

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

*Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIAC) et de la COFHUAT*

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

**Projet LGV-Paca
Comité de pilotage du 22 décembre 2011**



**Conférence de presse de M. Hughes Parent
Préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur
à Marseille, à l'issue du Comité de pilotage**



**Transcription du reportage télévisé de FR 3
France Bleu Provence**



**Verbatim de la Conférence de presse tenue à Marseille le 22 décembre 2011
à l'issue du Comité de pilotage du projet de LGV-Paca**

Transcription du reportage télévisé de FR 3



[Début de l'enregistrement]

Hugues PARENT, Préfet de Région :

Non, je ne demande pas à RFF de revoir sa copie, je lui demande de la compléter dans le sens qui a fait consensus dans le Comité de Pilotage, c'est-à-dire d'y ajouter tout ce qui intéresse les gens au quotidien dans notre région : le transport ferré de proximité, et même les possibilités qui pourraient être offertes demain, dès lors que l'on ne pourra pratiquement plus rouler en voiture à certaines heures autour de la ville, et qu'il faudra se reporter sur le chemin de fer de proximité.

Encore une fois, premièrement, je ne demande pas à RFF de revoir une copie, car je pense qu'ils ont beaucoup avancé, mais il faut énormément la compléter pour que d'ici le mois de juillet, nous ayons un projet global de la mobilité ferroviaire qui comprend à la fois la grande vitesse, le fret et le transport de proximité.

Deuxièmement, nous demandons à RFF, en revanche, d'avancer là où il y a eu consensus à l'issue de la concertation. Il y a des sujets comme le travail sur la gare Saint-Charles souterraine, ou le travail entre la frontière du département des Alpes-Maritimes et la frontière italienne qui font consensus, et il faut avancer vite. Il y a des sujets sur lesquels il n'y a pas consensus - et la concertation a fait naturellement remonter tout cela, y compris des positions très fortes, qui ont été écoutées comme les autres - qui font que des solutions sont totalement à proscrire : le passage au milieu des vignobles de Bandol, le passage dans une zone urbaine sensible ou dans une zone urbaine tout court n'a absolument aucun sens et, de toute façon, ces projets qui étaient présentés à la concertation, n'étaient pas faits pour être adoptés, forcément.

En revanche, il y a un travail à faire sur les alternatives à produire, et c'est évident que quand vous sortez d'un tunnel, ce n'est pas la peine de dire que l'on va avoir une possibilité d'aller à deux kilomètres à droite ou deux kilomètres à gauche. Vous allez le long du tunnel, et ensuite, vous sortez au droit du tunnel. L'idée est de faire preuve d'un réalisme assez fort. Une fois passée la phase de concertation très ouverte, maintenant, il faut aller vers ce qui est « pragmatiquement » réalisable.

Un Journaliste :

Le projet n'était pas assez global. Il faut aussi revoir même le nom, pour vous.

Hugues PARENT, Préfet de Région :

Écoutez, je pense qu'à partir du moment où il y a un projet qui comprend, certes, tout ce qui a été proposé jusqu'à maintenant en termes de grande vitesse, mais qui comprend la résolution de nos problèmes de mobilité ferroviaire, et également la résolution de tous les problèmes des automobilistes (qui, tous les matins et tous les soirs, doivent attendre pour rentrer chez eux, parce que l'on ne peut plus circuler sur nos routes), tout cela exige sans doute d'être très complété par rapport à celui qui existe, et forcément, il faudra trouver un nouveau nom. Parce que la notion de grande vitesse ne correspondra plus à la réalité : il y aura à la fois la grande vitesse, mais aussi la desserte de proximité et le fret. Donc, c'est un nouveau nom pour tout cela.

Un Journaliste :

Que répondez-vous aux personnes, et aux élus notamment, qui doutent de la priorité de ce projet qui peut coûter énormément cher ?

Hugues PARENT, Préfet de Région :

Alors, c'est un projet qui coûte cher, mais moins cher que l'impossibilité de circuler en voiture, et bientôt de circuler en train, d'ailleurs, dans notre région qui, à l'horizon 2020-2030, est quasiment avérée à certaines heures ou à certaines périodes de l'année. Donc, la question n'est pas de savoir si le projet coûte cher. Il faut évidemment essayer de comprimer le plus possible les coûts quand on peut le faire. Mais la question n'est pas de savoir si ce projet coûte cher. La seule question est : en a-t-on impérativement besoin ? Non pas du projet de grande vitesse, mais du projet qui permet aux gens d'aller de Hyères à Toulon ou de Mandelieu à Nice, ou de Marseille à Aubagne, en 2023 ou en 2024. Or la seule solution pour le faire, c'est évidemment en train, et ce sera évidemment d'avoir une ligne nouvelle. Donc, tout ceci doit être re-présenté. Je pense que c'est tout à fait normal qu'un certain nombre de personnes ne se sentent pas concernées aujourd'hui par la grande vitesse, alors que, demain, tout le monde se sentira concerné par l'amélioration des transports de proximité. Bien entendu, les élus, quand ils discutent des financements, vont avoir un point de vue complètement différent selon qu'il s'agit de leur proposer uniquement la grande vitesse, ou la résolution du problème que nos concitoyens, c'est-à-dire les personnes qui habitent leur commune et leur intercommunalité, vivent au quotidien.

Je pense que, de toute façon, en changeant le projet dans sa présentation, et même dans sa réalisation, il est évident que l'on aura des discussions complètement nouvelles qui, d'ailleurs, ne sont pas engagées avec les élus pour l'instant, puisque, comme vous le savez, il était prévu dans le calendrier deux années – 2011 et 2012 – pour la concertation et aboutir à un fuseau intelligemment travaillé et faisant le moins de difficultés possible, puis deux années de travail sur ce fuseau pour aller au bout de l'ensemble des procédures nécessaires. Ce n'est qu'à l'issue de cela que les questions de financement commencent à se poser pour savoir quel est le phasage. Il est évident que l'on ne va pas poser 200 kilomètres de voies ferrées du jour au lendemain. Par où commence-t-on ? Par où termine-t-on ? Que fait-on vite ou que fait-on moins vite ?

Un Journaliste :

Les anti-LGV ont l'impression de ne pas être entendus. Ils se sont réunis ce matin à Aubagne. Ils se plaignent de ne pas être reçus en préfecture ? Qu'avez-vous à leur répondre ?

Hugues PARENT, Préfet de Région :

Dans la conception que l'on peut avoir, qui était celle du législateur notamment qui a installé cette phase de concertation sur les très grands projets, il ne s'agit pas d'une discussion entre un préfet et une manifestation d'opposants, mais bien d'une participation à un effort de concertation. Or dans la concertation, il y a quelqu'un qui a été désigné - et qui s'appelle RFF - pour la conduire. L'ensemble des pétitions qui ont été déposées en Préfecture ont été acheminées à RFF, et si les opposants veulent être, non pas entendus, mais interrogés comme toutes les opinions qui sont recevables, RFF est là pour les recevoir.

Cela étant, les messages ont été parfaitement entendus, non pas de leur part seulement, mais de ceux qui semblent protester, ou ont fait part de leur vive opposition sur telle ou telle partie. Bien entendu, dans le travail qui est demandé à RFF d'ici juillet, il en tenu abondamment compte. Un certain nombre de solutions sont totalement éliminées désormais, un certain nombre de solutions qui font consensus vont être très sérieusement et très rapidement poursuivies en termes d'études. Pour tout ce qui est entre les deux, c'est-à-dire les choix sur lesquels les gens ne sont pas tous d'accord, mais on ne sait pas très bien encore s'il faut le faire ou ne pas le faire, bien entendu, cela va faire l'objet d'un approfondissement de la part de RFF.

Donc, je rappelle que la concertation a tout de même été constituée de 80 réunions, publiques, territorialisées ou spécialisées, sur les 84 ou 86 qui étaient prévues. Vous voyez que la concertation a été très abondante, et qu'encore une fois, il n'était pas nécessaire de manifester pour faire part de son opposition vive, et il n'était pas nécessaire de crier très fort pour se faire entendre.

Une Journaliste :

Dans le Var, il ne s'agissait pas d'une opposition sur telle ou telle partie du tracé, mais vraiment une opposition générale au projet. Comment allez-vous essayer d'apaiser tout cela ? On voit que les agriculteurs sont très « remontés », les viticulteurs notamment.

Hugues PARENT, Préfet de Région :

Je ne sais pas si les agriculteurs sont ceux qui font tous les matins et tous les soirs la queue en voiture parce qu'ils n'ont pas de transport suffisamment fréquent ou suffisamment rapide. Je ne suis pas sûr que les agriculteurs sont ceux qui prennent le train le matin pour aller à Toulon, et qui tous les jours, arrivent en retard parce que le TGV passe devant. Je ne suis pas convaincu que les agriculteurs soient les seuls à être concernés par les nuisances que provoque le fret sur camion, alors que l'on pourrait passer par le train. Je respecte profondément leur position. Ils sont foncièrement hostiles au passage d'une ligne au milieu du vignoble de Bandol, et il est évident que cette solution doit être éliminée. Ils sont profondément inspirés par l'idée qu'il faut passer par la ligne existante dans le sillon permien, parce que c'est une promesse qui leur avait été faite. Il est évident que l'hypothèse d'une nouvelle ligne dans le sillon permien ne fait pas partie du mandat qui a été donné à RFF pour les six mois qui viennent.

[Coupure d'enregistrement affichant la question : C'est la philosophie ou la communication qui change ?]

Hugues PARENT, Préfet de Région :

Parce que vous pensez que la communication sans philosophie a un sens ? Je ne sais. Il faut essayer de lui donner un sens et adhérer à la philosophie. Je pense profondément que la philosophie change. Je ne suis pas convaincu d'ailleurs que la communication, en ce moment, est exprimée, parce qu'elle ne sera pas comprise tant que l'on n'aura pas regroupé l'ensemble de ce qui est le projet qualifié global en matière de transport ferroviaire sur la région PACA, permettant d'en sortir, d'y venir, et surtout d'y circuler. Ce projet global, comprend, encore une fois, la partie grande vitesse, mais aussi ce qui intéresse les gens au quotidien, et le fret qui intéressera de plus en plus au quotidien, parce que la thrombose vient aussi des camions, de toute façon.

