibrée avec les deux branches de l'arc méditerranéen est une donnée essentielle pour le développement des régions françaises et européennes.

Les Bouches-du-Rhône sont, de par l'histoire et la géographie, un pôle de compétence et d'activité majeur pour l'Europe. Son importance stratégique n'est plus à démontrer, encore faut-il que ses habitants et les élus qui les représentent en soient persuadés.

Le réseau européen, nous le soutenons, n'a de pertinence que s'il est le lien entre des réseaux régionaux fortement mis en cohérence les uns avec les autres.

Le TGV doit être un train pour le plus grand nombre des résidents et des visiteurs de nos régions et des métropoles qui les structurent, aujourd'hui bien moins que demain.

Aujourd'hui il y a : URGENCE, COHERENCE et NECESSITE à débattre de l'aménagement des territoires concernés ; je dis bien, de tous les territoires concernés ; par exemple les gapeçais sont aussi concernés que les niçois, les toulonnais, les marseillais ou les arlésiens.

Donc les TER, CORAIL, LER, BUS et TGV ne sont que des moyens, utilisés par les citoyens sur un réseau, ferroviaire et routier, qui irrigue et non une fin en soi.

Le débat public est une chance offerte aux 3 régions françaises concernées pour poser sur la place publique les enjeux de société que porte ce débat. Pour elles, comme pour chaque citoyen, la dimension européenne de ce projet doit être mise en valeur.

Le 29 mars, la CPDP, par la réunion thématique prévue, a fait un choix pertinent, en invitant les régions européennes concernées pour débattre, choix que nous soutenons pleinement.

Pour longtemps, nous en sommes convaincus, si nous n'y prenons garde, le train de l'histoire risque de partir en oubliant sur les quais la Région PACA, ce qui aura pour conséquence un déséquilibre au détriment de tous, dans les relations complexes entre la France, l'Italie et l'Espagne et donc sur les régions Rhône-Alpes et la Septimanie (Languedoc Roussillon) – urgence, cohérence et nécessité donc à mettre en place les solidarités et les concertations nécessaires.

Si les réunions organisées par la CPDP sont indépendantes l'une de l'autre, elles ont le même but : l'opportunité de réaliser l'infrastructure projetée et la construction du sens de l'action politique nécessaire à cette réalisation. Un maître mot : la solidarité des territoires, pour le bien public.

Pour notre part nous affirmons que l'enjeu n'est pas dans une hypothétique réalisation à 2020, mais dans une constante amélioration, une optimisation du réseau existant, et surtout son entretien. Il faut en 2006 pouvoir mieux circuler en train qu'aujourd'hui, les usagers des TER savent de quoi je parle !!!

Nous affirmons que la querelle des tracés est au mieux prématurée et pour nous sans fondement. Nous sommes obligés, pour assurer notre développement dans la réalité de la fin de l'ère du pétrole, de réaliser un deuxième axe ferroviaire qui ne se double pas de celui qui existe sur le littoral. Marseille, Toulon et Nice sont sur la voie royale dite PLM achevée de construire en 14 années au 19ème siècle.

Merci M. Freyssinet, plus connu pour un type de péniche et de canal, mais qui en 1879 fait voter un plan pour relier toutes les préfectures et sous-préfectures de France au moyen d'une harmonisation du réseau existant par 150 lignes nouvelles, soit 10 000 kilomètre de voies.

En 1914 plus de 97 % était réalisé : c'est le réseau actuel.

Je vous propose de dénommer ce projet « LGV Arc Méditerranéen », la partie dite LGV PACA n'étant qu'un maillon, qui sera de type mixte, avec des caractéristiques identiques à celles définies pour le contournement de Nîmes et Montpellier ; auquel ce barreau doit être raccordé en reliant, par Arles, Aix TGV et au-delà, soit par la PLM améliorée, soit par la voie nouvelle qui reliera Vintimille par Brignoles, le Muy et Nice.

Pour être cohérents, nous devons, par un phasage judicieux et concerté, réaliser le réseau nécessaire en apportant de façon régulière des améliorations à la vie quotidienne des citoyens qui vont financer ces investissements par leurs impôts et taxes.

Donc, des objectifs concertés à court (2009), moyen (2012) et long terme (2020 et 2030). Il y a urgence et nécessité, car le financement du projet est loin d'être bouclé et le bon usage des deniers public, plus qu'une vertu, est une nécessité.

Le 22 mars à Marseille dans le cadre de l'audition organisée par la CPDP, le MNLE, par ma voix, présentera ce qui constitue son cahier d'acteur.

Pour conclure, je vous propose de dire ensemble :

« L'avenir, il ne suffit pas de le prévoir, il faut surtout le rendre possible » avec Saint-Exupéry.

« Je m'intéresse à l'avenir, car c'est là que j'ai décidé de passer le restant de mes jours » avec Woody Allen.

Je vous remercie de m'avoir écouté, j'espère être entendu, en particulier par les décideurs politiques, bonsoir.

Jean-Pierre DUPORT

La culture de Réseau Ferré de France a totalement évolué. Je ne reviens pas sur ce que j'ai dit sur le TGV Est. Les gares nouvelles qui ont été prévues sont des gares pour des TGV jonction, c'est-à-dire des TGV qui vont permettre d'aller vers d'autres régions françaises ou à Roissy. L'essentiel de la desserte se fera à partir des centres-villes. La LGV SEA est conçue sans gare nouvelle entre Tours et Bordeaux.

Par ailleurs, l'intervenant indiquait qu'il fallait aller le plus directement au point d'arrivée. Jean-Claude Gaudin disait tout à l'heure qu'il fallait tenir compte de la situation de l'urbanisme de cette région et, je reviens sur ce que j'ai dit, sur le poids des agglomérations marseillaise, toulonnaise et niçoise. Dès que l'on se rapproche des grandes agglomérations, le problème de la grande vitesse se pose dans des conditions d'insertion urbaine qui sont très différentes. Tout est une question d'arbitrage. Le débat public permet de préciser les termes de cet arbitrage.

Questions-Réponses

Philippe MARZOLF

Je vous propose de prendre la question suivante : celle de Jacques FALIERS, de l'association de sauvegarde de l'environnement de Cuges.

Un représentant de l'association de sauvegarde de l'environnement de Cuges

Je vais parler au nom de notre association, car Jacques Faliers n'a pas pu se déplacer. Ce soir, j'entends deux discours différents : l'un qui mélange l'infrastructure et l'autre qui mélange la desserte. Ce sont deux choses que l'on ne doit pas mélanger. Le représentant de la FNAUT a dit que la gare des betteraves était une erreur et que les gares du TGV Méditerranée en étaient une autre. Quand je vais me garer à Aix-en-Provence TGV ou à Avignon-TGV et que je vois le nombre de voitures qui sont garées, il me semble que c'est un véritable succès. Les propos de Monsieur Gaudin sur le TGV Méditerranée en sont la preuve.

Par ailleurs, la gare d'Aix TGV qui a montré sa pertinence a été construite dans le cadre d'un futur développement sur la Côte d'Azur. Très objectivement, nous aurions aimé l'avoir il y a déjà

quelques années, mais l'histoire se représente aujourd'hui devant nous. J'ai bien compris que ceux qui n'avaient pas voulu de cette histoire ne voulaient pas se tromper une deuxième fois, mais ce n'est pas parce qu'ils se sont trompés il y a dix ans qu'ils doivent nous imposer un tracé passant par Marseille.

Pourquoi imaginer une gare Marseille-Blancarde alors que la gare d'Aix TGV a prouvé sa pertinence ? Il me semble que la SNCF à l'époque avait fait un barreau au nord et au sud de la gare pour permettre aux aménageurs de desservir la Côte d'Azur et de rejoindre plus tard la Côte d'Azur, Marseille et Barcelone sur l'axe méditerranéen, mais sûrement pas sur un axe qui desservirait des chapelles à grande vitesse La ligne à grande vitesse est faite pour permettre à des trains à grande vitesse de rouler. Il me semble que l'itinéraire par Marseille ressemble plus à un TER à grande vitesse.

Jean-Claude GAUDIN

Les élus de Marseille, quels qu'ils soient, se doivent de défendre une population très nombreuse (1 million d'habitants) : par conséquent, on souhaite aussi bénéficier de plus de TGV, de plus de liaisons avec Nice et au-delà. Nous faisons valoir ce point de vue avec modération, puisque nous sommes déjà servis par le TGV, mais nous ne voulons pas non pas rester une « zone à bronzer ». Nous voulons profiter de tous les moyens de transport modernes. Pour autant, il n'est pas interdit d'être intelligent et d'essayer de trouver les meilleures solutions. C'est l'objet du débat.

Jean-Pierre DUPORT

Il n'y a pas d'infrastructure sans une idée de la desserte. On ne peut pas faire l'un sans l'autre. L'infrastructure se fait au service d'une amélioration de la desserte de l'ensemble des besoins ferroviaires de la région.

Michel CROC

Le Comité d'orientation a demandé à Réseau Ferré de France d'approfondir 3 scénarios, les plus équilibrés : ce sont ceux qui apportent le meilleur service aux hommes et aux territoires, présentent une bonne insertion dans l'environnement et ont un coût raisonnable. Les 3 scénarios approfondis sont là pour pouvoir comparer, raisonner, discuter, regarder les dessertes.

Le représentant de l'association de sauvegarde de l'environnement de Cuges

Quelle est la pertinence d'une gare à Marseille-Blancarde ?

Gilles CARTIER

Ce sujet mérite d'être approfondi dans une réunion de proximité ou thématique. A l'évidence, aucune des solutions ne peut réunir tous les avantages ou tous les inconvénients. La gare de la Blancarde permet d'avoir des temps parcours améliorés pour les TGV jonctions, mais il s'agit d'une infrastructure relativement complexe à réaliser. De plus, il faut approfondir avec Réseau Ferré de France la réflexion sur les conditions d'exploitation. Je crois qu'il faut disposer de plus de

temps pour répondre à votre question : ce sera fait dans le cadre d'une réponse écrite. Je rappelle que Marseille disposera, y compris dans les autres scénarios, de l'ensemble des dessertes jonctions.

Philippe MARZOLF

Vous pouvez organiser une réunion avec Réseau Ferré de France, pour qu'ils vous montrent les études qu'ils ont réalisées pour élaborer ce scénario.

Jean-Claude MANRIQUE, Saint-Maximin

Je suis un citoyen de base. A Saint-Maximin, dans le centre Var, nous sommes très isolés. Beaucoup d'habitants prennent leur voiture pour aller travailler à Marseille, à Toulon ou à Aix et ils mettent au moins 2 heures. Nous n'avons aucun train. Il y a une ligne de chemin de fer qui pourrait faire la liaison entre Marseille et Toulon en passant par le centre Var, mais cette ligne est fermée et en train de pourrir. A Saint-Maximin, les gens ne peuvent pas payer une chambre à leurs enfants pour qu'ils aillent faire leurs études à Aix ou à Marseille. Autre cas, je connais une dame âgée, qui passe 5 heures dans le car pour aller voir son mari mourant à l'hôpital à Marseille. Les habitants de Saint-Maximin souhaitent avoir un TER. A la réunion de Toulon, vous avez beaucoup parlé d'une interconnexion TGV/TER. Est-il prévu dans votre projet une interconnexion par TER pour les communes du Centre Var (Saint-Maximin, Brignoles, etc.) ? Le TGV coûterait 5 000 euros à chaque foyer fiscal de PACA. Et nous, à Saint-Maximin, nous allons les voir passer à 400 kilomètres/heure et nous n'aurons même pas un train pour envoyer nos enfants en faculté à Marseille ou à Aix ! Il va y avoir bientôt un référendum sur la constitution européenne. Nous, voir passer des gens à 400 kilomètres/heure qui vont de Belgique en Italie, cela ne nous intéresse pas trop, même si vous, vous y trouvez un intérêt. Je suis un peu passionné, mais je voudrais que l'on nous comprenne. Nous avons un besoin. Le citoyen de base, avant d'acheter sa viande, il achète le pain. Mettez-nous un TER et après, parlons du TGV.

Philippe MARZOLF

Je ferai une petite remarque. Ceci est un débat public, apolitique. Merci de ne pas faire référence à des votes qui peuvent avoir lieu dans quelques mois.

Bernard GYSSELS

Vous avez évoqué deux sujets : la ligne Carnoules-Gardanne et l'interconnexion des couloirs avec la ligne existante.

La ligne Carnoules-Gardanne est fermée aujourd'hui au trafic fret et au trafic voyageurs. C'est une ligne à voie unique, qui traverse Brignoles, etc. et qui compte pas moins de 40 passages à niveau pour moins de 80 kilomètres de long.

Il y a deux ans, nous avons conduit une étude sur la possibilité de rouvrir la Carnoules-Gardanne, en faisant plusieurs hypothèses (10 TER et 16 TER). Nous avons calculé les aménagements qu'il serait nécessaire de faire pour pouvoir rouvrir cette ligne. Il faut maintenant aller plus loin pour voir quel service pourrait rendre cette ligne.

Sur l'interconnexion des couloirs avec la ligne existante, nous avons envisagé, au stade actuel, des études, 3 gares nouvelles plus une à la Blacarde. Les 3 gares nouvelles Nord-Toulon, Est-Var et Ouest-Alpes-Maritimes sont situées à l'intersection de la ligne classique et permettront une interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne existante.

Michel CROC

Il ne faudrait pas que les personnes qui sont dans la salle partent avec l'idée qu'elles vont payer 5 000 euros pour avoir la LGV. Ce chiffre nous a été annoncé dans le Var il y a deux jours et il semble reposer sur l'idée que, puisque le projet coûte de l'ordre de 5 milliards d'euros, il y aurait 1 million de personnes qui paieraient 5 000 euros : ce calcul repose sur l'idée que la LGV serait payée en totalité par les habitants du Var, ce qui est faux ! Ce ne sont pas les contribuables locaux, et encore moins les seuls contribuables du Var, qui vont payer en totalité la ligne. Ce chiffre de 5 000 euros, vous pouvez l'oublier.

Marie-Hélène FOURA, association de protection du site brignolais

Mardi à Toulon, Réseau Ferré de France et la SNCF ont dit que les contribuables allaient payer entre 80 % et 90 % de la totalité du financement du projet. Aujourd'hui, vous avez parlé de 50 %. Pourquoi une différence entre mardi et aujourd'hui ?

Philippe MARZOLF

Je ne me rappelle pas avoir entendu mardi Réseau Ferré de France dire entre 80 et 90 %.

Marie-Hélène FOURA

Nous sommes plusieurs à l'avoir entendu.

Jean-Pierre DUPORT

Je n'étais pas à Toulon, et je le regrette, car je crois que c'était un grand moment. Comme me le dit le préfet de région, on n'a pas entendu beaucoup les réponses aux questions qui ont été posées. J'ai dit que, dans la phase actuelle, le financement des études est réparti entre 50 % pour l'Etat et Réseau Ferré de France (25 % pour l'Etat et 25 % pour Réseau Ferré de France) et 50 % pour les collectivités locales. Le financement du projet sera déterminé le moment venu en fonction des participations que Réseau Ferré de France pourra apporter à ce projet et qui sont définies réglementairement (de l'ordre de 20 %), d'une participation à solliciter des fonds européens et ensuite d'un partage entre l'Etat et les collectivités locales concernées. Voilà ce que l'on peut dire aujourd'hui sur un projet qui est chiffré entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros.

Olivier KLEIN

De mémoire, j'ai retenu que la participation de Réseau Ferré de France était de l'ordre de 10 % plutôt que de 20 % suivant les variantes et que le reste, entre 80 et 90 %, devait être payé par les contribuables locaux, nationaux ou européens.

Philippe MARZOLF

Nous allons faire un atelier pédagogique sur le financement, pour mieux comprendre et avancer sur ce sujet.

Daniel CHEREF, ADSR, Cabriès

Je voudrais revenir sur le thème de la gare multimodale. La gare d'Aix-en-Provence a des résultats excellents, avec une fréquentation deux fois supérieure aux prévisions, mais, alors qu'elle a été conçue pour être raccordée aux réseaux TER et aux tramways, il n'y a pour l'instant aucun programme. Les collectivités territoriales de la région refusent d'écouter. Pour vous, il est vital que le réseau des TER soit inséré dans le système de la future LGV. Comment allez-vous faire pour inciter l'ensemble des collectivités territoriales à jouer leur rôle et à travailler en harmonie avec l'ensemble du projet ?

Michel CROC

L'ensemble des collectivités territoriales ont coopéré au programme d'études que nous vous présentons. Je vais donner quelques indications concrètes sur ce travail.

L'agglomération de Nice a réfléchi de façon intense et responsable à la création d'un pôle multimodal à St Augustin, où la LGV rencontrerait les TER, serait à proximité de l'aéroport, serait au bout de la ligne de tramway.

Si on choisit le scénario qui passe par Marseille, on aura un véritable pôle multimodal à la Blancarde.

Pour la gare d'Aix TGV, les collectivités territoriales, le département des Bouches-du-Rhône avaient prévu à l'origine un transport commun en site propre sur la route départementale n°9. Mais ce projet a eu beaucoup de malheurs avec les enquêtes publiques, le commissaire enquêteur, le Conseil d'Etat. Je pense que ce n'est pas de la faute des collectivités territoriales s'il n'y a pas de liaison par route efficace entre la gare d'Aix TGV, l'aéroport et la ville d'Aix-en-Provence.

Philippe MARZOLF

Comment travaillez-vous avec les collectivités ?

Michel CROC

Réseau Ferré de France travaille avec Marseille Provence Métropole, Toulon Provence Métropole et la communauté d'agglomération de Nice sur la création de pôles d'échanges multimodaux

Daniel CHEREF

Le transport collectif sur route n'est pas suffisamment performant pour être attractif. Du reste, vous auriez pu préciser que, sur la gare de l'Arbois, il est prévu un faisceau de chaque côté pour recevoir un transport de type RER. Quand la gare TGV de l'Arbois va-t-elle être raccordée avec un transport collectif performant de type RER ?

Michel CROC

Notre réflexion a évolué. Aujourd'hui, nous envisageons plutôt de prévoir des TER à grande vitesse (trains inter-cités) sur la ligne elle-même. Cela figure dans le dossier.

Martine SCARELLA, riveraine de la voie ferrée Marseille-Toulon

J'aurais souhaité interpeller Monsieur Gaudin et je regrette qu'il soit parti. Je suis riveraine de la voie ferrée Marseille-Toulon et je ne suis pas d'accord pour que circule sur cette voie une LGV qui augmentera le trafic et les nuisances sonores.

Bernard GYSSELS

Dans le scénario approfondi Nord Marseille-Nord Toulon, la LGV passe en surface au droit de St Louis, St André et St Henri. Au niveau du MIN des Arnavaux, nous envisageons un tunnel qui plonge sous Marseille et qui ressort à proximité de St Marcel. Là, nous sommes à nouveau en aérien sur 4 ou 5 kilomètres et, avant d'arriver à Aubagne, le projet part en souterrain sous Aubagne pour aller en direction de Nord Toulon. Vous avez raison : dans ce scénario, il y a deux passages à l'air libre dans Marseille : si ce scénario était retenu, des études acoustiques et d'insertion paysagère seraient conduites et adaptées au projet.

Monsieur VALETTE, représentant de Jean-Claude GAUDIN

A la sortie du tunnel actuel des Tuileries, les TGV rentrent dans Marseille et circulent déjà aujourd'hui à une vitesse élevée : il n'y a pas de problème majeur lié à cette traversée. C'est une question de vitesse et de protection anti-bruit.

Martine SCARELLA

Je pense que le nombre de TGV va augmenter.

Monsieur VALETTE

Marseille est un nœud ferroviaire difficile. Le projet présenté évite ce nœud ferroviaire et fait une jonction avec les deux gares et le TER qui répond à beaucoup de questions.

De la salle

Il y a deux entreprises Seveso II entre St Marcel et Aubagne.

Monsieur VALETTE

Le problème se pose déjà aujourd'hui. Il y a des trains, il y a des voitures, il y a des habitants. Il y a des périmètres de protection. On respecte déjà un certain nombre de règles.

Philippe MARZOLF

Ce sont des couloirs de 7 kilomètres de large qui ont été étudiés. Pour l'instant, il n'y a pas de tracé. Il y aura certainement des études complémentaires à faire.

Olivier KLEIN

Combien de TGV circulent aujourd'hui et combien circuleraient demain dans la vallée de l'Huveaune à horizon du projet ?

Bernard GYSSELS

Le nombre de TGV passerait de 14 à 36 et le nombre de TER de 65 à 130 en 2012. Bien évidemment, dans un tel cas de figure, des études de protection acoustique sont menées.

Philippe MARZOLF

Passons à la question n°4, de Monsieur Bertholier. Manifestement, Monsieur Bertholier n'est plus dans la salle.

Olivier KLEIN

Il s'agit d'une question sur le tracé exact en pays d'Aix. Je pense que l'on n'en est pas du tout au stade des tracés exacts.

Jean-Loïc BAUCHET, Cuges-les-Pins

Je m'interroge sur l'idée de grande vitesse. On n'a pas beaucoup parlé des usagers, et notamment les usagers du futur axe Barcelone-Milan. Une partie des scénarios qui sont envisagés passe par Marseille. Cela va occasionner un gain de temps de 10 minutes entre Marseille-Nice. En

contrepartie, cela va nécessiter 10 minutes de plus pour ceux qui rejoindraient les grandes métropoles et qui utilisaient le grand axe. Je me pose donc la question sur l'idée de grande vitesse, en sachant que la desserte des gares entre Barcelone et Marseille pourrait occasionner des retards à Montpellier, Narbonne et Perpignan. Etes-vous toujours en adéquation avec les prescriptions du CIADT au niveau de la grande vitesse ?

Bernard GYSSELS

Si j'ai bien compris la question, en fait, vous attirez l'attention sur la comparaison des temps de parcours entre Marseille et Nice et entre Nice et Paris. Les 3 scénarios approfondis présentent des caractéristiques différentes dans les temps de parcours, dans les coûts (de 5,1 à 5,6 milliards d'euros), dans les performances en gains de voyageurs. C'est vraiment une question qui est posée. Il faut approfondir les études pour choisir le scénario à retenir.

Jean-Marc COPPOLA, Président du Comité régional du tourisme PACA

Mesdames, messieurs, c'est, je crois, la première fois qu'un organisme de tourisme comme le CRT est sollicité dans un débat concernant le développement du transport ferroviaire. Je m'en félicite d'autant plus que le tourisme – qui englobe tourisme marchand, d'affaires et de congrès, social et associatif – est un secteur très important de notre économie régionale et s'il fallait illustrer mon propos, je ne citerais que 4 chiffres :

- 33 millions de touristes par an ;
- 240 000 emplois en haute saison ;
- 10 milliards d'euros dépensés par les touristes en région ;
- 11,4 % du PIB régional, soit le double du taux national.

PACA est la première région d'accueil des touristes français et la 2^{ème} pour les touristes étrangers.

C'est dire si nous sommes attentifs à tout ce qui participe au développement et au rayonnement de la région, et la réalisation de la LGV est un élément indispensable au devenir touristique de notre région. Indispensable pour l'avenir de la région en termes de désenclavement, de préservation de l'environnement et de désengorgement des voies actuelles, routières et autoroutières, ferroviaires et aériennes.

Pour étayer mon propos, je ferai tout d'abord référence aux retombées du TGV Paris Méditerranée sur les pratiques touristiques dans les Bouches-du-Rhône, le Vaucluse et l'aire toulonnaise. Les chiffres issus de l'Observatoire régional du tourisme parlent d'eux-mêmes :

- En 1997, 14 % des touristes utilisaient le train pour venir dans notre région. Cela représentait 3,5 millions de personnes.
- En 2003, le train est utilisé par 21 % des touristes, soit 5,6 millions de personnes. C'est une augmentation de 60 % dans ces trois zones atteignant 60 % dans les Bouches-du-Rhône, où le nombre de touristes utilisant le train a doublé.

Parallèlement, la fréquentation des transports aériens a progressé, pendant que la part d'utilisation de l'automobile est passée de 72 à 60 %. C'est dire si, dans notre région, fragilisée par les pics de pollution pendant les mois d'été, toute amélioration de la qualité de l'environnement doit être encouragée. Mais l'accessibilité de la région, surtout à l'est, reste une difficulté majeure.

En effet, malgré le TGV Méditerranée, notre région connaît encore des difficultés d'accès de ses territoires situés à l'est du Var et les Alpes-Maritimes. Cet enclavement est particulièrement pénalisant, quand on sait que :

- Plus de 60 % de l'offre d'hébergement touristique de la région se concentrent sur l'est du Var et les Alpes-Maritimes et près de la moitié de la consommation touristique annuelle est générée dans les deux départements du Var et des Alpes-Maritimes.
- Ce qui correspond à 62 % des emplois touristiques dans ces deux seuls départements.

On constate donc que l'est de notre région tient une place importante dans l'économie touristique de PACA. Pour désenclaver cette partie de la région, il devient urgent de décider des voies nouvelles de communication et d'aménagement des territoires utiles pour les touristes et pour les visiteurs qui sont souvent des amis, de la famille mais aussi utiles pour les populations de la région.

Outre l'augmentation du nombre de touristes, qui ne doit pas être ressentie comme une contrainte, il est intéressant de voir que cette ligne ferroviaire répondra aux nouveaux comportements en matière de tourisme. En effet, que constatons-nous depuis quelques années ?

- On part moins longtemps, mais plus souvent. Les courts séjours, les week-ends prolongés au printemps et à l'automne se multiplient.
- Les gens sont moins statiques, curieux, avides de connaissances, de rencontres, ils se déplacent beaucoup plus à l'intérieur de la région.

Ainsi, et même si la saison estivale demeurera forte, cet étalement dans le temps et dans l'espace va dans le sens d'une meilleure valorisation économique et surtout de la pérennisation de l'emploi sur l'année. C'est une façon de lutter contre la précarité.

Au regard de tous ces éléments, en ma qualité de président du CRT PACA, me faisant l'écho de nombreux acteurs du tourisme, notamment ceux qui siègent au sein même du conseil d'administration, j'affirme que notre région a besoin de la LGV. Pour cela, le consensus sur cette question d'intérêt général me paraît être la clé, en sachant que la première question à laquelle nous devons répondre aujourd'hui est celle de l'opportunité. Ensuite et seulement ensuite viendra la question des tracés, mais à ce moment-là, comme nous avons su le faire pour l'arrivée du TGV Méditerranée en 2001, nous réfléchirons et travaillerons tous ensemble avec le souci, j'en suis convaincu, de l'intérêt général.

Fort de l'expérience du débat autour du TGV Méditerranée dans les années 80-90, aujourd'hui, le débat public implique beaucoup plus les collectivités locales qu'à l'époque. Cela permettra de ne pas réitérer des oublis ou des erreurs, comme la virgule d'Avignon ou la situation de la gare d'Aix-en-Provence, qui aurait pu être connectée à l'axe ferroviaire Rognac, Aix-en-Provence, etc. C'est bien en amont que les collectivités avec Réseau Ferré de France, la SNCF et l'Etat doivent se positionner pour avoir un vrai maillage des voies de communication. Il ne faut pas mettre les

collectivités locales devant le fait accompli, avec certains qui décident et ensuite on demande aux collectivités locales de réparer les erreurs et les oublis faits avant.

Louis ALOCCIO, vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence

Il est 20 heures 45. Je vais essayer de faire une intervention à grande vitesse !

Il y aura peu d'élus pour une LGV alors qu'il y aura beaucoup de candidats. Si nous n'avons pas cette LGV, d'autres vont profiter des flux qui vont se créer entre l'Europe du Sud-Ouest, l'Europe de l'Est, l'Europe du Sud-Est et l'Europe du Nord. Que voulons-nous ? Regarder passer les trains ou monter dans le train ? Monter dans le train bien sûr !

Par ailleurs, les métropoles européennes sont en compétition. Marseille, il faut oser le dire, n'est pas une métropole européenne. Si Marseille laisse passer le train, elle voit s'éloigner son ambition de devenir une vraie métropole européenne à égalité avec Lyon, Barcelone, Milan ou Turin. L'enjeu de la LGV doit être regardé d'hélicoptère. Nous n'avons pas le droit, vis-à-vis de nos enfants, de le laisser passer. Pour nous, le tracé idéal est donc celui qui conforte un arc méditerranéen.

On a imaginé que la LGV pourrait passer par la campagne d'Aix. C'est une hérésie ! Il faut se l'interdire au nom de l'environnement ! Elle n'est pas raisonnable. Le tracé que nous soutenons, et en cela nous soutenons la position de la communauté urbaine de Marseille et celle du Conseil général des Bouches-du-Rhône, est le tracé qui passe par Marseille, pour toutes ces raisons. Ce tracé offre de multiples avantages, parce qu'en particulier il utilise des couloirs existants : il est celui qui cause le moins de nuisances.

Enfin, regardons le problème du coût en rapport à la catastrophe économique qu'il y aurait si nous n'avons pas cette LGV. Tout le monde sait que la richesse se crée lorsque les échanges entre les hommes s'accroissent.

Pour conclure, je voudrais dire qu'il y a une ardente obligation à cette LGV, pour des raisons économiques, environnementales et sociales.

Sur l'économie, je vous l'ai dit, la nécessité d'une grande métropole européenne, interconnecter les métropoles en elles, c'est tout à fait indispensable. Une troisième idée a été soulevée. En ayant cette LGV, on relie les deux aéroports de Nice et de Marseille Provence. Il faut savoir que Nice a le double du trafic de Marseille Provence et la moitié de sa surface. Si nous avons la LGV, avec Nice et Marseille Provence, nous avons le 3^{ème} aéroport de France. Si nous n'avons pas cette ligne, c'est Lyon qui l'aura et nous deviendrons, nous Marseillais, les banlieusards des Lyonnais.

Sur l'environnement, la solution qui passe par Marseille optimise des couloirs existants : c'est celle qui offre le moins de nuisances.

Enfin, il est bon de rappeler l'impact social de cette décision : la circulation des hommes et des biens a un impact sur l'emploi.

Encore une fois, c'est en créant les conditions pour améliorer nos échanges entre les différentes capitales et nous devons, Marseille, être au cœur de ce dispositif en tant que métropole régionale, que nous contribuerons à créer de la richesse et, j'ose dire, à créer de l'emploi.

La solution la plus humaine est la solution qui conforte l'arc méditerranéen et qui passe par Marseille. Je ne dis pas cela pour des raisons marseillo-marseillaises.

Questions-Réponses

Un participant

Jean-Noël Guérini ne veut pas financer la LGV. Il faut situer le réseau ferré dans son contexte. Les trois plus grandes villes françaises sont Paris, Lyon, Marseille, PLM. La LGV doit passer par Marseille.

Ikhlef BENHYAHIA, Brignoles

Je suis parti de Marseille parce que je ne pouvais plus rien acheter à Marseille, à cause de l'effet TGV. Et je ne suis pas le seul à ne pas pouvoir me loger à Marseille et dans ses environs, à cause du TGV. Alors, messieurs, vous pouvez me parler de l'Europe, pour moi, c'est de l'arnaque ! Moi, mes enfants, mes petits-enfants ne pourront plus jamais se loger dans la région. Surtout que l'on ne me dise pas que l'on construira des immeubles sociaux. C'est ce que l'on a répondu mardi à Toulon : c'est terrible. On paye une fortune en impôt, pour que les étrangers achètent et nous, pour faire un crédit, il nous faut gagner 50 000 francs par mois de salaire pour acheter une maison correcte. Les touristes ont des millions pour acheter et nous, on n'en a pas. Le TGV, c'est bien joli, mais les touristes, ce n'est pas bon pour nous. Pour finir, je ne comprends pas pourquoi des milliards d'euros sont dépensés pour gagner 15 minutes sur un temps de trajet.

Philippe MARZOLF

Je rappelle que le coût du projet est estimé à 5,6 milliards d'euros.

Jean-Marc COPPOLA

Il ne faut pas accuser le tourisme de faire monter les prix du foncier : le foncier augmente y compris là où il n'y a pas de TGV.

Sylvie ANDRIEUX

L'effet TGV n'est pas seul en cause dans la flambée des prix du foncier. La pression foncière dure depuis plusieurs années, à cause de la carence de logements sociaux. En application de la loi SRU, les communes de plus de 50 000 habitants devraient construire 20 % de logements sociaux : nous sommes en retard de 96 000 logements et au rythme de l'absorption que nous avons actuellement, il nous faudrait 30 ou 40 ans. Hélas, vous en souffrez, beaucoup de monde, et toutes les couches de la population en souffrent, mais il ne faut pas polariser uniquement sur l'effet TGV.

Jean-Pierre DUPORT

Une LGV n'est engagée que si elle a une rentabilité pour la société que nous calculons. On n'engage pas une opération de cette envergure pour le plaisir de dépenser des milliards. Nous quantifions un certain nombre d'avantages, par exemple la réduction de l'effet de serre et la réduction de la consommation d'énergie, et nous déterminons la rentabilité du projet. Ce n'est que si le projet a une rentabilité minimale que l'on s'engage à le réaliser.

Philippe MARZOLF

Je vous propose de donner la parole à Olivier Klein, qui a balayé les quelque 38 questions qui ont été posées ce soir et qui les a classées par thème.

Olivier KLEIN

Nous avons des questions sur le développement des TER : qu'est-il envisagé pour la desserte du centre Var ? va-t-on de la ligne classique Marseille-Nice, quid du retard des aménagements sur Aix-Marseille ? Peut-on faire confiance à Réseau Ferré de France ? Nous avons ensuite des questions sur les connexions TER/TGV, les gares mixtes, l'opportunité d'avoir des gares mixtes. Je n'insiste pas, car nous en avons déjà parlé.

Après, nous avons des questions sur le projet : est-ce que le projet ne devrait pas desservir les aéroports pour permettre une ouverture vers l'Europe ? Nous avons une question sur la concurrence train/avion (elle a été posée). Nous avons une question sur le ferroutage : qu'est-ce que le projet amène en termes de ferroutage ? Nous avons une question sur la pression foncière et les conséquences immobilières : elle vient d'être posée.

Nous avons des questions sur le financement : comment financer le projet ? Qui va payer ? Quelle répartition ? Quel est le coût des différents scénarios ? Y a-t-il des différences dans la prise en charge des surcoûts ?

Nous avons une question sur la coordination entre le projet et les opérations d'urbanisme, entre Réseau Ferré de France et les différentes collectivités.

Nous avons une question qui insiste sur la liaison avec l'Italie : qu'en pensent les Italiens ? Que souhaitent-ils ?

Nous avons deux questions qui demandent des précisions de tracés : des précisions de tracés dans le pays d'Aix, des précisions sur la solution de Marseille.

Nous avons beaucoup de questions sur l'opportunité d'un passage par Marseille : quel impact sur la circulation dans Marseille ?

Des questions plus générales sur TGV et aménagement du territoire. Un participant demande un retour d'expérience sur ce qui s'est passé ailleurs.

Des questions concernent le débat : quels sont les critères de choix entre les différents scénarios ? Comment va-t-on s'assurer du respect des recommandations issues du débat ? Réseau Ferré de

France va-t-il vraiment tenir compte de ce qu'on dit ? Les politiques vont-ils tenir compte de ce qu'on dit ?

Philippe MARZOLF

Je vous rappelle que toutes les questions posées par écrit recevront une réponse par écrit. Toutes les questions et toutes les réponses seront accessibles au public sur le site Internet et dans les différents locaux de la Commission.

Je vous propose de prendre encore quelques questions.

Patrick WILSON, Association de sauvegarde de l'environnement de Cuges.

Le CIADT a validé l'idée d'une LGV pour desservir le plus rapidement possible Nice. Le passage par Marseille met en évidence un temps de parcours plus long, des contraintes techniques difficiles, un impact sur l'environnement très lourd et un coût plus élevé. Pour quelle raison ce scénario est-il mis au débat public ?

Jean-Pierre DUPORT

On l'a mis au débat public, parce que le comité d'orientation qui a été mis en place avec les différents partenaires (Conseil régional, conseils généraux, agglomérations et Etat) a demandé que Réseau Ferré de France examine puis approfondisse un scénario qui passerait par Marseille : c'est le scénario Nord-Marseille.

Olivier KLEIN

Ce n'est pas la commission qui décide de mettre tel ou tel scénario un débat. C'est la responsabilité du maître d'ouvrage que de préparer son projet et de le soumettre au débat. Nous le prenons comme Réseau Ferré de France nous l'a donné.

Philippe MARZOLF

Passons à la question 37, de Pierre-Alain Ménant de Marseille. Manifestement, il passe son tour. Passons à la question 23, de Patrick Bertholier. Il est parti. Passons à la question 31, de Monique Cordier, du CARNAQ. Qu'est-ce que le CARNAQ ?

Monique CORDIER, Président de CARNAQ, Marseille

C'est le Carrefour national des associations et comités d'habitants. Je suis aussi présidente de la confédération des comités d'intérêt de quartier de Marseille et des communes environnantes. Je m'interroge sur les critères qui vont vous permettre de faire un choix entre les trois trajets : les débats publics, la pression de certaines institutions, les problèmes économiques ?

Michel CROC

Pour le moment, ce qui compte, ce sont vos avis et vos remarques : on va tirer de la concertation la dimension humaine du projet. Ensuite, cette dimension humaine s'intègre dans des critères sociaux, des critères techniques et des critères de coût. Et les critères de coût se terminent par des critères politiques : qui va financer le projet ? Pour quel montant ? À quelle date ? Je récapitule. Dans l'ordre, il y a les critères humains, les critères techniques, les critères économiques. Il faut que l'on arrive à faire, pour les hommes et les femmes du pays, des solutions techniquement réalisables et que l'on arrive à monter le financement.

Jean-Pierre DUPORT

Je ne peux pas laisser dire que l'on ne peut pas avoir confiance en Réseau Ferré de France. Vous pouvez avoir confiance en Réseau Ferré de France. Sur des sujets comme Aix-Marseille, nous avons fait notre travail. Nous avons étudié le projet. Nous ne sommes pas les seuls financeurs du projet. Voilà.

Pour avoir été délégué à l'aménagement du territoire, je peux vous dire que les infrastructures sont un élément important de la stratégie de développement, mais que la stratégie de développement se fait là. Une infrastructure est la meilleure ou la pire des choses : c'est la pire si elle permet aux habitants et aux forces économiques de partir ou c'est la meilleure si elle permet d'attirer des habitants et des acteurs économiques et d'asseoir un projet de développement. Et le projet de développement est le fait des acteurs politiques, économiques et sociaux locaux.

Sur le respect des recommandations issues du débat, je crois pouvoir dire modestement que nous avons reçu les félicitations de la CNDP la semaine dernière sur la manière dont nous les avons tenus informés des suites du débat public sur CDG express.

Philippe MARZOLF

Si les arguments du public sont pertinents, cohérents, répondent à un besoin d'intérêt général, le maître d'ouvrage est moralement obligé de les reprendre à son compte. Pendant ces 4 mois de débat public, nous allons essayer de faire émerger tous les points de convergence et de divergence. Nous veillons à ce que les arguments soient pris en compte par le maître d'ouvrage dans sa décision finale. Nous allons clore cette soirée. Vous étiez 300 personnes.

Alain OHREL

Le temps de parole a été réparti de la manière suivante : 55 minutes pour les réponses de Réseau Ferré de France et 1 heure 20 pour les interventions extérieures.