

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

Ouverture

Christian FREMONT

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

Le projet de LGV engage notre avenir commun pour plusieurs générations voire pour plusieurs siècles. Compte tenu de la croissance du trafic, le transport ferroviaire représente la seule alternative crédible aux transports routier et aérien. A l'échelle nationale, le TGV transforme notre relation au territoire. Il abolit les distances et les remplace par des temps de parcours. Tenue éloignée du réseau à grande vitesse, notre région risquerait d'être marginalisée, alors que se développe l'axe Turin-Lyon-Barcelone qui tangente la région PACA, mais qui ne la traverse pas.

Un tel projet a un coût et un impact sur l'environnement. La bonne insertion de ce projet sera un enjeu majeur que RFF a d'ailleurs largement intégré. De là d'ailleurs découle son coût, qui sera plus élevé que la moyenne des autres projets. Sur ce sujet, nous devons faire preuve de réalisme et de sens des responsabilités, car ce seront essentiellement des financements publics qui seront mobilisés.

Depuis le mois de novembre 2003, j'ai réuni un Comité d'orientation qui rassemble les grandes 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 dans les délais. Pour éclairer le gouvernement, le débat public est une opportunité unique donnée à tous de comprendre les enjeux, les avantages et les inconvénients des différentes hypothèses et d'en débattre, en dépassant les intérêts particuliers.

Soyez conscients que ce projet est fragile. Au moment de la décision, toute divergence de fond entre les acteurs politiques et économiques de la région serait mortelle pour le projet, comme elle l'a été il y a quelques années pour d'autres projets.

Présentation du débat public

Philippe MARZOLF

Président de la Commission Particulière du Débat Public

La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée par une loi de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national. Elle nomme le cas échéant la CPDP, une commission chargée, elle, de l'organisation et de l'animation du débat public. Son objectif est de permettre une bonne information et une participation active des citoyens, et ce pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce RFF. Ses principes sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation. A l'issue du débat, fin juillet 2005, un compte-rendu et un bilan seront publiés respectivement par le

Président de la CPDP et le Président de la CNDP. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera à la fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Nous avons interrogé une centaine d'acteurs de la région pour élaborer les modalités d'organisation du débat public. Les premières questions du débat portent sur l'opportunité de la LGV (améliorer les déplacements dans la région PACA), les objectifs du projet (créer une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse entre Marseille, Toulon et Nice) ainsi que les caractéristiques du projet (comparer les avantages et les inconvénients de chaque scénario proposé par RFF).

Les documents d'information recouvrent les dossiers du débat (présentation du débat public, dossier du maître d'ouvrage et cahiers d'acteurs) et le journal du débat, qui comptera cinq numéros. Les moyens de diffusion de l'information et de l'expression du public sont multiples : accueil du public dans les locaux de la CPDP à Marseille, Toulon et Nice, systèmes de questions-réponses, numéro vert, site Internet, cartes T, courriels, tractage dans les lieux publics, expositions, opérations auprès des scolaires et des étudiants. Toute question écrite recevra une réponse écrite. La participation des citoyens se concrétisera grâce à trois réunions générales de lancement à Marseille, Toulon et Nice, des auditions publiques, huit réunions thématiques, des ateliers pédagogiques, treize réunions de proximité et trois réunions générales de synthèse à Marseille, Toulon et Nice.

Questions-Réponses

Bernard DESTROST, secrétaire de l'association de sauvegarde de l'environnement de Cuges, s'interroge sur l'intérêt d'un débat public, dans la mesure où, lui semble-t-il des orientations sont déjà prises par les hommes politiques de la région.

Philippe MARZOLF assure qu'« aucune décision n'est prise et que c'est l'expression des citoyens dans le cadre du débat public qui va permettre d'éclairer la décision du maître d'ouvrage sur l'opportunité du projet. »

Jean-Pierre DUPORT confirme ces propos et cite l'exemple du projet CDG Express, pour lequel la solution qui a été approuvée par le conseil d'administration de RFF n'était pas la solution initiale sur laquelle RFF avait travaillé, mais une solution issue du débat public.

Présentation du projet LGV PACA

Jean-Pierre DUPORT, Président de Réseau Ferré de France

La décision de doubler le nombre de kilomètres de ligne grande vitesse à un horizon de 20-30 ans a été prise par les pouvoirs publics lors du CIADT de décembre 2003. Ce CIADT prévoit la réalisation à cette échéance d'une douzaine de projets ferroviaires dont la LGV PACA.

RFF est persuadé de l'opportunité de réaliser cette LGV PACA. L'intérêt de ce projet tient à sa double vocation : le développement de la grande vitesse afin de mieux relier la région PACA aux autres régions européennes et l'amélioration des services ferroviaires quotidiens au sein de la région en apportant la grande capacité.

Ce projet a vu le jour avec le soutien des partenaires ici présents. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour conduire un projet mieux défini, mieux compris, mieux partagé et qui satisfera les attentes du plus grand nombre.

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

La Région souffre actuellement de deux handicaps : l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes qui pénalise le développement du TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas uniquement d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et à Nice.

L'enjeu de la grande vitesse – La LGV désenclavera les Alpes-Maritimes et le Var et rapprochera les grandes villes de l'arc méditerranéen. La première ambition de la LGV PACA est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région. En 2020, la LGV permettrait ainsi de gagner 2 heures 45 entre Marseille et Gênes et une heure entre Marseille et Nice ; les temps de parcours seraient diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV PACA fera du train une alternative performante à la voiture.

L'enjeu de la grande capacité – Entre Marseille et la frontière italienne, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains, ce qui engendre des problèmes de saturation. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains inter-cités à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales.

La réalisation de la LGV PACA prendra en compte l'environnement exceptionnel de la région. Le projet s'attachera à préserver l'agriculture, la biodiversité, la ressource en eau, les paysages naturels et le patrimoine historique.

Afin de mieux desservir la région, vingt scénarii ont été envisagés à partir de trois hypothèses :

- un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon, Nice ;
- deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part ;
- trois axes pour une desserte séparée de Marseille, Toulon et Nice.

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 : trois de ces scénarios, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Gilles CARTIER, Directeur régional SNCF

Nous cherchons à proposer une offre qui bénéficie à la plus grande part de la population, qui constitue une véritable alternative à la route et à l'avion et qui dessert autant que possible les centres villes. A cet effet, différents trains peuvent être envisagés :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs 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.

Quel que soit le scénario retenu, tous les TGV province-province s'arrêtent à Marseille. 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 : au nord de Toulon, dans l'est du Var et dans l'ouest des Alpes-Maritimes. Dans le scénario Nord-Marseille, nous envisageons de créer une gare supplémentaire à la Blancarde, qui serait réservée aux TGV pour la province, la gare St-Charles restant la gare des TGV pour Paris.

Interventions des interpellants

Sylvie ANDRIEUX, Conseil régional PACA

Les enjeux de ce projet sont forts pour la région :

- relier l'est de la région au réseau grande vitesse national ;
- relier entre elles les grandes villes de l'arc méditerranéen entre Gênes et Barcelone ;
- permettre de mieux relier entre elles les agglomérations de Nice, Toulon et Marseille.

Grâce à la LGV, les transports collectifs gagneront des parts de marché face à la route. Des voies de chemin de fer supplémentaires offriront des possibilités nouvelles de circulation de TER. Une meilleure liaison entre nos agglomérations régionales permettra une irrigation en profondeur du territoire. La LGV constituera pour la population de la région une offre de transport alternative à la voiture et à l'avion : il s'agit d'un enjeu fort pour la région, dont les infrastructures routières et autoroutières sont surchargées. La réalisation de ce projet suppose une bonne coordination entre les différentes autorités régulatrices de transport. En outre, le développement des transports collectifs que permettra la LGV contribuera à limiter les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Enfin, il faudra porter la plus grande attention aux conditions d'insertion de la ligne dans l'environnement.

Nous sommes aujourd'hui au début du processus. Le débat public porte sur l'opportunité du projet et sur ses caractéristiques. S'il est décidé de poursuivre le projet, il conviendra d'affiner les études. Gardons-nous de brûler les étapes. Prenons le temps de débattre des objectifs du projet et de l'opportunité de sa réalisation. Le débat sur le tracé viendra en son temps. Je crois au caractère rassembleur de ce projet, dès lors que chacun est convaincu que l'intérêt général est en jeu.

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

Je voudrais confirmer à mon tour qu'aucune décision n'est prise. La LGV PACA est un projet qui va structurer notre région pour une centaine d'années. 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 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. 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. Dans les Alpes-Maritimes, il faut veiller d'ores et déjà à la possibilité de poursuivre la LGV vers l'Italie.

Par ailleurs, la mise en réseau des métropoles régionales se heurte aujourd'hui à la saturation des infrastructures de transport. La LGV doit proposer des liaisons de grande capacité rapides et directes entre les grandes métropoles de la région. Dans cet esprit, on ne peut ignorer la desserte de Marseille.

Enfin, le département des Bouches-du-Rhône fera valoir trois préoccupations spécifiques : la réalisation d'une troisième voie ferrée entre Marseille et Aubagne, la prise en compte des contraintes environnementales et la liaison avec l'aéroport Marseille-Provence.

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

Ce projet est capital car il doit ancrer définitivement notre région au cœur de l'arc méditerranéen. 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.

Les grandes villes (Marseille, Aix, Toulon, Avignon, Nice) représentent 74 % de l'emploi régional. Compte tenu de la saturation de nos routes et autoroutes, il faut privilégier le rail. Nous sommes donc favorables à une LGV PACA qui desservirait les zones denses de population pour l'emploi et pour l'économie. Bien entendu, nous pensons à nos amis niçois et nous comprenons la nécessité de gagner du temps. C'est la raison pour laquelle nous proposons que la nouvelle ligne s'arrête non pas à la gare St Charles, mais à la Blancarde, dans une gare multimodale souterraine.

Sur les modalités, fort de l'expérience du TGV Méditerranée, je ne doute pas de la capacité des techniciens de RFF de trouver des solutions techniques (tunnels, viaducs, etc.) à tous les problèmes que poseront la nouvelle ligne et son insertion dans l'environnement de la région.

Claude JULLIEN, délégué régional de la FNAUT PACA

La FNAUT est soucieuse de soutenir les moyens de transport les plus respectueux de l'environnement. Elle 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 ;
- 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.

Par ailleurs, la FNAUT écarte les gares nouvelles soit à la périphérie des villes soit en pleine campagne. Elle 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. 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.

Pour le fret, nos études nous conduisent à conclure, comme RFF et la SNCF, qu'une ligne mixte voyageurs/fret n'aurait que peu d'intérêt. Pour soulager le trafic routier sur l'A8, nous préconisons, pour le fret pour l'Italie du Sud, le merroutage vers Savone et Civitavecchia et, pour l'Italie du nord, la desserte par le Lyon-Turin ou mieux encore par le futur tunnel ferroviaire du Montgenèvre.

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

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.

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

Le tourisme est un secteur très important de notre économie régionale, puisqu'il représente 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} des touristes étrangers. La réalisation de la LGV est indispensable au devenir touristique de la région : désenclavement de l'est de la région, préservation de l'environnement, désengorgement des voies actuelles. En plus, cette ligne ferroviaire répondra aux nouveaux comportements en matière de tourisme. Les courts séjours, les week-ends prolongés au printemps et à l'automne se multiplient. Les touristes se déplacent beaucoup plus à l'intérieur de la région. 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. Au regard de tous ces éléments, nous affirmons que notre région a besoin de la LGV. Pour cela, le consensus sur cette question d'intérêt général me paraît être la clé. 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.

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

La construction de la LGV PACA est une ardente obligation, pour des raisons économiques, environnementales et sociales.

Raisons économiques – La LGV est indispensable pour faire de Marseille une grande métropole européenne, pour interconnecter les métropoles entre elles et pour relier les aéroports de Nice et de Marseille-Provence. La richesse se crée lorsque les échanges entre les hommes s'accroissent. Pour nous, le tracé idéal est donc celui qui conforte l'arc méditerranéen.

Raisons environnementales - La solution qui passe par Marseille optimise des couloirs existants : c'est celle qui présente le moins de nuisances.

Raisons sociales - La circulation des hommes et des biens a un impact sur l'emploi.

La solution la plus humaine est donc la solution qui conforte l'arc méditerranéen et qui passe par Marseille.

Questions-Réponses

Danielle HAUG (Aix-en-Provence) sollicite des précisions sur les modalités de financement du projet.

Jean-Pierre DUPORT précise que RFF participe à hauteur des recettes nettes qu'il va tirer de ce projet. Il cite l'exemple du TGV est-européen, que RFF a financé à hauteur de 25 %, le reste étant apporté par l'Etat, les collectivités territoriales, l'Union européenne et le grand duché de Luxembourg. Concernant la LGV PACA, RFF estime que sa participation sera du même ordre de grandeur que pour les autres lignes, soit 10 à 20 %. Quant au financement européen, Jean-Pierre DUPORT précise qu'il devra être recherché, en mettant l'accent sur le caractère européen du projet (liaison arc méditerranéen).

Christian LARTAUD, Génération Ecologie, s'interroge : si les résultats du débat public s'avéraient négatifs, le projet serait-il abandonné ou repensé ? Par ailleurs, il demande si le coût des tunnels pour préserver la plaine d'Aubagne, de Gémenos et de Cuges a été intégré dans l'estimation de 5,6 milliards d'euros.

Jean-Pierre DUPORT précise qu'à ce stade, le débat ne porte pas sur un itinéraire précis, mais sur l'intérêt d'une LGV PACA. Par ailleurs, il assure que les protections environnementales ont été intégrées dans le coût.

Philippe MARZOLF ajoute que la CPDP veille à ce que le maître d'ouvrage réponde aux questions issues du débat public et cite des exemples de projet qui ont été modifiés (la ligne THT Boutre-Carros) ou abandonnés (l'extension du port de Nice), à l'issue du débat public.

Jacques KUPELIAN, conseiller du 3^{ème} arrondissement de Marseille, s'étonne de ne pas avoir été informé par le maire de Marseille du projet de construire une gare TGV à la Blancarde. Par ailleurs, il souhaite vivement que le projet de LGV PACA ne retarde pas la construction de la 3^{ème} voie Aubagne-Marseille.

Jean-Claude GAUDIN répond qu'un pôle multimodal de transport avait déjà été prévu à la Blancarde : les documents sont à la disposition de ceux qui les demandent.

Jean-Pierre DUPORT assure que la construction de la 3^{ème} voie Marseille-Aubagne ne sera pas retardée par le projet de LGV PACA.

Pierre ROLBERT (Marseille) promeut la solution à trois axes Paris-Nice, Paris-Toulon et Paris-Nice.

Sébastien RIOU, de l'institut d'aménagement régional d'Aix, souhaite savoir à partir de quel temps de trajet Paris – Nice le TGV peut concurrencer l'avion.

Michel CROC répond que le temps de parcours à partir duquel le TGV concurrence l'avion est aujourd'hui aux alentours de 3 heures 30, mais que la compétition évolue au fil du temps en faveur du TGV.

Plusieurs représentants de l'association de sauvegarde de l'environnement de Cuges se demandent pourquoi imaginer une gare Marseille-Blancarde alors que la gare d'Aix TGV a prouvé sa pertinence.

Jean-Claude GAUDIN fait valoir que la population de Marseille et de ses environs est très nombreuse (1 million d'habitants) et veut bénéficier de liaisons rapides vers Nice, vers l'Italie et vers l'Espagne : Marseille ne veut pas rester une « zone à bronzer. » Le maire de Marseille est convaincu que des solutions intelligentes peuvent être trouvées pour que personne ne soit lésé.

Gilles CARTIER propose que le sujet de la construction d'une gare à la Blancarde soit approfondi dans une réunion de proximité ou thématique.

Jean-Claude MANRIQUE, de St Maximin, déplore que sa ville soit très isolée dans le centre Var. Avant de parler d'un TGV, dont le coût, dit-il, a été estimé à 5 000 euros par foyer fiscal de PACA, les habitants de St Maximin souhaitent bénéficier d'un TER pour aller à Marseille et à Aix.

Bernard GYSSELS indique qu'il y a deux ans, RFF a conduit une étude sur la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne. RFF a 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.

Michel CROC affirme que le chiffre de 5 000 euros par foyer fiscal est faux. Il repose sur l'idée que les contribuables varois seraient les seuls à financer le projet, ce qui est absurde.

Jean-Pierre DUPORT apporte des précisions sur le financement. Le financement des études est réparti entre 50 % pour l'Etat et RFF (25 % pour l'Etat et 25 % pour RFF) et 50 % pour les

collectivités locales. Le financement du projet sera déterminé le moment venu en fonction des participations que RFF 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.

Daniel CHEREF, de l'ADSR, Cabriès, souhaite savoir s'il est prévu de raccorder la gare d'Aix TGV au réseau TER. D'une manière générale, il demande aux représentants de RFF comment ils inciteront les collectivités territoriales à jouer leur rôle et à travailler en harmonie avec l'ensemble du projet.

Michel CROC répond que le projet de transport en commun en site propre sur la RD 9 a eu « beaucoup de malheurs avec l'enquête publique et le conseil d'Etat » : il souligne que l'absence de liaison par route efficace entre la gare, l'aéroport et la ville d'Aix n'est pas imputable aux collectivités territoriales. Par ailleurs, il indique que RFF envisage de faire rouler des TER à grande vitesse sur la LGV. Enfin, il indique que RFF travaille avec Marseille Provence Métropole, Toulon Provence Métropole et la communauté d'agglomération de Nice sur la création de pôles d'échanges multimodaux.

Martine SCARELLA est riveraine de la voie ferrée Marseille-Toulon et n'est pas d'accord pour que circule sur cette voie une LGV qui augmentera le trafic et les nuisances sonores.

Bernard GYSSELS précise que le scénario nord Marseille – nord Toulon prévoit deux passages à l'air libre dans Marseille et que le nombre de TGV passerait de 14 à 36 et le nombre de TER de 65 à 130 en 2012. Si ce scénario était retenu, des études acoustiques et d'insertion paysagère seraient conduites et adaptées au projet.

Jean-Loïc BAUCHET, de Cuges les Pins, attire l'attention sur la comparaison des temps de parcours entre Marseille et Nice et entre Nice et Paris : 10 minutes gagnées d'un côté fait perdre 10 minutes de l'autre.

Bernard GYSSELS répond que 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 : les études doivent être approfondies pour choisir le scénario à retenir.

Monsieur BENYAYA a quitté Marseille pour s'installer à Brignoles, parce qu'il ne pouvait plus se loger à Marseille. Il déplore l'effet TGV qui a fait monter les prix du foncier à Marseille et dans les environs : aussi est-il réticent à la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse.

Pour 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 explique que la flambée des prix du foncier n'est pas uniquement due à l'effet TGV, mais à la carence de logements sociaux.

Jean-Pierre DUPORT fait valoir qu'avant d'engager un projet de l'envergure de la LGV, RFF calcule sa « rentabilité pour la société » qui prend en compte, notamment, la réduction de l'effet de serre et la réduction de la consommation d'énergie.

Monique CORDIER (CARNAQ) s'enquiert des critères de choix : les débats publics, la pression de certaines institutions ou les problèmes économiques ?

Michel CROC répond que les critères qui entrent en ligne de compte sont, dans l'ordre, les critères humains, les critères techniques et les critères économiques.

Philippe MARZOLF ajoute que la CPDP veille à ce que les arguments qui émergent du débat public soient pris en compte par le maître d'ouvrage.

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

Jean-Pierre DUPORT, qui a été délégué à l'aménagement du territoire, considère que les infrastructures sont un élément important de la stratégie de développement, mais que celle-ci est le fait des acteurs politiques, économiques et sociaux locaux.