

« La LGV PACA et l'arc méditerranéen »

Réunion thématique à Marseille le 29 mars 2005

Introduction	1
Jean-Michel FOURNIAU Directeur de recherche à l'INRETS, assistant de la CPDP	
1^{ère} partie - Réalités économiques, géographiques et culturelles de l'arc méditerranéen	2
<i><u>De l'arc méditerranéen au croissant méditerranéen</u></i>	2
Giovanni FUSCO, géographe, maître de conférence à l'Université de Nice, UMR Espace	
<i><u>Quels flux économiques matérialisent l'arc méditerranéen ?</u></i>	8
Philippe LANGEVIN, économiste, maître de conférences à l'Université de la Méditerranée, Faculté de sciences économiques)	
<i><u>Concurrence ou complémentarité entre les agglomérations de l'arc méditerranéen ?</u></i>	11
Gabriel JOURDAN, chargé d'études déplacements à l'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise	
Xavier MOIROUX, chargé d'études déplacements à l'Agence d'urbanisme de l'aire marseillaise	
<i><u>Quels projets ferroviaires pour concrétiser l'arc méditerranéen ?</u></i>	16
Jean FAUSSURIER, délégué aux affaires européennes et internationales de RFF	
Lucio LA VELLA, directeur régional de RFI (Réseau Ferré d'Italie) à Turin	
Débat avec le public	19
2^{ème} partie - L'arc méditerranéen : un projet politique	27
Joël GIRAUD, député des Hautes-Alpes, Vice-président du Conseil régional PACA, délégué à la montagne et au désenclavement du massif alpin, Président de la Commission Transports et Communications	27
Jean BOMBIN, vice-président de l'association Arc latin, conseiller général du Var	29
Paolo ODONE, président de la CCI de Gênes	32
Narcis BOSCH, directeur du Conseil général des Chambres de commerce de Catalogne	33
François LEBLOND, ancien préfet, président de l'association TGV PACA	36
Jacques MOLINARI, Gir-Maralpin	37
Jean GONELLA, FARE Sud	39

Introduction

Jean-Michel FOURNIAU
Directeur de recherche à l'INRETS, assistant de la CPDP

Nous allons commencer cette réunion thématique sur la LGV PACA et l'arc méditerranéen. Je me présente. Je suis chercheur de profession, sociologue et je travaille à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité. J'ai travaillé notamment sur les questions de politique de transport, sur les questions de conflit et maintenant je travaille plus particulièrement sur les questions de débat public, ce qui m'a conduit à suivre l'activité de la CNDP depuis sa création et aujourd'hui à avoir une mission d'assistance auprès de la CPDP sur la LGV PACA. Philippe Marzolf et la CPDP m'ont chargé d'organiser cette première réunion thématique sur la LGV PACA et l'arc méditerranéen. Je vous remercie d'être venus à cette réunion. Vous êtes un peu plus d'une centaine.

Les réunions thématiques viennent compléter, après les trois réunions de lancement et les trois auditions publiques, la phase d'information du public. Huit réunions thématiques sont programmées jusqu'à fin avril pour approfondir différents aspects du dossier ou traiter des aspects que la Commission a jugé insuffisamment traités dans le dossier du maître d'ouvrage : c'est le cas de l'arc méditerranéen. L'arc méditerranéen est abordé assez rapidement au début du dossier alors que, comme vous avez pu le constater, ce thème fait partie du discours de tous les hommes politiques, des acteurs socioéconomiques et de la plupart des acteurs associatifs.

La réunion sera organisée en deux moments.

Un premier moment d'exposés, assez pédagogiques je l'espère, qui nous permettront de prendre conscience des réalités de l'arc méditerranéen, à la fois économiques, géographiques et culturelles. Entre chaque exposé, je prendrai une ou deux questions de précisions. Nous conserverons une heure de débat avec l'ensemble des exposants plus Alain Patouillard (Association TGV Développement) et Yannick Le Magadure (Comité régional du tourisme PACA).

Un deuxième temps d'interrogations plus politiques sur l'existence de cet arc méditerranéen. Que faut-il faire pour contribuer à sa concrétisation ? Nous avons réuni des élus, des représentants des chambres de commerce génoise et catalane, différents acteurs associatifs pour interroger le projet politique de la réalisation de l'arc méditerranéen.

Je ne veux pas en dire plus, car le rôle de la commission n'est pas d'aller plus avant sur le contenu des projets. Je souhaite que l'on sorte de cette réunion en ayant clarifié la notion d'arc méditerranéen, la part des infrastructures nouvelles et la part d'amélioration des services nécessaire pour améliorer les relations ferroviaires sur l'arc méditerranéen, la volonté qui anime nos responsables politiques pour avancer dans la réalisation de l'arc méditerranéen.

Je passe la parole à Giovanni Fusco, géographe, maître de conférence à l'Université de Nice, membre de l'UMR Espace, dont les propos seront introduits par Jean-Paul Ferrier, géographe à Aix-Marseille et membre également de l'UMR Espace.

1^{ère} partie - Réalités économiques, géographiques et culturelles de l'arc méditerranéen

Jean-Paul FERRIER, géographe à Aix-Marseille et membre de l'UMR Espace

Je suis heureux d'être à cette table. J'ai fait la connaissance de Giovanni Fusco quand il était étudiant. Les gens de sa génération ont travaillé autour de moi dans les universités de Nice, d'Aix-Marseille et d'Avignon sur les dynamiques territoriales, et notamment sur la question des transports. Il a fait une thèse à l'université de Nice et de Milan sur la dynamique des transports dans les zones métropolitaines.

A côté se lui se trouve Philippe Langevin. Nous avons travaillé, lui comme économiste et moi comme géographe, au service de cette région en essayant de la faire avancer. Je suis content que le jeune et le plus ancien soient à côte à côte.

Les géographes ont popularisé l'idée de « banane bleue » qui réunit les pays du nord et du sud de l'Europe, plutôt du côté de l'Italie. L'intervention de Giovanni Fusco portera sur la « banane jaune » ou la « banane ensoleillée », un autre regard d'est en ouest de la Méditerranée. Le « croissant méditerranéen » est un clin d'œil aux gens du sud de la Méditerranée.

De l'arc méditerranéen au croissant méditerranéen

Giovanni FUSCO, géographe, maître de conférence à l'Université de Nice, UMR Espace

Le croissant est aussi un clin d'œil à l'une des grandes spécialités de la cuisine française.

Bonjour, je m'excuse d'avance si mon français n'est pas toujours à la hauteur du public de cette salle. Je viens d'être recruté par l'université de Nice-Sophia Antipolis après avoir effectué l'essentiel de ma formation à l'École Polytechnique de Milan.

En revanche, j'espère que mon parcours d'enseignant-chercheur entre la France du Sud et l'Italie du Nord pourra enrichir les réflexions qui seront développées ce soir autour de l'arc – ou bien je dirais du croissant – méditerranéen.

La métropolisation : vers une nouvelle hiérarchie urbaine au niveau international

D'abord, ces réflexions s'imposent dans le contexte du processus de METROPOLISATION, dont nos territoires sont en train de faire l'expérience. Je remercie donc Jean-Paul Ferrier d'avoir introduit cette question essentielle dans le débat de la soirée.

Nous retiendrons ici que ce processus de métropolisation se caractérise, d'abord, par la concentration des fonctions économiques supérieures dans un nombre limité de pôles urbains et, ensuite, par leur mise en réseau au niveau international, voire mondial. Une nouvelle hiérarchie urbaine est en train de voir le jour au niveau mondial.

On a souvent remarqué la compétition rénovée entre les grandes agglomérations pour devenir des pôles métropolitains de premier rang.

On n'a pas suffisamment mis en évidence qu'au niveau du système monde il existe une taille critique des systèmes métropolitains qui fait que la presque totalité de nos grandes agglomérations françaises, italiennes et espagnoles auront du mal à s'imposer comme pôles métropolitains et risquent de devenir des simples appendices du système monde.

Une réponse possible pour nos villes est le développement de métropoles régionales polycentriques à l'intérieur de structures métropolitaines macro-régionales. On y reviendra.

Un faux débat : arc méditerranéen et Corridor Européen V

C'est donc dans ce contexte qu'il faut poser la question, souvent surestimée, du corridor européen n° 5, le Lisbonne-Barcelone-Milan-Budapest-Kiev.

Est-ce que ce corridor, après avoir suivi l'arc méditerranéen entre la Catalogne et le Languedoc, doit poursuivre le tracé de l'arc en passant par Marseille, Nice et Gênes, ou bien doit-il infléchir son tracé vers le Nord pour passer par Lyon et Turin ?

Probablement, il s'agit d'un faux débat. Certes, ce corridor sera soutenu et cofinancé par l'Union Européenne, raison de plus pour les collectivités locales et les États concernés, d'en faire une priorité dans les infrastructures programmées. Mais penser qu'un corridor d'infrastructure peut suffire à lui seul à assurer la réussite des stratégies métropolitaines des villes traversées serait fallacieux.

Indépendamment de la question du tracé, est-ce qu'un corridor peut suffire à structurer une macro-région métropolitaine entre la Catalogne, le Sud de la France et le Nord de l'Italie ?

La *Banane Bleue* européenne : un réseau métropolitain dense et maillé

Regardons de près la macro-région métropolitaine qui constitue le cœur et le moteur de l'Union Européenne. Il s'agit de la *Banane Bleue*, déjà mise en évidence par les travaux de la DATAR.

De Londres à Milan, en passant par la Randstadt hollandaise, Bruxelles, la Rhénanie allemande, l'Alsace et la Suisse, nous avons affaire avec un véritable réseau métropolitain dense et maillé. Il ne s'agit pas d'un simple corridor, mais d'un faisceau de relations longitudinales (ferroviaires et autoroutières, fret et passagers) interconnectées par des fréquentes relations transversales.

Sur ce squelette d'infrastructures de transport (auxquelles il faudrait encore ajouter les systèmes portuaire et aéroportuaire, tout comme le réseau des télécommunications), un véritable système de pôles métropolitains tisse une trame dense de relations économiques, politiques, culturelles, scientifiques, de promotion internationales, etc.

Aux yeux du système monde, la *Banane Bleue* est le lieu où il faut être pour s'implanter au sein du territoire de l'Union. Dans le temps, le réseau se renforce. Les distances-temps entre ses pôles tendent à diminuer et des nouvelles économies de réseau se développent.

Entre compétition et coopération, chaque pôle métropolitain de la *Banane Bleue* bénéficie d'être dans le réseau fort de l'Union Européenne.

Le croissant méditerranéen : l'arc prend de l'épaisseur et devient maillé

Au sein du processus d'intégration européenne, il existe une opportunité unique pour nos territoires de développer un réseau métropolitain macro-régional entre la Catalogne, la France du Sud et l'Italie du Nord.

Regroupant des régions espagnoles, françaises et italiennes parmi les plus riches et/ou dynamiques de l'Union Européenne, ce réseau couplerait aux pôles de la côte méditerranéenne (Barcelone, Marseille, la Côte d'Azur, Gênes), ceux de son arrière-pays direct (Saragosse, Toulouse, Lyon, Turin, Milan, Bologne, Florence). Vers le Sud, ce réseau se prolongerait jusqu'à Valence, Rome et Naples.

Un faisceau de liaisons transversales (est-ouest), et non un simple corridor, devrait se renforcer par le jeu d'interconnexions fréquentes entre pôles littoraux et pôles de l'arrière-pays. Nous héritons déjà d'un certain nombre d'interconnexions fortes et structurées entre le littoral et l'arrière-pays (Lyon-Marseille, Milan-Gênes, etc.), d'autres sont à développer (par exemple, le Turin-Nice).

L'arc méditerranéen prend alors de l'épaisseur et devient maillé. On passe à une nouvelle macro-structure réticulaire métropolitaine comparable à la *Banane Bleue*, le *Croissant Méditerranéen*. La notion de croissant permet donc de passer de l'espace étroit de l'arc méditerranéen (défini comme

l'ensemble des départements littoraux entre Valence et Naples) à l'espace épais des régions gravitant sur le littoral méditerranéen.

Le croissant ainsi défini est le « *Nord du Sud de l'Europe* », le moteur de l'Europe du Sud. Il possède un potentiel énorme d'économies de réseau dans les domaines industriel, logistique, touristique (la première région touristique du monde!), scientifique, etc. Il sera également la porte d'entrée de l'Europe vers la rive Sud de la Méditerranée, mais encore plus, vers l'Asie via Suez et en particulier la Chine.

Dans la mesure où ils pourront assurer une performance élevée et sans interruptions dans cet espace, les nouveaux projets (je parle au pluriel) de grande vitesse ferroviaire peuvent apporter une contribution essentielle à l'émergence du croissant méditerranéen. Il y aura donc nécessité du Lyon-Turin et du Barcelone-Perpignan, mais également du Marseille-Gênes et du Toulouse-Saragosse.

Le retard infrastructurel du croissant méditerranéen

Le retard infrastructurel du croissant méditerranéen par rapport à la *banane bleue* peut être apprécié à l'aide des deux cartes d'accessibilité produites dans le cadre du programme européen ESPON (*European Spatial Planning Observation Network*). Ces deux cartes montrent, pour 2001, le potentiel d'accessibilité à la population européenne par le réseau routier et par le réseau ferroviaire, respectivement.

La *banane bleue* ressort immédiatement comme la macro-région européenne aux plus forts niveaux d'accessibilité, tandis que le croissant se caractérise comme étant à peine plus accessible que les territoires plus méridionaux. Pour comprendre ces cartes, il faut garder à l'esprit que les niveaux d'accessibilité sont la somme des populations que l'on peut atteindre pondérées par une fonction inverse des distances-temps permises par les réseaux de transport. Or les territoires de la *banane bleue*, contenant ou étant proches de fortes concentrations de population, peuvent également bénéficier du rétrécissement de l'espace temps produit par un réseau maillé de transports à haute performance. Les territoires du croissant présentent également une forte concentration de population (plus de 60 millions d'habitants dans l'espace épais entre Valence et Naples), mais manquent crucialement des infrastructures permettant le rétrécissement de l'espace-temps nécessaire à l'émergence d'une plus forte intégration métropolitaine.

Vers un réseau de réseaux métropolitains

Même ainsi confortées par l'insertion dans une vaste macrostructure métropolitaine assurant visibilité et avantages concurrentiels au niveau international, rares sont les agglomérations du croissant qui ont un poids suffisant pour se connecter en réseau dans une position de force.

N'oublions pas que la connexion, entre autres par le biais de la grande vitesse ferroviaire, est bénéfique pour le réseau dans son ensemble, mais peut bien être destructurante pour les réalités

urbaines les plus faibles du système. Et la faiblesse vient tant de la masse insuffisante des villes que de leur faible degré de "nœudalité". Milan, par exemple, nœud de relations en étoile vers Turin et Lyon à l'Ouest, vers Gênes au Sud, Bologne et Rome au sud-est, Venise et les Balkans à l'Est et la confédération helvétique au Nord, sera en position de force par rapport aux agglomérations de PACA, surtout si elles seront connectées uniquement vers Lyon et Paris.

En réalité, même Milan, avec ses 4 millions d'habitants, craint de ne pas avoir un poids suffisant dans le réseau et développe actuellement, à partir de la future relation TGV en moins de 50 minutes avec Turin, un projet de métropole bipolaire (dont actuellement est en discussion l'extension à Gênes). Comme déjà dans le cas de la Randstadt hollandaise, Milan et Turin éventuellement Gênes mettront en commun ressources financières, savoir faire, infrastructures métropolitaines, etc.

Le projet milano-turinois fera école. Le Croissant Méditerranéen, comme déjà la Banane Bleue, sera un réseau de réseaux métropolitains.

Les études sur l'alliance Milan-Turin mettent en évidence l'existence d'un seuil de distance-temps rendant objectivement difficile le processus de création de métropoles en réseau :

- les pôles d'une métropole polycentrique doivent être reliés par des transports rapides capables d'assurer des déplacements de centre-ville à centre-ville inférieurs à 50-60 minutes.

Clairement, la proximité spatio-temporelle est seulement une condition nécessaire pour le développement d'une métropole multipolaire. D'autres conditions indispensables sont :

- une certaine complémentarité dans les vocations économiques ;
- un fort projet politique de la part des classes dirigeantes des villes concernées... Attention ! Il s'agit souvent de l'élément le plus difficile : il faut dépasser des rivalités historiques devenues objectivement un frein au développement.

Or, notre région Provence-Alpes-Côte d'Azur possède, avec les agglomérations de Marseille-Aix, Toulon et Nice, le potentiel économique et urbain pour un tel projet. A la différence du projet d'alliance, pionnier dans son genre mais actuellement en perte de vitesse, entre Marseille et Lyon, les pôles urbains de PACA ont des distances compatibles avec les formes d'intégration les plus étroites. Pour devenir un nœud de premier rang du croissant, PACA devra structurer les liaisons entre ses différents pôles et être connectée en même temps à Barcelone, Lyon et Milan.

Conclusions : pour un aménagement stratégique du territoire

Pour conclure, dans cette réunion de débat public sur le projet de ligne à grande vitesse ferroviaire, je n'ai qu'indirectement parlé du projet LGV. En particulier, je n'ai pas fait allusion à des choix de trajet, d'implantation de gares ou de schémas de service.

J'ai seulement montré l'opportunité-nécessité de structurer un réseau métropolitain transnational, le *croissant méditerranéen*, capable d'assurer une place à nos territoires dans la nouvelle donne de la mondialisation.

J'ai également mis en évidence l'opportunité-nécessité de développer une métropole polycentrique à l'intérieur de notre territoire régional pour permettre à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'être un nœud de premier rang dans cette structure métropolitaine macro-régionale.

C'est une question ouverte pour ce débat public de réfléchir, dans la mesure où mes considérations seront partagées, aux choix qui s'imposent en matière de trajet et de services pour permettre l'émergence d'un croissant méditerranéen complètement maillé dans lequel PACA pourra constituer un nœud structurant de premier rang.

Pour le reste, c'est une question d'aménagement du territoire, d'aménagement VOLONTARISTE et d'aménagement TRANSNATIONAL auquel nos structures administratives ne sont malheureusement pas habituées.

D'autre part, l'interface entre la programmation des transports et ce type d'aménagement du territoire est une question complexe. Nous devons intégrer dans les projets d'aménagement et de transport l'émergence de nouvelles relations métropolitaines à l'échelle du croissant, relations qui nous obligent à réfléchir à 30-40 ans au moins. Or les phénomènes émergents sont difficilement pris en compte dans les analyses des géographes tout comme dans les calculs économétriques des transporteurs (méthode des élasticités, etc.).

Je répète, à un certain niveau, les considérations du transporteur s'arrêtent et cela devient une question politique d'aménagement stratégique du territoire.

Je terminerai avec un passage essentiel du SDEC de 1999, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire : « *Les centres urbains et les métropoles doivent être reliés de façon efficace, non seulement à l'économie mondiale mais également entre eux, ainsi qu'à leur arrière-pays* ».

Je vous remercie de votre attention.

Philippe MARZOLF

Vous avez parlé d'un projet d'alliance entre Lyon et Marseille. Pouvez-vous apporter quelques explications ?

Giovanni FUSCO

Les représentants de la ville de Marseille peuvent l'expliquer beaucoup mieux que moi. Au départ, Milan et Turin avaient pris pour exemple la coopération initiée entre Marseille et Lyon.

Aujourd'hui, elles sont un peu déçus par les résultats de cette coopération. C'est une coopération très intéressante qui a démarré avec la mise en service du TGV Méditerranée, mais les distances entre Marseille et Lyon sont telles qu'elles ne permettent pas d'arriver aux formes les plus étroites de coopération, comme dans la Randstadt hollandaise où l'on se donne une seule plateforme aéroportuaire. Cela dit, c'est un projet intéressant.

Claude VALLETTE (Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole)

Il y a quelques années, Jean-Claude Gaudin et Raymond Barre avaient signé une charte de coopération, qui portait essentiellement sur des problèmes culturels et des échanges techniques. La question de l'aménagement du territoire était à l'ordre du jour. Les deux villes sont arrivées à se mettre d'accord sur l'aménagement du territoire, mis à part sur la question des aéroports. La coopération était partie très fort, mais aujourd'hui, elle reste un peu en dessous de nos espérances.

Quels flux économiques matérialisent l'arc méditerranéen ?

Philippe LANGEVIN, économiste, maître de conférences à l'Université de la Méditerranée, Faculté de sciences économiques)

Lorsque l'on réfléchit sur ce type de problématique, il faut voir loin et grand. Dans les 20 années à venir, des changements considérables vont modifier nos façons de vivre et de travailler. Je ne pense pas que l'avenir de l'arc méditerranéen soit de ressembler à cette fameuse banane bleue. L'augmentation du temps de loisirs, les problèmes de mobilité, les problèmes culturels vont probablement prendre une importance qu'il ne faut pas négliger dans toute décision de cette nature. Lorsque le TGV passe, l'herbe ne repousse pas. Nous sommes devant des choix de long terme, très importants, qui vont modifier nos conceptions mêmes du développement économique et social.

Les nouveaux territoires de développement ne sont pas les territoires traditionnels de l'administration française ou d'autre pays ; ils nous interpellent sur le niveau local (ensemble de communes qui décident un projet de développement), régional (espace de cohérence qui va essayer d'organiser un développement partagé), international (territoire plus large qui va se développer compte tenu de l'accroissement considérable de la mobilité).

Ce qui fait l'avenir de nos territoires est notre capacité à nous déplacer : la mobilité devient un facteur premier du développement économique. Or dans les grands territoires qui aujourd'hui se structurent, certains ont déjà une réalité connue, comme la diagonale des centres, d'autres ont des structures politiques plus fortes pour les représenter comme l'arc atlantique.

Et puis, il y a ce fameux arc méditerranéen qui est davantage un projet à construire qu'une réalité à observer. On peut facilement trouver dans ces régions beaucoup de points communs : capacités touristiques, poids de l'agriculture compte tenu de la faiblesse de l'industrie, importance de l'attraction démographique. Ce sont des territoires que l'on recherche, des territoires de désir, des territoires de grande mobilité, des territoires où l'art de vivre devient une variable importante, où la population d'ailleurs est plus astucieuse que laborieuse.

Mais il y a aussi des spécificités, qui font que ce n'est pas de l'arc méditerranéen dont il s'agit, mais bien des arcs, compte tenu des réflexions différentes que l'on peut avoir suivant les régions où l'on insère cette réflexion. Bref, l'arc, c'est un peu ce qu'on veut lui donner comme consistance.

La première définition, la plus classique, c'est l'arc limité aux régions Catalogne, Languedoc-Roussillon, PACA, Ligurie (14 millions d'habitants).

Dans la deuxième définition, on ajoute à ces régions la Campanie, le Latium, la région de Valence, la Toscane, la Sardaigne, les Baléares, la Corse et la Murcie (35 millions d'habitants).

Une conception encore plus extensive est celle de l'atlas de la Chambre régionale de commerce, qui englobe 10 régions supplémentaires pour un total de 71 millions d'habitants. Dans cet arc, il y a des régions méditerranéennes, mais aussi des régions organisées par rapport à la banane bleue, comme la Lombardie, qui a tendance à nous écraser.

L'arc méditerranéen est davantage pour l'instant un objet d'étude qu'une réalité politique. L'arc n'a pas de représentation politique reconnue.

C'est un arc en construction parce que c'est un arc de déplacement, c'est un arc d'organisation qui est en retard par rapport aux grands ensembles économiques contemporains. A ce titre, faciliter la circulation ferroviaire serait probablement un des éléments forts qui lui permettrait d'affirmer de façon plus significative sa place dans les grands ensembles économiques.

En effet, l'urbanisation, la mobilité, le cadre de vie, l'environnement peuvent trouver sur ce territoire des occasions particulières d'expression. D'autant plus qu'aujourd'hui, on est davantage sur un territoire de juxtaposition que sur un territoire de complémentarité. En matière portuaire, en matière ferroviaire, en matière économique, c'est bien davantage un espace de concurrence que l'on observe qu'un espace de complémentarité que l'on analyse. Ces territoires ont souvent beaucoup de points de dissemblances.

C'est un territoire qui n'a pas d'acteur collectif pour parler en son nom. Il est encore largement dominé par le poids des nations plutôt que par un engagement européen. Les grandes opérations qui ont structuré ce territoire ont été davantage des politiques nationales qu'internationales.

Autrement dit, l'arc qui se décide aujourd'hui est un projet à partager plus que des réalités à observer. Nous serons conduits à réfléchir non seulement sur la circulation ferroviaire, mais également sur d'autres modèles comme le cabotage, qui pourrait contribuer à résoudre des difficultés importantes en termes de flux.

Je vais vous montrer quelques cartes de la Chambre régionale de commerce et d'industrie qui nous invitent à la modestie. Dans cet environnement, la région PACA n'est pas la première région.

L'arc atlantique a une réalité plus forte que l'arc méditerranéen. L'arc méditerranéen est à géométrie variable et la banane bleue n'apparaît pas parce qu'elle est trop claire sur ce transparent.

La carte du PIB/habitant est assez intéressante. Les régions qui ont le PIB/habitant le plus élevé sont au-dessus de l'arc : Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes, le Piémont, la Lombardie, l'Emilie-Romagne et la Vénétie. On peut se demander si elles ont un caractère vraiment méditerranéen ou si elles se rapprochent plutôt des grandes régions de l'Europe du centre. Sur ce critère, la région PACA est en situation moyenne. Elle ressemble un peu à l'Italie intermédiaire : la Toscane, le

Latium, l'Ombrie. La région Catalogne a un PIB/hab relativement faible par rapport à la moyenne européenne. Même si cette Méditerranée existe, les spécialités régionales sont quand même très fortes.

Les cartes de densités de population font apparaître des écarts importants. La Catalogne et la Lombardie, le Latium et la Campanie, la Ligurie ont une population forte. La PACA, Rhône-Alpes et le Piémont sont dans une position secondaire.

Toute une série de cartes montrent qu'il y a des différences très fortes entre ces territoires.

En matière industrielle, PACA est proche de la catastrophe ; l'Italie du nord et la Catalogne sont très en avance. Dans ce domaine, il y a probablement des complémentarités à construire plutôt que des concurrences à partager. Chacun de ces territoires porte aussi son propre mode de développement.

La carte des infrastructures de communication met en évidence que les communications sont assez difficiles : la construction d'un territoire de mobilité serait probablement pour notre région un avantage comparatif considérable.

Je voudrais compléter ces cartes par quelques remarques. Je rappelle que l'Italie est notre principal partenaire commercial, et de très loin, puisque nous faisons 17 % de nos relations commerciales avec l'Italie (12 % avec l'Espagne). Les relations marchandes de la Provence vers l'Italie et vers l'Espagne augmentent beaucoup plus vite que vers les autres pays, ce qui est intéressant à souligner.

La Provence commerce avec le Nord de l'Italie (Lombardie, Ligurie, Piémont), la Catalogne et la région de Valence. Tout cela contribue économiquement à la construction de l'arc méditerranéen.

En termes de produits, comme vous le savez, la région PACA est spécialisée dans les produits lourds : on commence tout et on ne finit rien. On exporte de la chimie minérale, de la sidérurgie, des produits pétroliers, etc. et on importe des produits finis. On importe d'Italie beaucoup de biens de consommation traditionnels (plastique, cuir, chaussure, habillement, construction navale...). On aurait intérêt à rendre nos territoires complémentaires au lieu de concurrentiels.

Cette situation de faiblesse de PACA au sein de l'arc méditerranéen résulte très largement des difficultés de l'accessibilité et d'une saturation des axes de circulation. Tout cela est bien connu, je n'y reviendrai pas longuement. Il suffit de prendre l'autoroute vers Nice ou vers Montpellier pour s'en rendre compte.

Dans les grandes tendances d'aujourd'hui, nous avons des enjeux à partager sur la polarisation des investissements. Les centres de transbordement, les plates-formes multimodales, sont de plus en plus importants dans le développement économique local, contribuent très largement à la dynamique des territoires. Sur ce point, nous devons probablement partager avec les autres pays de l'arc méditerranéen des stratégies communes.

Il y a 20 000 voitures/jour à Vintimille, 15 000 voitures/jour à la frontière espagnole. On n'en peut plus ! Je souligne que le meilleur temps de parcours ferroviaire est de 9 h 15 entre Marseille et Milan et de 6 h 40 entre Marseille et Barcelone. C'est pour cela que l'on y va en voiture... et c'est pour cela que l'on n'y arrive pas, puisque Marseille-Milan en voiture, c'est 5 h 10.

A mon avis, le vrai débat n'est pas de savoir s'il faut passer ou non par Cuges les Pins, ou s'il faut passer par Marignane ou pas. Le vrai débat, c'est de savoir si on sera capable de construire avec nos partenaires espagnols et italiens un réseau de la grande vitesse qui irrigue la totalité de l'arc méditerranéen et qui permettra à ce territoire de reprendre sa place par rapport aux autres territoires de développement.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen, chargé de mission de la EDTF (association européenne pour le développement du transport ferroviaire)

Philippe Langevin a analysé la situation socioéconomique de la région PACA dans un ouvrage en 2 tomes que j'ai toujours dans ma bibliothèque. Compte tenu de la connaissance que vous avez de la sociologique et de l'économie de notre région, j'aimerais avoir un avis sur le positionnement de la ville de Toulon par rapport à Nice et à Marseille.

Philippe LANGEVIN

Vaste débat ! Les toulonnais sont des marseillais qui se croient niçois. Je ne peux pas vous répondre comme cela. C'est trop compliqué.

Jean-Michel FOURNIAU

On pourra reprendre cette question dans la discussion générale.

Concurrence ou complémentarité entre les agglomérations de l'arc méditerranéen ?

Gabriel JOURDAN, chargé d'études déplacements à l'Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise

La métropolisation

La métropolisation est un processus de concentration des fonctions économiques supérieures et d'activités internationales dans un nombre limité de grandes aires urbaines.

C'est un processus alimenté par l'accélération des transports de personnes et de marchandises, par l'ouverture des frontières et la libéralisation des échanges.

C'est un processus qui ne se décrète pas, mais qui peut être stimulé par des politiques publiques – notamment en tirant partie de l'arrivée du TGV.

Lille a construit sa stratégie de métropolisation autour de l'arrivée du TGV nord. Elle s'est battue pour obtenir une déviation du tracé et avoir une gare au cœur de la conurbation. elle a bâti au-dessus de cette gare un centre d'affaires, Euralille, qui est adossé à la gare TGV et qui fait le lien entre la gare TGV de Lille Europe et la gare ancienne de Lille Flandres. Cette gare accueille actuellement 7 000 emplois et est calibrée pour en accueillir à terme, à l'horizon 2010-2015, 15 000

à 20 000, soit la taille du centre d'affaires de Lyon Part-Dieu. La stratégie de Lille est d'offrir un immobilier d'affaires attractif par rapport à Londres, Bruxelles et Paris.

Les spécificités de la métropolisation en PACA

La structure urbaine de la région est une structure en chapelet. Un ensemble de villes entretiennent des échanges intenses de proche en proche. La logique de réseau est en train de se constituer, mais comme l'a bien expliqué Monsieur Fusco, elle est contrariée par des temps de parcours importants entre les différents pôles du réseau : on met actuellement plus de 4 h 40 en train pour faire Montpellier-Nice. Par contre, entre Marseille et Toulon par exemple, on commence à observer des effets de synergie et de réseau, car la distance-temps est inférieure à 50 minutes. Il en va de même pour chacun des cercles.

Toutes les métropoles de PACA et de l'est du Languedoc-Roussillon ont un déficit d'emplois par habitant, en raison d'une part des personnes âgées plus importante que la moyenne nationale et de certaines situations de faiblesses économiques passées (Toulon, Marseille, Nîmes...), un déficit d'emplois supérieurs dans l'emploi total, ce qui reflète un déficit de fonctions de commandement économique et de rayonnement. Cela dit, il convient de relever certains leviers d'action pour impulser et conforter des dynamiques métropolitaines comme Iter, Euroméditerranée, les extensions de Sophia Antipolis, le projet de réseau de pôle de compétitivité industrielle en PACA.

En fait, notre région s'articule autour de deux grands ensembles métropolitains : Aix-Marseille-Toulon d'une part et Est-Var-Côte d'Azur d'autre part. Chacun de ces ensembles est multipolaire : c'est une réalité métropolitaine très particulière, qui nous différencie de villes telles que Lyon ou Toulouse qui sont structurées autour d'une ville centre et de banlieues. Dans un ensemble, chaque pôle a une autonomie de fonctionnement, une spécificité de fonctionnement, mais ils sont chacun pris dans un réseau commun : ils fonctionnent ensemble, tout en gardant une part d'autonomie, de spécificité, de diversité, sur le plan économique, institutionnel, humain voire culturel. C'est une réalité très propre aux ensembles métropolitains de PACA.

Le pôle Aix-Marseille-Toulon possède des fonctions métropolitaines fortes : le portuaire, la logistique, le commerce international, des activités d'industrie lourde et de transformation, des activités d'industrie high-tech (nucléaire, microélectronique, nanoélectronique, technologie marine et sous-marine).

L'agglomération azurée et l'est varois constituent un ensemble métropolitain multipolaire, avec trois bassins, Sophia Antipolis Cannes Grasse Antibes, l'agglomération niçoise, Monaco-Menton, et deux prolongements, un prolongement plus touristique vers la Riviera ligure et l'Italie, et un prolongement touristique et de plus en plus résidentiel vers l'est varois. En termes de fonctions métropolitaines supérieures, c'est un pôle majeur du tourisme mondial, avec près de 15 millions de visiteurs par an, une part très importante d'étrangers, un rôle majeur dans le tourisme d'affaires événementiel international. L'agglomération azurée possède également des fonctions de recherche high-tech avec Sophia Antipolis, et une place financière avec Monaco.

Les impacts potentiels de la LGV PACA sur le processus de métropolisation

L'arc méditerranéen français sera connecté aux grands ensembles métropolitains voisins : système rhône-alpin, Italie du nord, Barcelone. La LGV PACA apparaît comme le chaînon manquant de

l'arc méditerranéen ferroviaire. On retombe sur cette idée de territoire à structurer. La LGV PACA pourrait être le trait d'union du chapelet métropolitain de l'arc méditerranéen.

Avec la LGV PACA, le temps de trajet ferroviaire Montpellier-Nice passera de 4 h 40 à 3 h.

La problématique de ce trait d'union entre les pôles du chapelet métropolitain dépend aussi de la qualité du lien entre le « système TGV » et les territoires métropolitains.

Le « système TGV », ce sont la ligne LGV et les gares TGV (le lieu où les TGV s'arrêtent sur la LGV), mais il faut également prendre en compte le fait que le TGV peut sortir de la ligne à grande vitesse, rouler sur des voies classiques, à condition qu'elles soient électrifiées – encore qu'aux Sables d'Olonne, on a vu que des locomotives diesel pouvaient tirer des TGV – pour desservir des lignes qui sont en dehors de la LGV. Le « système TGV », ce sont des TGV qui roulent sur des voies classiques ou des voies nouvelles, des gares anciennes qui sont reliées par des TGV et des gares nouvelles sur la ligne TGV.

Je vais vous montrer une série de cartes qui mettent en évidence par ensemble métropolitain de PACA les enjeux de desserte suivant les 3 scénarios étudiés par RFF.

Dans ce scénario, la logique qui prévaut est celle de la connexion sur un seul pôle, la gare TGV de l'Arbois, une grande gare métropolitaine qui dessert l'ensemble Aix-Marseille-Etang de Berre.

Si la LGV passe par Marseille, la logique est davantage multipolaire. L'une et l'autre se défendent en matière d'aménagement du territoire.

Pour Toulon, la problématique est, quel que soit le scénario, celle de l'éloignement de la gare par rapport au cœur de l'agglomération et de ses 400 000 habitants.

La problématique de la Côte d'Azur est celle d'un territoire trait d'union à l'échelle européenne, dans la perspective de la LGV arc méditerranéen.

Autre problématique, les gares nouvelles sur la LGV seront plutôt dans le moyen pays alors que le potentiel de tourisme et de population est plutôt sur le littoral. Il faudra gérer un enjeu de basculement des dessertes littoral/moyen pays.

Enfin, le caractère de territoire multipolaire et étiré nécessite plusieurs gares : Est Var, Ouest Alpes-Maritimes, Nice.

Xavier MOIROUX, chargé d'études déplacements à l'Agence d'urbanisme de l'aire marseillaise

Je me placerai dans une perspective plus large, en m'appuyant notamment sur des réflexions issues du programme européenne INTERREG IIIB-C2R, dont l'Agence d'urbanisme de l'aire marseillaise a été l'un des acteurs. Ce réseau de 7 villes de l'arc méditerranéen (Lyon, Marseille, Gênes, Barcelone, Séville, Malaga et Naples) s'est réuni pendant deux ans : ces villes ont échangé sur une plateforme de coopération autour des fonctions métropolitaines supérieures.

Quand on parle de l'arc méditerranéen, de quoi parle-t-on ? On peut distinguer 3 visions de l'arc méditerranéen :

- le littoral méditerranéen français ;
- l'espace arc latin (Méditerranée occidentale) ;
- l'axe Barcelone-Marseille-Nice-Gênes et ses extensions.

Ce territoire se caractérise par un double processus de métropolisation et de périurbanisation, qui entraîne des effets de développements linéaires et en chapelet dont Gabriel Jourdan a parlé.

D'aucuns considèrent cet espace arc latin Méditerranée occidentale comme une nouvelle zone d'« intégration mondiale ». Cet espace est notamment défini par l'Union européenne dans son SDEC. Il comporte l'ensemble des régions françaises, espagnoles et italiennes riveraines de la Méditerranée occidentale auxquelles s'ajoutent les régions de Rhône-Alpes, du Piémont, de la Lombardie et, en tant que de besoin, du Nord-Est de l'Italie, de Midi-Pyrénées et de l'Aragon espagnol. Cet espace est présenté aujourd'hui comme un pôle de développement alternatif à la dorsale européenne ou banane bleue voire aux centres des capitales mis en évidence plus récemment par la DATAR.

L'axe Barcelone-Marseille-Nice-Gênes et ses extensions vers Turin et Milan, vers Florence et Rome, vers Valence et Madrid apparaît comme un sous-espace du second ensemble et comme une métaphore européenne du premier, expurgé du dynamique voisin lyonnais. Il n'en constitue pas moins un véritable eurocorridor de développement, au moins routier, avec une dynamique de métropolisation et des problématiques de développement touristique et de transport communes et une problématique portuaire majeure, associant trois villes ports de l'arc latin ayant une forte identité culturelle.

Aujourd'hui, des logiques coopératives émergent au sein des métropoles de l'arc méditerranéen : ce renouveau est incarné par les stratégies convergentes de développement des métropoles méditerranéennes qui incluent désormais, sous l'effet des programmes communautaires, des projets de coopération métropolitaine. On leur assigne également un rôle dans la construction d'une grande région euroméditerranéenne depuis une dizaine d'années (conférence de Barcelone).

Certes, cet espace est divers. On a un ensemble particulièrement dynamique et intégré autour des systèmes urbains de l'Italie du Nord, du grand Sud-Est français et de la Catalogne, qui met notamment en relation les deux grands pôles de Barcelone et de Milan et des régions plus méridionales. On a des agglomérations de taille inégale :

- Plus de 2 millions : Milan, Barcelone, Rome, Naples ;
- De 1 à 2 millions : Marseille, Valence, Lyon, Turin ;
- Moins de 1 million : Gênes, Malaga, Séville, Florence...

Du point de vue des positionnements des métropoles dans les classements des DATAR, on a une vision un peu différente :

- Le pôle milanais est en classe 2 ;
- Barcelone et Rome sont en classe 3 ;
- Lyon, Marseille, Toulouse, Florence sont en classe 4.

Il faut noter que, dans ce classement, les villes françaises sont surévaluées par rapport à leur taille réelle.

Les villes européennes sont entrées dans une ère de concurrence pour accueillir les grandes entreprises internationales et elles sont promptes à se positionner comme capitale du sud de l'Europe ou de l'Euroméditerranée, en jonglant avec des facteurs d'attractivité communs : soleil, mer, qualité de vie...

Néanmoins, le succès du programme européen auquel nous avons participé a montré l'intérêt de stratégies resserrées de coopérations métropolitaines à l'échelle de l'arc méditerranéen. Du reste, on a pu voir l'émergence d'un modèle commun, qui repose sur une réconciliation avec le passé (rénovation des centres historiques), des villes renouvelées et des villes compactées et denses, des villes multiculturelles assises sur une identité urbaine forte, des stratégies communes de villes créatives et innovantes, basées sur la connaissance, la culture et le savoir, car elles n'ont pas de fonctions de commandement (à l'exception de Milan). La compétition entre les villes ne disparaît pas, mais devient un élément de stimulation de la coopération.

En revanche, la question de l'accessibilité des grandes métropoles de l'arc méditerranéen constitue un révélateur du type de rapport qui se noue entre celles-ci. On a un espace divisé et polarisé par la question des infrastructures de transport et des réseaux de transports européens, avec une prégnance des couloirs nord-sud et une sélectivité des couloirs est-ouest, des concurrences portuaires et aéroportuaires. En revanche, il y a des mobilités spatiales plus faibles au sud : il y a une saturation importante des réseaux de l'Europe du Nord. Cet état de fait va permettre au sud de se positionner en matière de disponibilité foncière et de qualité de vie.

Jean-Michel FOURNIAU

Pouvez-vous conclure sur ces cartes ?

Xavier MOIROUX

La région PACA est hors des réseaux de transport européens. C'est très important à comprendre. Si l'on parle des relations entre Gênes, Marseille et Barcelone, il y a des compétitions de couloirs entre le couloir rhodanien et le couloir lotharingien.

Les grands ports méditerranéens sont concurrents malgré la stabilisation relative des hinterlands des ports de Marseille, Gênes et Barcelone. Ils subissent également une forte concurrence des ports de transbordement qui forment à l'extrême sud de l'Europe une nouvelle transversale est-ouest. Marseille est le 17^{ème} port européen de conteneurs et Gioai Tauro, un port qui n'existait pas il y a 8 ans, occupe aujourd'hui la 8^{ème} place.

En matière d'échanges est-ouest, la nouveauté est liée à la modification des échanges avec l'Europe orientale. On a ce fameux projet de corridor n°5, avec son célèbre maillon Lyon-Turin. Ce dernier tend à conduire les métropoles littorales à vouloir s'y raccrocher coûte que coûte. Dans notre région, les alternatives aux logiques de contournement par le nord demeurent hypothétiques et les projets défendus (Montgenèvre, traversée alpine) n'ont pas dépassé le stade des bonnes intentions.

De l'avis des spécialistes, le projet de LGV PACA mixte sur la totalité du parcours paraît peu crédible, comme le projet de tunnel du Montgenèvre du point de vue du fret ferroviaire. Toutefois, la considération de cet axe littoral comme un axe international pose un certain nombre de questions auxquelles l'Etat et l'Europe devront répondre. J'ajoute que la communauté urbaine a fait une demande d'étude au délégué européen aux transports sur ce tronçon Nice-Vintimille. Il paraît un peu tôt pour considérer que ce couloir n'est pas un couloir international.

Je voudrais conclure sur la nécessité de travailler ensemble à des logiques de développement durable. Le cabotage est intéressant, mais ici on s'est plutôt focalisé sur des liaisons à moins de 400 kms. Tous les économistes savent que ces liaisons ne sont pas très rentables. En revanche, à partir de 900 kms, des acteurs privés comme Grimaldi font marcher des liaisons de cabotage entre Toulon et Rome. Je pense qu'entre le Nord et le sud de l'Europe, le cabotage est l'un des moyens de lutter contre la saturation des réseaux routiers.

Quels projets ferroviaires pour concrétiser l'arc méditerranéen ?

Jean FAUSSURIER, délégué aux affaires européennes et internationales de RFF

Je vous propose 4 questions en 6 diapositives :

- Que dire sur l'arc méditerranéen ?
- Sur quel axe majeur se massifie le fret ?
- Que voit-on avec les voyageurs ?
- Quid des financements européens ?

La ligne Marseille, Toulon jusqu'à Vintimille est sur la carte des réseaux transeuropéens, mais j'y reviendrai plus tard.

Diapo 1 : la construction progressive de l'arc méditerranéen

Vous voyez la réalisation progressive de l'arc méditerranéen, à partir de Barcelone (2007), Perpignan (2009), Nîmes-Montpellier (2011), Vintimille (2013).

Le projet LGV PACA permet d'assurer la continuité du réseau européen sur cette façade maritime de l'Europe du Sud. Quel sens donner à cet arc ? Je ferai simplement deux observations à ce stade.

Un, il ne faut pas inverser l'ordre des facteurs : le projet d'infrastructure de transport ne fait pas le développement économique ; en réalité, c'est la LGV, en améliorant l'accessibilité des régions, qui facilite les projets de dynamique économique sur les espaces desservis.

Deux, la question de l'arc méditerranéen n'est pas uniquement un problème de relation entre PACA, l'Italie et l'Espagne, mais également une question de relation entre les 5 régions françaises du sud de la France.

Diapo 2 : magistrale éco-fret – projection de trafic à l'horizon 2010

La magistrale éco-fret est très structurante pour les relations ferroviaires fret entre la péninsule ibérique et le sud de la France et le reste de l'Europe.

Au sud, vous avez deux embranchements :

- un embranchement côté espagnol à Perpignan (2,5 millions de tonnes de fret ferroviaire) ;
- un embranchement à Marseille : on voit à ce stade la cohérence avec le projet XXL.

Dans les relations avec l'Italie, l'embranchement se fait à Modane. A Modane aujourd'hui, à peu près 9 millions de tonnes de trafic ferroviaire passent chaque année. Après la réfection et la mise au gabarit du tunnel du Montcenis, on arrivera à une capacité de 17-18 millions de tonnes/an. A l'horizon 2020, avec le nouveau tunnel, on arrivera à une capacité de 60 millions de tonnes/an.

Diapo 3 : impact des nouveaux membres sur les corridors de trafic de transit à travers la France (en nombre de chemins minimaux

Cette carte identifie les chemins minimaux qui relient les régions européennes entre elles. Elle souligne l'impact des nouveaux Etats membres sur les corridors de transit. Elle confirme la place importante qu'est appelée à jouer Modane dans le futur comme point de passage de fret entre l'Espagne et le reste de l'Europe.

Diapo 4 : avec la LGV PACA, des temps de parcours divisés par 2 sur l'arc méditerranéen

L'arc méditerranéen représente un bassin de population de 10 millions d'habitants voire de 14 millions d'habitants comme le disait Philippe Langevin. La réduction de l'espace-temps que permettra la LGV PACA (Marseille-Nice de 2 heures 20 à 1 heure ou 1 heure 25, Marseille-Gênes de 6 heures à 3 heures 15, Gênes-Barcelone de 14 heures à 7 heures) est un facteur de renforcement des relations interrégionales. Ce qui est en débat n'est pas tant la question de la vitesse ; ce qui est en question, c'est le service que l'on veut apporter pour résoudre des problèmes d'accessibilité. C'est sous cet angle qu'il faut aborder la question de la vitesse, en réalité la question des temps de parcours.

Diapo 5 : la liste des projets prioritaires : un problème ?

Certes, la LGV PACA ne fait pas partie des projets prioritaires de l'Union européenne au sens de la décision qui a été prise en avril 2004 par le parlement européen et le conseil, parce qu'un projet prioritaire est un projet dont les travaux sont susceptibles de démarrer avant 2010, ce qui n'est pas le cas de la LGV PACA. Cependant, ce projet est sur la carte des réseaux transeuropéens et est donc éligible aux fonds européens à hauteur de 10 %. Autre observation, il n'est pas nécessaire que la ligne traverse une frontière pour bénéficier des fonds européens – voyez la LGV Rhin-Rhône ou le réseau à grande vitesse espagnol –, il n'est pas non plus nécessaire qu'elle soit mixte – pensez à la LGV est ou à la liaison Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres. L'expérience montre que les financements vont vers les projets qui avancent.

Lucio LA VELLA, directeur régional de RFI (Réseau Ferré d'Italie) à Turin

Je vous prie de m'excuser pour mon français qui n'est pas de très bon niveau. En tout cas, je vais essayer de vous présenter l'évolution du système ferroviaire en Italie.

En Italie, on a une stratégie liée, pour tous les investissements importants, à 3 axes. Le premier est le projet prioritaire qui va de Berlin à Lille jusqu'au sud de l'Italie et la Sicile. Le deuxième est le couloir n°5, avec deux projets prioritaires : le n°3 et le n°6 qui vont de Lisbonne jusqu'à Kiev. Le troisième est le projet n°24 qui va d'Amsterdam et Anvers jusqu'à Gênes.

Pour nous, la question des marchandises est très importante. Nous privilégions les lignes à trafic mixte.

On voit ce qui se passe en Italie sur le couloir 5 entre la frontière française et Trieste. Pour nous, c'est un système de relations. Il s'agit d'un itinéraire qui traverse la plaine du Pô, avec le franchissement des Alpes (Fréjus, Simplon, Gothard, Brenner). Après, il y a l'itinéraire vers Vienne et le dernier vers Ljubljana et la Slovénie.

Il y a les relations avec tous les ports : Gênes, La Spézia, Venise, Trieste, Ravenne, Ancône.

Il y a aussi le système aéroportuaire : Milan, Turin, Venise, Trieste.

Il y a enfin le système logistique : si l'on pense aux deux itinéraires qui viennent du nord (de Berlin et de Amsterdam), on a le franchissement de cet itinéraire près de Milan, à Novara, et à Vérone, l'itinéraire qui vient du Brenner.

Il s'agit d'un système complexe. Nous avons un investissement conséquent à faire dans cette région, de l'ordre de 33 milliards d'euros, dont 10 milliards sont déjà disponibles.

Parlons maintenant de la situation qui vous concerne plus précisément : la ligne Gênes-Vintimille. Celle-ci devrait être à double voie sur l'ensemble du trajet en 2013 (d'ici là, les deux tronçons qui manquent passeront à double voie, l'un sera mis en service en 2009 et l'autre en 2013), les trains y circuleront à 200 kms/h et transporteront des voyageurs et des marchandises.

Le doublement du tronçon San Lorenzo al Mare – Andora sera mis en service en 2009.

La mise en service du doublement du tronçon Andora-Finale Ligure est prévue en 2013.

La ligne Turin-Lyon nous permettra de gérer l'augmentation du trafic marchandises à l'horizon 2020. La réalisation du tunnel de base est prévue pour 2016-2018, le contournement de Turin avec la ligne marchandises en 2013, la mise en service du tronçon Turin-Novara en 2006. Sur le couloir qui part de Gênes vers le nord, nous avons envisagé un investissement de 4,3 milliards d'euros pour la réalisation de nouvelles lignes « Terzo Valico » à l'horizon 2013.

La LGV en Italie est caractérisée par la criticité portée par les nœuds ferroviaires. Nous avons envisagé un système de « lay out », qui prévoit la séparation des flux de trafic :

- A l'extérieur du système métropolitain pour les marchandises ;

- Dans la zone bleue pour les liaisons régionales et interrégionales ;
- En centre ville pour les liaisons régionales, avec une séparation pour les lignes directes à grande vitesse

A Naples, nous avons la possibilité d'arriver directement avec la LGV, mais il y a aussi la réalisation d'une gare à l'extérieur de Naples (Napoli Afragola) qui permet aux lignes qui vont de Naples vers le Sud de l'Italie de ne pas passer dans la ville et de gagner du temps.

En revanche, à Bologne, la LGV passe au centre-ville.

Débat avec le public

Jean-Michel FOURNIAU

J'ouvre la discussion pour une quarantaine de minutes. Vous pouvez poser des questions à l'ensemble des intervenants.

François LEBLOND, président de l'association TGV PACA

Je pose une question à notre ami italien. Le Lyon-Turin a-t-il une priorité marchandises ou grande vitesse voyageurs ?

Christian PELLICANI

Si j'ai bien compris, la priorité italienne pour le transport des marchandises évite d'aborder le sujet du Montgenèvre. Le Montgenèvre apparaît-il quelque part dans les priorités italiennes ? Par ailleurs, quelle est la distance entre Naples centre desservi par la LGV et la gare envisagée à l'extérieur de Naples pour desservir l'ensemble du réseau ? Enfin, je m'adresse à mes collègues marseillais. Si on veut que tout passe par chez soi, il faut être attractif. A-t-on apprécié l'attractivité économique d'une desserte directe de Marseille pour les Italiens et pour les Espagnols ?

Lucio LA VELLA

La ligne Lyon-Turin est d'abord une ligne marchandises : elle répond à l'augmentation du trafic dont a parlé Monsieur Faussurier. Ceci dit, c'est une ligne qui pourra être exploitée avec des performances positives pour les voyageurs.

Concernant le Montgenèvre, nous n'avons pas envisagé un investissement pour ce projet de tunnel sous le Montgenèvre, parce que nous pensons avoir résolu la problématique du transport de marchandises avec la ligne Lyon-Turin.

Enfin, la gare extérieure est distante de 20 kms de Naples centre. Il faut gérer une situation de changement de moyens de transport intégré dans le système. La gare extérieure permettra aux trains Milan-Palermo de s'arrêter à Naples, mais il y aura aussi des relations directes entre Naples et Milan. La gare extérieure permettra d'augmenter la flexibilité du système.

Giovanni FUSCO

Ni RFI ni RFF ne jouent le jeu du croissant méditerranéen : ce n'est pas étonnant car c'est aux acteurs de ce territoire de vouloir ce croissant.

Que le Lyon-Turin soit d'abord consacré au transport de marchandises, cela me fait peur. Cela signifie que l'on pense que deux grands pôles métropolitains de ce croissant s'échangeront essentiellement des marchandises et éventuellement des personnes. Je peux vous parler de la coopération universitaire qui existe entre la France et l'Italie. Sachez que la France joue à jeu égal avec la Grande-Bretagne pour les destinations d'étudiants Erasmus italiens. La première destination en France est la somme de PACA et de Rhône-Alpes. Ces étudiants feront partie des classes dirigeantes en Italie. Moi-même, je suis engagé sur cette timide coopération universitaire que l'on est en train de monter entre Nice Sophia Antipolis et Gênes. En matière de coopération économique, il y a encore dix ans, il n'existait pas une chambre de commerce italienne à Nice. On disait même : l'Italie est tellement proche que les Italiens n'ont pas besoin d'une chambre de commerce italienne à Nice. Cependant, une CCI a été ouverte à Nice : elle est devenue la deuxième CCI italienne en France après Paris. En plus, les milanais et les turinois viennent sur la Côte d'Azur pour acheter des résidences secondaires. Ce « déferlement » est responsable de la flambée des prix de l'immobilier, mais il a des côtés positifs. J'ai voulu organiser un séminaire universitaire franco-italien à Milan : j'ai dû l'organiser en anglais. A. Milan, qui a été une ville francophone pendant des siècles, plus personne n'étudie le français. Cela dit, quand je vois les petits milanais jouer dans la cour de l'immeuble avec les petits français et apprendre le français, je me dis qu'il y a encore un futur pour la francophonie à Milan.

Il y a des phénomènes émergents, il faut jouer le jeu avec les nouvelles infrastructures.

Gilles AICARDI, maire de Cuges les pins

J'ai noté dans les différentes interventions le retard de notre métropolisation. Que l'on se place du point de vue d'une Europe de la concurrence ou d'une Europe de la coopération, l'enjeu est le même : notre métropolisation doit évoluer. Notre difficulté aujourd'hui à tous, quelle que soit notre position et nos opinions, vient de ce que l'on réfléchit et que l'on débat de la LGV en ayant à l'esprit notre métropolisation d'aujourd'hui. Or personne ne peut concevoir qu'en 2020, notre métropolisation sera la même. C'est à mon avis l'enjeu fondamental.

Elle doit évoluer vers une métropolisation à l'aire métropolitaine marseillaise au sens DATAR du terme, c'est-à-dire 60 ou 62 communes. Si on se place dans ce cadre, notre discussion un peu stérile et souvent violente entre les 3 gares TGV en 20 kms n'a plus de sens. Si on se place dans une métropolisation qui a avancé au sens de l'aire métropolitaine, il faut exiger, comme l'a dit le sénateur maire de Marseille, que la LGV vienne vers les populations, c'est-à-dire la population de l'aire métropolitaine et non pas la population de Marseille intra muros. Il faut donc que l'on ait une gare qui desserve les principales villes de l'aire métropolitaine : cette gare existe déjà.

Paolo Odone, président de la CCI de Gênes

Nous sommes là pour pousser à la réalisation de la LGV PACA. J'ai entendu des propos qui ne m'ont pas beaucoup plu. L'Europe n'avait pas prévu que les Italiens allaient décider d'achever en 2012-2013 la ligne à double voie à 200 kms/heure entre Gênes et Vintimille. De l'autre côté, les

Italiens vont financer une ligne pour aller au Nord jusqu'à Rotterdam. On a découvert que le commerce mondial allait progresser de 75 % dans les 5 prochaines années dans les conteneurs qui vont toucher Barcelone, Marseille et Gênes. Comme les marchandises vont là où le coût est le plus bas et où le service est le meilleur, on se demande comment fera Gênes et même Marseille. Le Lyon-Turin coûte tellement cher : on en parle beaucoup mais on n'a pas mis un sou, surtout les Français. Si j'étais marseillais, je pousserais avec RFF sur le côté marchandises. Vous doublerez la ligne jusqu'à Nice pour les voyageurs et pour les marchandises. Comme le trafic va là où le coût est le plus bas, je vois une possibilité pour le port de Marseille d'avoir un ressort énorme. Ceux qui ont changé la donne, ce sont les Suisses, qui ont creusé le Leuchberg (qui sera terminé en 2007) et le Gothard (qui sera terminé en 2014-2015). Nous allons passer par là et Marseille aussi. En même temps, les marchandises de la vallée du Pô iront à Marseille et en Catalogne. Pour nous, à Gênes, cette ligne est fondamentale pour la culture, pour l'euro-région, pour l'université, pour la recherche et pour le transport de marchandises

Christian DUBOST, DR RFF Languedoc-Roussillon

Je voudrais vous parler de la région Languedoc-Roussillon. Il se trouve que j'ai exercé d'autres fonctions ici à Marseille et que j'ai trempé dans les affaires d'aménagement du territoire, d'arc méditerranéen et autres. Je voudrais faire plusieurs constats.

Un, la LGV PACA n'est pas le seul chaînon manquant de l'arc méditerranéen du ferroviaire. Il y a un autre chaînon manquant, le Montpellier-Perpignan, qui est considéré comme un projet prioritaire au niveau européen et qui est moins considéré comme un projet prioritaire au niveau national, puisque la ligne nouvelle n'était pas inscrite au CIADT de décembre 2003. Les choses sont en train de changer du fait d'un dialogue important entre l'Etat et le Conseil régional : des études seront relancées très prochainement sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Cela dit, le projet arrivera au débat public dans deux ou trois ans, avec un temps de retard par rapport à la LGV PACA.

Deux, les relations entre les régions Languedoc-Roussillon et PACA ne sont pas étroites. Le dialogue mériterait d'être approfondi. Sur les cartes, on a vu que Montpellier était au niveau de Cannes sur certaines voire inexistante sur d'autres. C'est assez symptomatique de certaines conceptions que l'on a ici de Languedoc-Roussillon, mais rassurez-vous : c'est la même chose de l'autre côté. Un jour, un éminent membre du CESR Languedoc-Roussillon m'expliquait que le port le plus important de la Méditerranée était Gênes et a été surpris quand je lui ai appris qu'en termes de trafic global, le plus important était Marseille. Il y a besoin de resserrer les liens. Que ce soit au niveau politique ou au niveau économique, Languedoc-Roussillon a plutôt tendance à se tourner vers Toulouse et vers Barcelone et Marseille vers Lyon. Si on veut vraiment construire l'arc méditerranéen, il ne faut pas oublier Languedoc-Roussillon. Il faut se rappeler que le TGV arc méditerranéen sera un train et non un avion. Dans un train, la même place est occupée plusieurs fois par plusieurs passagers, ce qui n'est pas le cas dans un avion. Le fait de s'épauler mutuellement entre Languedoc-Roussillon et PACA est, à mon avis, une des clés fondamentales du développement de ce réseau.

Pierre ROLBERT

Je voudrais rappeler quelques faits historiques. Si l'arc méditerranéen existait, depuis 2000 ans, on le saurait. Il y a 40 ans, toute la région PACA voulait s'unir aux Lyonnais dans un ensemble qui

s'appelait le Grand Delta. Le Grand Delta n'a jamais existé et n'existera jamais. Il est réduit à une secrétaire à la maison du patronat à Marseille. Il en est de même de l'arc méditerranéen. En fait, cet arc n'existe pas. Je rappellerai au directeur Languedoc-Roussillon de RFF qu'avant la SNCF, il existait un réseau ferré est-ouest, le Réseau du Midi, qui le premier réseau privé qui ait fait faillite en France. Cela montre que les liaisons économiques dont tout le monde se gargarise et dont les politiques prennent prétexte pour ne pas finir St Charles et faire une gare multimodale à la Blancarde n'existent pas

Philippe LANGEVIN

Il faut être capable de se projeter dans le futur. Le maire de Cuges a bien rappelé que l'intercommunalité n'est pas achevée et qu'elle va beaucoup évoluer dans les 20 prochaines années. Cela dit, la question des frontières de l'arc n'est pas négligeable. Le Piémont, la Lombardie et Rhône-Alpes sont-elles des régions méditerranéennes ? Si on n'y prend pas garde, on va se faire avaler par les Lyonnais ! Le risque de voir Lyon se positionner comme capitale de la Méditerranée n'est pas nul. Si l'on fait passer les marchandises par le Lyon-Turin et les voyageurs par Marseille-Nice, on va encercler la région PACA et les grands pôles économiques seront la Lombardie, le Piémont et Rhône-Alpes. Notre intérêt méditerranéen est d'avoir dans le réseau ferroviaire entre le Languedoc, la Provence, la Catalogne, Valence, la Ligurie, la Toscane capacité à faire circuler des voyageurs mais aussi des marchandises, qui apportent de la valeur ajoutée. Tout à l'heure, on a vu une carte de la SNCF qui est assez redoutable : les marchandises pour aller de Barcelone à Milan vont passer par Lyon. C'est triste ! Pour avoir des modèles de développement équilibrés, il ne faut pas des développements spécialisés, qui nous cantonneraient définitivement au rôle peu glorieux d'accueil du guerrier européen fatigué.

Jean FAUSSURIER

Je souhaiterais apporter quelques chiffres au débat.

Pour les voyageurs, on dénombre en PACA aujourd'hui 95 millions/an de déplacements longue distance en PACA et l'on estime que ce chiffre pourrait passer à 150 millions/an en 2020. Aujourd'hui, 40 % de ces déplacements sont orientés sur un axe est-ouest et 60 % sur un axe nord-sud. Sur ces 40 %, 75 % à l'horizon 2020 concerneront les relations entre PACA et le sud-ouest de la France : on ne peut donc pas dire qu'il n'existe pas de relation entre PACA et les autres régions du sud de la France.

Le volume de transport de marchandises s'élève actuellement à 184 millions de tonnes, dont 100 millions de tonnes de transports intérieurs réalisés à 98 % par des camions. Les échanges qui traversent la frontière italienne atteignent 32 millions tonnes, dont 2,5 millions de tonnes en ferroviaire (1,6 million de tonnes à Modane et 0,9 million de tonnes à Vintimille) et 16 millions de tonnes par le cabotage maritime. Le cabotage n'est donc pas à négliger comme réponse aux échanges de fret sur les trafics est-ouest.

La ligne Lyon-Turin est un projet sur lequel on avance. Il est vrai que le montage financier est difficile. Quand on parle de Lyon-Turin, ce n'est pas pour exclure la région PACA, puisque la magistrale éco-fret part de Marseille. Elle est cohérente avec le projet Fos XXL. En plus, en termes de distance pour aller à Turin, il est équivalent de monter par Turin que de passer par la côte

méditerranéenne. Nous disons que, dans les grands flux de fret, c'est plutôt par les massifications que l'on trouvera une réponse au défi du re-développement du transport ferroviaire.

Alain PATOILLARD, président de l'association TGV Développement Var Nice Côte d'Azur

J'ai bien compris que la stratégie de métropolisation doit être le point de départ de toute réflexion, mais n'est-ce pas aussi le risque de ne rien faire ? Lors de la journée de travail que l'on avait organisée le 29 juin sur l'arc méditerranéen, nous avons retrouvé des documents relatifs à des colloques qui avaient eu lieu en 1990. Toutes les réflexions que l'on a entendues de ce soir et le 29 juin y étaient déjà. Il s'est donc passé 15 ans, et on en est toujours au même point. Il me semble qu'il faudrait que l'on arrête de réfléchir et que l'on réalise quelque chose. Pourquoi n'y arrive-t-on pas ?

Jean GONELLA (FARE Sud)

Pourquoi n'y arrive-t-on pas ? La réponse est simple : parce que, pour arriver à construire un grand projet, il faut le décliner à partir d'une idée politique profonde de ce que l'on veut. Il est écrit qu'un projet de grande infrastructure, dans un territoire aussi fragile, est au mieux neutre et que, si les projets socioéconomiques ne préexistent pas, ce n'est que du culte du cargo.

André PIT (Association TGV PACA)

Du temps des Romains, il existait un premier axe qui traversait la Provence et qui s'appelait l'Aurelia, qui existe toujours, et un second axe qui traversait les Alpes et qui allait vers Bordeaux, la Domitia, qui est la N 113. Cet axe a toujours existé et, à ma connaissance, les Romains n'ont pas fait faillite à l'époque quand ils l'ont créé !

Le Grand Delta était un « attrape-couillon » ; je crains que le TGV PACA Marseille-Barcelone-Gênes n'en soit un autre. Nous sommes ici pour le désenclavement de la PACA et de la Ligurie. Je demande à RFI et à RFF ce qu'ils comptent faire pour que Marseille-Gênes (400 kms) puisse se faire en train sans passer par 17 arrêts (ce qui fait un arrêt tous les 35-40 kms) et dans un délai inférieur à 7 heures ?

Lucio LA VELLA

Je vous ai présenté le projet que nous avons envisagé avec le territoire de la région de Gênes. Il y a des compromis à faire. Il ne s'agit pas d'une ligne à grande vitesse. On est en train de faire une ligne plus performante que la ligne actuelle ; on a décidé d'éliminer la moitié des gares actuelles. Après, le marché décidera du modèle d'exploitation de cette ligne, pour faire des relations directes. Avec une ligne à simple voie, il est très difficile de faire une exploitation performante. Avec la double voie, le service connaîtra une nette amélioration, mais nous n'avons pas envisagé la liaison directe Gênes-Marseille.

Jean-François PAIX, direction du développement de la SNCF

Je vais répondre à la question, mais je voudrais tout d'abord présenter les données de trafic sur le corridor méditerranéen :

- Des trafics de courte et de longue distance ;
- Des flux internationaux, régionaux, intrarégionaux.

La connaissance des flux internationaux reste difficile parce qu'elle est contingente de la connaissance d'informations et de données statistiques qui appartiennent aux différents réseaux qui exploitent les lignes. Les flux se développeront grâce à la mise en œuvre de plusieurs projets.

En 2002, voici les flux de trafic que l'on observe sur le corridor méditerranéen :

- Barcelone-Montpellier : 500 000 voyageurs/an ;
- Montpellier-Marseille : 800 000 voyageurs/an ;
- Marseille-Nice : 500 000 voyageurs/an ;
- Nice-Gênes : 200 000 voyageurs/an.

Ces données de trafic doivent être rapportées à un flux total de trafic réalisé en France par les TGV d'à peu près 90 millions de voyageurs.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier un autre corridor important pour la région PACA. C'est ce que nous appelons la transversale sud, c'est-à-dire l'ensemble des trafics sur un axe Bordeaux, Nice voire Gênes. On observe sur cet axe des trafics un peu supérieurs à ceux observés sur le corridor méditerranéen :

- Bordeaux-Toulouse : 700 000 voyageurs/an ;
- Toulouse-Montpellier : 1,4 million de voyageurs/an ;
- Montpellier-Marseille : 1,2 million voyageurs/an
- Marseille-nice : 700 000 voyageurs/an ;
- Nice-Gênes : 200 000 voyageurs/an.

Revenons sur quelques trafics internationaux. Entre la Catalogne et Languedoc-Roussillon, on observe aujourd'hui 400 000 voyageurs/an. Grâce au projet entre Perpignan et Barcelone, on pourrait passer à l'horizon 2020 à 1,4 million de voyageurs/an. Le trafic que l'on observe entre la région PACA et la Ligurie est à peu près de 100 000 voyageurs et il pourrait être de 150 et 200 000 voyageurs/an à l'horizon 2020. En comparaison, on voit que le trafic entre Languedoc-Roussillon et PACA est supérieur à 1 million de voyageurs.

Pour répondre à la question qui était posée sur le développement de trains sur l'ensemble du corridor méditerranéen, je tiens à souligner que deux points sont fondamentaux pour le développement de ces trafics et donc pour la création de trains : la réduction des temps de parcours et la capacité sur les infrastructures ferroviaires. Je pense que le projet LGV PACA répond à ces deux objectifs.

Philippe MARZOLF

Vous n'avez pas répondu à la question de Monsieur qui était très claire : pourquoi n'y a-t-il pas de train direct ou semi-direct Marseille-Nice-Gênes ?

Un participant

Sur les trains existants actuels entre Marseille et Gênes, avez-vous pris en compte la volonté d'ajuster les correspondances ?

Bernard COLOMBAUD (SNCF)

Je suis chargé de suivre les projets vers l'Espagne et vers l'Italie. En accord avec RFI, les Italiens savent que la ligne va leur permettre de faire 1 h 30 entre la frontière et Gênes. Avec la LGV PACA, on pourra faire de 3 heures à 3 heures 15 entre Marseille et Gênes, ce qui est bien meilleur qu'actuellement. Mais il faut bien voir qu'actuellement, la part de marché n'est pas énorme comme l'a montré tout à l'heure Monsieur Paix et que par ailleurs, il y a toutes les contraintes de tracés dues à la voie unique sur l'Italie, ce qui rend les correspondances difficiles.

Brigitte GOURMANEL (Cagnes-sur-mer)

Quand on prévoit un grand projet d'infrastructures, on procède comme on fait une maison : on prévoit toute la maison d'abord, on ne la construit pas pièce par pièce. Il me paraît ahurissant que l'on ne prévoit pas un projet de cette envergure de Barcelone à Gênes d'abord. Je suis ahurie que l'on n'ait pas d'abord une vision globale du projet ! Là, on tergiverse sur 10 kms ici, 10 kms là !

Par ailleurs, on a prévu dans le projet que l'on va augmenter la circulation fret routier à Vintimille de 45 % alors que la région niçoise est complètement saturée ! Savez-vous quels accidents sont dus à cette croissance du fret routier ? On est en zone urbaine dense continue. L'autoroute suit la voie ferrée sur presque tout son parcours. Vous avez dans les centres-villes l'autoroute plus la voie ferrée.

Moi, j'ai des riverains qui vont se trouver à 60 cms de la voie ferrée. Aujourd'hui, on est en train de prévoir l'expropriation de personnes pour amener la plateforme ferroviaire à 60 cms des maisons !

Vous vous trouvez nez à nez, RFF et RFI, devant la frontière. Chacun regarde de son côté et vous ne vous serrez pas la main. Je ne peux pas supporter cela. Il y a un verrou : on le fait sauter et basta !

Ahmed BENZARA

J'habite à Marseille et je représente un couple d'agriculteurs qui vivent entre Néoules et Garéoult, un endroit qui est resté très naturel, et qui craignent d'être chassés de chez eux par la LGV. J'invite le maître d'ouvrage et les décideurs à tenir compte de l'humain. Pensez à ceux qui vivent à côté des trains qui passent.

Bernard DESTROST, association de sauvegarde de l'environnement cugeois

Les différents orateurs ont montré l'opportunité de développer la LGV vers l'Italie. Nous sommes aujourd'hui en train de parler l'arc méditerranéen, mais on a peu parlé de la LGV vers Barcelone. Y a-t-il une volonté réelle de réduire les temps de parcours entre Marseille, Nice vers Perpignan et Barcelone ? C'est une question essentielle, pour étudier l'opportunité de développer une gare dans l'aire marseillaise, sachant que les voyageurs qui descendront de l'Europe et qui iront à Barcelone ne transiteront pas dans l'aire marseillaise.

Jean-Michel FOURNIAU

Je pense que Monsieur Le Magadure pourra répondre, mais je donne tout d'abord la parole à Giovanni Fusco qui l'a demandée

Giovanni FUSCO

Les chiffres de fréquentation actuels ne peuvent pas être utilisés pour faire l'aménagement du territoire : il appartient aux élus locaux et aux acteurs du territoire de définir l'aménagement du territoire qu'ils veulent et de demander aux aménageurs de construire une infrastructure qui serve cette vision.

Philippe LANGEVIN

L'intérêt général voudrait un TGV Barcelone-Gênes : on nous prépare un Paris-Nice ! Ce n'est pas pareil.

Yannick LE MAGADURE, Comité régional du tourisme PACA

Aujourd'hui, l'essentiel des flux touristiques viennent du Nord (Allemagne, Benelux, Grande-Bretagne, Ile-de-France). Il n'en reste pas moins que les Italiens sont la première clientèle étrangère de la région. Nous montons actuellement des partenariats avec nos amis de la Ligurie : nous avons beaucoup de choses à faire en commun, car nous avons des problématiques touristiques identiques (surfréquentation estivale et sur le littoral) et nous recherchons des solutions pour avoir une fréquentation plus étalée dans le temps et dans l'espace. Je souhaite que la LGV permette aux Italiens de venir en France en voiture et non en train. Pour répondre à la question que posait Monsieur sur la partie Catalogne et sur l'irrigation de la région, les touristes du nord qui veulent aller en Espagne se moquent si la liaison passe par Marseille ou non. Au plan du tourisme, je crois que l'enjeu de la LGV PACA n'est pas un enjeu par rapport à l'Espagne et à la Catalogne, c'est plutôt un enjeu par rapport au nord et à l'Italie.

Jean-Michel FOURNIAU

Je remercie les intervenants de cette première table ronde. Je pense que l'on peut retenir de cette première partie que l'arc méditerranéen n'est pas un mythe, mais n'est pas encore une réalité. C'est un projet à partager, a dit Philippe Langevin.

2^{ème} partie - L'arc méditerranéen : un projet politique

Jean-Michel FOURNIAU

Je voulais préciser que, dans la préparation de cette réunion thématique, nous avons invité les responsables transport des différentes régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon, PACA. Malheureusement, leur calendrier ne leur a pas permis d'être directement représentés. Nous avons Monsieur Joël Giraud, vice-président du Conseil régional PACA et président de la commission transports. Monsieur Soulages et Monsieur Gasco n'ont pas pu venir. Nous avons aussi invité des élus politiques en Ligurie et en Catalogne. En Italie, la campagne électorale régionale ne leur a pas permis d'être là et en Catalogne, le ministre catalan des transports a été retenu par un débat important au parlement catalan. Nous avons également invité la Commission européenne. Ils nous ont répondu qu'ils étaient pris par d'autres engagements et nous ont rappelé les décisions prises. Je cite leur courrier : « Je voudrais attirer votre attention sur la nouvelle décision 884 – 2004 du parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Cette décision identifie les priorités européennes en matière d'infrastructures de transport et inclut dans son annexe 3 une liste de 30 grands axes transnationaux et des projets prioritaires situés sur ces axes. » Le maillon arc méditerranéen littoral ne figure pas parmi les 30 grands axes prioritaires, même si ces axes figurent, comme le rappelait Monsieur Faussurier, au schéma directeur des infrastructures européennes.

Je remercie nos invités d'être présents : des politiques, des représentants des chambres de commerce de Gênes et de Catalogne et différentes associations. Je vais demander à chacun d'entre eux de respecter un temps de parole de 7 minutes pour leur exposé, afin que nous puissions continuer à débattre avec la salle. Pour préparer leur intervention, je leur avais posé deux questions :

- Quels enjeux pour la place de chacune des régions de l'arc méditerranéen dans la construction européenne ?
- Quelle coopération entre régions, départements et agglomérations de l'arc méditerranéen ?

Je passe d'abord la parole à Monsieur Joël Giraud.

Joël GIRAUD, député des Hautes-Alpes, Vice-président du Conseil régional PACA, délégué à la montagne et au désenclavement du massif alpin, Président de la Commission Transports et Communications

Vous savez que l'apanage du politique est de ne jamais répondre vraiment aux questions. Je ne vais pas faillir à la règle.

Je suis venu aujourd'hui parce que j'estime que le massif alpin est mis à l'écart de ce débat sur ce projet de LGV PACA. On ne peut concevoir un tel projet que dans un espace plus large, car de ce projet dépend l'économie d'un vaste secteur. Je ne sais pas si Bernard Soulages me le pardonnera, mais je vais représenter le massif alpin et je vais faire la synthèse entre Rhône-Alpes et PACA, ce qui, vu mon accent, ne posera aucun problème.

J'ai entendu le premier débat et je crois que certains éléments n'ont pas été suffisamment pris en compte. Construire un tel projet, c'est le construire autour d'une interrégionalité très forte. Je fais partie de ces élus qui s'étaient déjà étonnés, lors du lancement des procédures publiques relatives à la prolongation de la LGV en direction de Valence du fait que la région PACA n'était pas du tout concernée par ce qui se passait du côté du département de la Drôme et, pire encore, que le massif sud-alpin avait été mis complètement sur la touche par rapport à cette problématique. Il y avait un seul hic : l'accessibilité du massif sud-alpin se faisait à partir de Valence, ce qui a valu un raté monumental dans la conception de la gare de Valence TGV ; Cette gare ne satisfait ni nos amis nord-alpins et rhône-alpins et ne satisfait pas plus nos amis. De fait, la construction de la LGV Méditerranée a marginalisé le secteur des Alpes du sud, des Hautes-Alpes et des Alpes de Haute Provence.

Sur la LGV PACA, nous sommes partis dans la même logique. La preuve en est qu'aucun des deux départements alpins n'est concerné par des rencontres publiques, ce qu'à titre personnel je regrette franchement. On ne peut pas d'un côté vouloir bâtir un projet interrégional et de l'autre faire fi de ce qui se passe du côté des massifs alpins. Je rappellerai simplement pour mémoire, mais cela n'a échappé à personne, que la DATAR a récemment publié un rapport sur l'inaccessibilité de certaines régions françaises. Parmi les départements inaccessibles, il y avait le département des Alpes de Haute Provence et celui des Hautes Alpes.

Dans les projets de LGV, la possibilité de solvabiliser les infrastructures ferroviaires par l'industrie touristique n'est jamais mise en avant. Je suis intervenu sur ce sujet au moment du débat parlementaire sur les infrastructures de transport. Quand on prend des plaques géographiques contraintes d'utiliser le rail – en général, les plaques géographiques correspondant aux grandes migrations hivernales le sont –, on s'aperçoit par exemple que 95 % des usagers de week-end vont dans la Tarentaise par le train et que moins de 5 % y vont par le massif sud-alpin : ces chiffres ne sont pas étonnants puisque les infrastructures ne sont pas de même nature et ne correspondent à rien.

Pour autant, quand il s'agit de faire l'inverse, c'est-à-dire de considérer qu'il y a une industrie touristique (ce que je dis vaut pour les Alpes mais également pour une grande partie du littoral), on est toujours en train de se demander s'il peut y avoir un marché pour justifier des dessertes qui vont vers des zones qui ont un intérêt touristique.

Je voudrais aussi que l'on en finisse avec le débat qui consiste à opposer Lyon et Marseille : sur un certain nombre de domaines, les deux villes sont complémentaires, comme le montre l'interopérabilité forte des ports de Marseille et Edouard Herriot. Les deux se portent bien et font bien se porter le rail. C'est en effet le préacheminement des conteneurs qui a dopé le trafic de l'un et de l'autre.

Je suis arrivé lorsque le représentant de RFI balayait d'un revers de la main la traversée du Montgenèvre ! Je suis toujours surpris par ce genre d'attitude car Jacques Chirac et Silvio Berlusconi ont signé en novembre 2001 à Périgueux un accord par lequel ils s'engageaient à étudier plus avant un projet comme le tunnel du Montgenèvre. Je regrette ce genre de prise de parole de la part de RFI, d'autant que le débat du côté des régionales à Turin fait rage sur les dossiers d'infrastructures ferroviaires et qu'une candidate s'est positionnée clairement en faveur de ce dossier du Montgenèvre.

Il s'agit de faire un projet politique de l'arc méditerranéen, qui ne concerne pas que la bordure littoral, mais qui englobe le massif alpin, afin de permettre un élargissement de l'hinterland du port

autonome de Marseille à la région de Milan et de Turin. Je constate que ces éléments n'ont pas été évoqués dans le débat jusqu'à présent.

Nous ne sommes pas là pour bâtir des projets politiques qui dressent une région contre une autre ou une ville contre une autre, mais qui font en sorte qu'il y ait une économie intégrée. Cette LGV PACA prendra tout son sens lorsqu'il y aura un développement ferroviaire sur l'ensemble de cette région. Le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre, si vite balayé par le représentant de RFI, sera comme l'affluent nécessaire du Lyon-Turin parce qu'à ce moment-là, nous aurons sécurisé les trafics de marchandises sur les Alpes du nord et sur l'ensemble de l'arc qui va de Barcelone à Turin en passant par Lyon et nous aurons une voie dédiée qui permettra à certaines typologies de trafic de revenir en direction de la région Méditerranée.

On ne peut concevoir ce type de projet que si on a une vision claire interrégionale et une vision claire des arrières pays : la région Rhône-Alpes et le massif alpin qui a un intérêt pour le développement économique de l'ensemble.

Jean BOMBIN, vice-président de l'association Arc latin, conseiller général du Var

L'Arc latin, c'est le regroupement de 66 collectivités territoriales de la taille du département. Ces 66 CT représentent plus de 45 millions d'habitants, soit un dixième de l'UE, et se fixe comme objectif des actions de lobbying et des actions stratégiques au niveau de Bruxelles, où nos entrées sont assurées, mais aussi dans le dialogue nord-sud.

On a évoqué tout à l'heure toute la politique au niveau de l'université, mais je voudrais insister sur un point précis. Le volet sécuritaire du processus de Barcelone prend une place très importante. Or le port qui assure une défense importante de la Méditerranée occidentale est le port militaire de Toulon, qui est le premier port européen en matière de défense nationale. Si une crise internationale arrivait, la mise en activité du port militaire de Toulon serait d'une importance capitale.

Nous avons préféré « arc méditerranéen » à « arc latin », parce que « méditerranéen » était restrictif et ne permettait pas d'englober pas des régions un peu plus loin à l'intérieur.

Cette logique de chaînon manquant dont on parlait tout à l'heure est tout à fait recevable. Je souscris tout à fait à ce qui a été dit par le représentant de la région Languedoc-Roussillon. Il y a une logique de LGV en provenance de Barcelone et en direction de Montpellier et au-delà. De même, il y a une logique entre Marseille, Toulon, Nice et au-delà. A ce moment-là, le Var est au centre de cet arc méditerranéen.

La région PACA est l'une des 1^{ère} destinations touristiques d'Europe et le Var est la 1^{ère} destination touristique de France avec plus de 73 millions de nuitées. Pour toutes ces raisons, auxquelles s'ajoutent une démographie 3 fois supérieure à la moyenne nationale, le projet Iter, le pôle de compétitivité dans le domaine de la mer (avec une synergie entre Toulon et Brest), l'avenir de la région PACA se joue dans le Var. Point de passage obligé, le Var ne doit pas être un simple lieu de transit : il faut une LGV qui s'arrête dans le Var et qui n'obère pas la desserte de Toulon Centre.

Tout ceci implique des enjeux majeurs. Au plan international, les articulations avec l'Espagne et l'Italie, mais aussi au plan régional, l'augmentation de la fréquence des TER, par la libération des capacités sur la ligne actuelle pour accroître la fréquence des TER

Enfin, il faut répondre au problème de transport de fret. Les délais de transport actuels entre Barcelone et Gênes (16 heures) et de Marseille et Gênes (6 heures) sont irrecevables.

Par conséquent, nous pèserons de tout notre poids pour faire en sorte que nos discussions soient constructives. Le Var se situe à la charnière de cet arc méditerranéen. Il faut procéder à ces examens avec sérénité, avec une vision de l'avenir, sans oublier la notion de développement durable. Ce projet va nous conduire à l'horizon 2020 : il est très structurant pour le siècle à venir.

Philippe MARZOLF

Vous étiez invité en tant que vice-président de l'association Arc latin, mais vous avez beaucoup parlé du Var : c'est un peu dommage.

J'ai lu dans les journaux : « l'arc latin en chantier », avec vos priorités pour les 5 ans à venir. L'arc latin est-il pour vous une réalité ?

Jean BOMBIN

L'arc latin n'est pas une utopie mais est une réalité. Nous avons régulièrement des projets stratégiques qui sont mis au point à Montpellier, Barcelone, Gênes, Rome, etc. Aujourd'hui, l'arc latin s'étend de la Sicile jusqu'au sud Portugal, en englobant les îles de la méditerranée occidentale et bientôt Malte.

MARZOLF

Avez-vous des questions ?

Jean-Claude PERNOUD (association Le train avenir du Centre Var)

Je vous demanderai, Monsieur Bombin, de relayer auprès de votre président un reproche. Vous ne faites pas de communication sur l'arc latin dans le Var et dans la région PACA. Si vous voulez que la population pense « arc latin », il faudrait commencer par en parler.

RFF et RFI sont des amis communs, qui n'ont jamais été réunis. Je m'adresse à Bernard Gyssels et à Michel Croc : ont-ils participé à beaucoup de réunions de travail avec les chemins de fer italien et espagnol pour préparer cette grande réflexion sur la LGV PACA ? Je les remercie de me répondre sans langue de bois.

Enfin, je remercie le président de la CCI de Gênes, le seul qui croit à la LGV en direction de l'Italie. Merci de nous remonter le moral.

Jean-Pierre ESTELA, vice-président du MNLE PACA

Monsieur Bosch, que pensez-vous de l'arc latin ? En écoutant Jean Bombin, je n'ai toujours pas compris ce qu'était l'arc latin. Est-ce que c'est au sud d'une ligne Strasbourg-Bordeaux ? Est-ce que c'est au sud d'une ligne Stuttgart-Bordeaux ? Ou est-ce que c'est au sud d'une ligne Budapest-

Bordeaux ? En entendant Jean Bombin parler de la Sicile et de l'Algarve, j'ai eu l'impression que l'arc latin représentait la moitié de l'Europe. Pour moi, qui suis un vieux militant de la cause de l'arc méditerranéen et de l'arc latin, l'arc latin était ce qui reliait la Catalogne à la Lombardie et l'arc méditerranéen était ce qui reliait la Catalogne à la Ligurie.

André PIT, Association TGV PACA

Un, le fret qui passe à Vintimille est-il concurrentiel du fret de la vallée de la Maurienne ? De l'avis de certains, ce fret pas transposable sur le futur axe Turin-Milan. Une partie de ce fret sera-t-elle un jour détournée plus haut ? J'en doute. Il y a un transport qui va rester sur l'arc méditerranéen et qui ne passera jamais par la vallée de la Maurienne.

Deux, certains disent qu'il faut se mettre en piste pour capter les marchés de la méditerranée du sud qui vont se développer.

Cet arc latin, il faut s'en méfier, parce que les Latins sont allés très haut en Europe et que Bruxelles en a déjà fait passer un par Lyon-Turin. D'ici qu'ils nous en fassent passer un autre par Strasbourg pour équilibrer la banane bleue, nous méridionaux nous nous sentons de plus en plus « bananés ».

Quand on parle d'arc méditerranéen latin, c'est l'arc les pieds dans l'eau.

Jean BOMBIN

L'Arc latin est une association jeune. Elle a été créée à Montpellier en octobre 2003. Nos moyens de communication sont modestes et transitent le plus souvent par les Conseils généraux. Rassurez-vous. Quand on parle d'arc latin, on parle des départements de la façade méditerranéenne pour ce qui concerne la France : les AM, le Var, les Bouches-du-Rhône, le Vaucluse, le Gard, l'Hérault et l'Aude. Une tentative a été faite pour annexer l'Ardèche et les amis des Alpes. On n'a pas l'intention d'aller au-delà, parce qu'il faut garder une cohérence d'ensemble.

Philippe MARZOLF

Vous avez oublié les Pyrénées-Orientales.

Jean BOMBIN

Oui, excusez-moi. C'est un oubli.

Un représentant de la SNCF

Actuellement, il n'y a pas de concurrence entre Maurienne et Vintimille pour le fret routier : les camions ne passent pas par la Maurienne car il faut payer le tunnel de Fréjus. Pour le fret ferroviaire, il y a une concurrence avec une pénalisation de la Maurienne qui est due au fait qu'il faut traverser Lyon parce que les accès de la Maurienne se font par le nord (Ambérieux).

Le fret qui vient de Languedoc-Roussillon, de l'Espagne et de l'ouest de PACA représente 60 % du fret à Vintimille : ce fret pourrait être intéressé par une déviation par la Maurienne.

Philippe MARZOLF

Les représentants de RFF peuvent-ils répondre sur leur collaboration avec les Italiens ?

Michel CROC, directeur régional PACA, RFI

Nous avons déjà travaillé 4 fois avec RFI sur le projet, 2 fois à Rome et 2 fois ici.

Philippe MARZOLF

Depuis le début du débat public ? C'est une boutade.

Je vous propose d'écouter les deux représentants des chambres de commerce espagnol et italien.

Paolo ODONE, président de la CCI de Gênes

Quand je suis arrivé à la CCI de Gênes il y a 5 ans et demi, j'ai trouvé un épais dossier intitulé « comité promoteur du corridor plurimodal n°5 Barcelone-Kiev au sud des Alpes ». Je me suis plongé dans ce dossier et j'ai vu que, quand on le veut, les choses changent. Au moment du sommet italo-français à Turin, on m'a empêché de parler du Vintimille –Nice, parce qu'on ne voulait parler que du Turin-Lyon. Je me suis battu et finalement le sherpa qui prépare les déclarations que le ministre signe sans les avoir lues a écrit que le Vintimille –Nice avait la même valeur que le Turin –Lyon. Cela a été repris par le plan italien de transport, ce qui a fait gagner 5 ans à la ligne.

Par ailleurs, un ministre qui, grâce à Dieu, habite Impéria a bien compris que la ligne Gênes-Marseille-Barcelone n'était pas seulement une question locale de tourisme, mais qu'elle représentait une formidable opportunité pour changer le destin économique de notre région.

En écoutant le jeune homme qui défendait les droits d'un couple d'agriculteurs, je pensais à tous ces jeunes de chez nous qui sont obligés de partir pour trouver du travail. Nous vivons dans une région favorisée par les cieux pour la beauté des paysages, mais pas tellement pour l'économie. Nous avons le devoir de lutter tous ensemble pour obtenir un avenir meilleur dans le domaine de la qualité de vie et de l'économie à haute valeur ajoutée. On est en train de le faire. Il y a quelque chose à Marseille, il y a quelque chose à Barcelone, il y a quelque chose à Nice. A Gênes, on va mettre l'institut italien de haute technologie. Comme les 3 ne se parlent pas parce que c'est trop loin, on n'a pas la force de contrebalancer le poids du nord et des Etats-Unis.

Ce matin, je suis arrivé de Paris à ici en TGV : 3 heures et quelque, c'est merveilleux ! Comme l'euro-région Piémont, Val d'Aoste, Ligurie, PACA a peut-être deux députés européens, c'est injuste. Il faut lutter tous ensemble.

Quelqu'un a parlé du Turin-Milan. Maintenant, ce n'est plus le Turin-Milan, c'est le Turin-Gênes-Milan : on a un port à Gênes où rentrent et sortent les marchandises et la richesse.

Le scénario mondial change toutes les 5 minutes. La ligne Rotterdam-Gênes est née l'année dernière : on a compris que c'était une opportunité pour absorber tout le trafic en provenance de la Chine. Des investissements énormes ont été effectués sur le canal de Suez pour faire passer 12 000 conteneurs qui vont laisser une partie de leurs marchandises ici pour le nord, pour Rotterdam, pour le nord et le sud de l'Europe et qui achemineront l'autre partie vers les Etats-Unis. La Méditerranée a retrouvé sa centralité au point de vue de l'économie des transports. Avec nos amis espagnols et marseillais, nous mettons en place une armée invincible. Le trafic de la Chine sera énorme. Si nous sommes capables de recevoir le trafic de la Chine, de le transformer et de l'envoyer dans le reste de l'Europe, il y en aura pour tout le monde. Le réseau de croisières nous amène beaucoup de richesses aussi. Le tourisme et la culture, que l'on ne peut pas fabriquer en 5 minutes, c'est une autre chance.

Je voudrais dire un mot des données de la SNCF sur le nombre de passagers : depuis le TGV méditerranéen, il y a 1 million de passagers en moins qui prennent l'avion et un million de plus qui prennent le train. C'est ce que l'on prévoit dans notre cas.

Autre point, les chambres de commerce, entre Kiev et Lisbonne, ont travaillé depuis dix ans sur le projet corridor n°5. Elles ont fait la même chose sur Rotterdam-Gênes. La seule chambre qui n'a pas encore accepté est celle de Rotterdam, parce que la richesse arrive chez nous et pas à Rotterdam. Moi, je veux que tout le monde soit riche et beau, mais en tant que Génois, je préfère être beau le premier. Je pense que c'est aussi le souhait de mon ami Claude Cardella et de tous les autres.

Le cabotage ne fonctionne pas. Les règles économiques du transport sont fixes. La distance Marseille-Savone n'est pas suffisante pour que le cabotage soit rentable : c'est ce que me dit Grimaldi.

Nous avons une autre chance extraordinaire : c'est l'Afrique et nous sommes le hub, chacun pour son pays, pour accepter et envoyer la marchandise. Après des années et des années, nous avons un futur qui, si nous sommes capables de bien l'exploiter, aura des retombées économiques extraordinaires pour notre territoire.

Narcis BOSCH, directeur du Conseil général des Chambres de commerce de Catalogne

Je dois vous présenter mes excuses pour la piètre qualité de mon français. Mes parents m'ont envoyé à une école pour apprendre l'anglais : ils ne savaient pas que c'est avec les voisins qu'il faut avoir de bonnes relations.

Le Livre blanc du transport européen oblige à rééquilibrer la distribution modale du transport. Aujourd'hui, la route est la seule option raisonnable pour arriver de Barcelone à Toulon, Gênes ou même Marseille.

Les alternatives : le transport maritime et le chemin de fer

Pour les marchandises, l'option maritime peut être prise en considération, pas dans le cas du transport des passagers. Nous avons des lignes régulières avec Gênes : elles fonctionnent assez bien.

De toute façon, le développement maritime ne peut pas réussir sans développer un réseau ferroviaire complémentaire, pour irriguer le territoire.

En Catalogne, nous avons la volonté d'avoir une relation avec le port et la ligne à grande vitesse. Vous savez qu'en Espagne, nous avons un écartement différent des voies et la ligne TGV est pour nous l'opportunité de mettre des marchandises à l'écartement européen. De Barcelone à la frontière française, la ligne à grande vitesse sera mixte (fret et voyageurs). Techniquement, c'est possible. C'est peut-être un peu plus cher, mais c'est beaucoup plus utile.

Quelqu'un m'a posé la question : où commence et où finit l'arc latin ? Quand on a collaboré pour promouvoir le couloir 5, on a réuni beaucoup de chambres, dont certaines ne sont pas situées à proximité de ce couloir. En fait, on a le sentiment qu'on a beaucoup de choses à faire ensemble. Nous sommes voisins, nous avons une culture très proche et nous avons envie de faire des choses ensemble. Quand on fait quelque chose sur la Méditerranée, toutes les chambres viennent : les chambres de Valence, de Murcie, de Rome, de Naples...

Les CCI de Catalogne ont détecté un intérêt croissant des entrepreneurs pour des contacts et projets avec d'autres partenaires sur l'arc méditerranéen et nous sommes en train de faire des projets avec la chambre des Pyrénées-Orientales, avec le Languedoc-Roussillon, avec Midi-Pyrénées, avec PACA. Du fait des proximités des cultures, les contacts sont faciles entre les régions de la Méditerranée et la compréhension est immédiate. Pour nous, il est plus difficile de faire des projets avec les villes de l'arc méditerranéen qu'avec Madrid ou Bordeaux, qui ont une culture plus éloignée de la nôtre.

La Catalogne et toute la moitié orientale de la péninsule ibérique considèrent indispensable la connexion du réseau LGV ibérique avec le réseau européen. Un obstacle important est le tronçon Montpellier-Perpignan qui n'a pas encore été totalement défini. Le percement du tunnel du Perthus a commencé. En 2009, on aura la ligne à Perpignan, mais on n'aura pas la continuation possible. Le contournement de Montpellier n'est pas encore fait.

L'existence du tronçon Marseille-Toulon-Nice est un complément d'une grande importance pour la connexion européenne, spécialement si elle est prolongée jusqu'en Italie.

Aujourd'hui, il y a plusieurs possibilités pour aller de Barcelone à Toulon. Nous avons préparé cette présentation pour la réunion de lancement à Toulon, mais nous n'avons pas pu parler.

On peut prendre l'avion de Barcelone à Marseille, puis un bus jusqu'à la gare de Marseille et ensuite un train de Marseille à Toulon, mais il n'y a pas de possibilité de retour le jour même.

On peut prendre l'avion de Barcelone à Paris puis de Paris à Toulon (6 heures).

On peut prendre l'avion de Barcelone à Lyon, puis le TGV jusqu'à Toulon (4 heures et demi), mais il n'est pas possible de revenir le jour même.

Toutes ces options coûtent plus de 1 400 euros.

Le train est moins onéreux, mais plus long : le trajet Barcelone-Perpignan, Perpignan-Marseille et Marseille-Toulon dure 6 heures dans le meilleur des cas.

Avec de telles distances-temps, l'arc méditerranéen n'existera jamais, mais ce serait dommage.

Ahmed BENZAZA

Qu'est-ce que c'est qu'une région inaccessible ? J'ai posé la question à Monsieur Giraud dans le couloir, mais il n'a pas su me répondre. Quand une région est inaccessible, cela ralentit un peu le progrès. Je remercie le monsieur italien pour ce qu'il a dit sur le cabotage et sur l'Afrique. C'est vrai qu'il y a beaucoup de choses à faire. Les Etats-Unis travaillent beaucoup au Maroc et cherchent à s'implanter en Algérie depuis l'été dernier. Nous avons un ministre de l'économie, Monsieur Sarkozy, qui arrive toujours un peu trop tard. En lisant les journaux du Moyen Orient, je constate qu'il se passe beaucoup de choses. La Libye est en train de s'ouvrir. On l'appelle la petite Suisse du Moyen Orient. Il faut s'ouvrir vers les pays d'Afrique du nord. La côte du Maghreb est encore très sauvage. En Algérie, on pourrait rénover les lignes construites à l'époque coloniale. Préservez la région PACA.

Hubert CECCALDI, Académie de Marseille, océanographe

Je voudrais donner quelques points d'information complémentaires.

Comme l'a rappelé le monsieur au fond, ce sont les voies romaines qui ont structuré toute notre région et l'arc latin en est un des héritiers. Au XIXème siècle, Paris a structuré la France. Aujourd'hui, ces débats sont terminés. Nos nouveaux objectifs, c'est de nous associer avec les italiens, les espagnols et les grecs pour trouver les partenaires au sud de la Méditerranée. Nous avons dit au cours du World Med il y a deux ans aux responsables politiques et économiques des pays du sud de la Méditerranée : nous voulons que vous vous développiez pour que vous deveniez nos clients et pour que vous évitiez l'immigration et la fuite des cerveaux. Ils étaient complètement d'accord.

Le TGV de l'arc latin va servir à structurer le pays. Taiwan est en train de se structurer autour d'un TGV, la Corée est en train de structurer autour d'un TGV, le Japon en 1964 s'est restructuré autour de son TGV et ses reliefs étaient aussi compliqués que les nôtres. Quand Chirac est allé de Tokyo à l'exposition universelle il y a deux jours, il n'a pas pris l'avion mais il a pris le TGV. Pourtant, Okayama est assez loin de Tokyo.

Il faudra éviter que les futures gares du TGV soient des gares betteraves, même si on met des RER ou des TER bien pensés. Est-ce que, dans les différentes hypothèses présentées par RFF, on a mis en place les TER et les trains de second niveau pour desservir cette demande qui est très forte et qui a été exprimée à plusieurs reprises. ? Les gares japonaises ont des étages et les transferts se font immédiatement.

Je remercie Monsieur Bombin d'avoir rappelé que la recherche scientifique, en particulier dans le domaine des sciences et techniques marines joue un rôle très important. La Méditerranée ne pourra être observée et gérée que si les équipes de recherche peuvent se relier facilement les uns aux autres.

Enfin, concernant le tourisme, je crois que l'on n'a pas encore suffisamment pris en compte le fait que les A 380 vont déverser encore une population très importante sur le littoral, et même pour le fret.

Philippe MARZOLF

S'il n'y a pas d'autres questions, nous passons aux trois intervenants associatifs, en commençant par Monsieur Leblond.

François LEBLOND, ancien préfet, président de l'association TGV PACA

L'association que je préside s'est créée il y a 2 ans pour soutenir ce projet de LGV PACA. Nous ne nous posons pas la question de savoir s'il faut un TGV ou s'il n'en faut pas. Nous venons pour dire que nous souhaitons cette infrastructure.

Très rapidement, cette association a obtenu que le CIADT du 13 décembre 2003 parle de ce projet en insistant sur l'arc méditerranéen. Si nous n'avions parlé que des liaisons avec Paris, il est probable que nous n'aurions pas eu l'inscription qui est intervenue dans le CIADT. Dès le lendemain de ce CIADT, nous avons pris contact avec nos amis catalans, nos amis ligures et nos amis lombards, pour donner un tour international à ce dossier. Si RFF a eu des bons contacts avec RFI, je pense que nous y sommes pour quelque chose, parce que nous avons fait passer un message fort en cette matière.

Pour revenir sur le sujet, l'arc méditerranéen, jusqu'à une date récente, était structuré par les autoroutes. J'ai été président de société d'autoroute et je sais bien de quoi je parle. Si on veut aller vite d'Italie en Espagne, on ne peut pas prendre le train, on peut prendre l'avion, mais c'est très cher, il ne reste donc plus que l'autoroute. Si nous militons pour qu'il y ait un TGV le long de la cote pour structurer l'arc méditerranéen, c'est pour que les villes qui sont situées le long de ce parcours soient à des temps de parcours très brefs. Vous mettez 2 h par aller de Marseille à Nice par l'autoroute, avec la LGV, vous mettez 1 h. Pour aller de Nice à Gênes, vous mettez 1 h 15 à 1 h 30. Pour aller de Gênes à Milan, vous mettez 45 minutes. Pour aller de Marseille à Montpellier, vous mettez 45 minutes. Pour aller de Montpellier à Barcelone, vous mettez 1 h 30. Tous ces temps de parcours sont inférieurs au temps de Paris-Lyon. La structuration de notre réseau de villes passe par cette voie : il n'y en a pas d'autres.

Je voudrais répondre à Monsieur Odone sur les marchandises. Ce dossier est difficile (tous les travaux que nous avons faits dans le cadre de l'association, en liaison avec RFF, le montrent), mais il ne faut pas l'abandonner. Nous sommes au milieu du dispositif : la LGV PACA ne représente que 180 à 200 kms sur un total considérable. Côté espagnol, le grand problème était l'écartement des voies, qui a conduit à prévoir un réseau à grande vitesse avec écartement européen. Côté italien, on s'est beaucoup plus posé la question du transport de fret ferroviaire que chez nous. L'Italie, la Suisse et l'Allemagne ont fait un effort conséquent pour développer le fret ferroviaire, sans commune mesure avec ce qui a été jusqu'ici fait chez nous. Nous sommes entre un pays qui s'engage à fond dans le TGV et un autre pays qui s'est engagé à fond dans le fret ferroviaire et moins dans la très grande vitesse de voyageurs. Il faut donc essayer de trouver pour nous une solution qui préserve ces deux éléments.

J'ai été content d'entendre le directeur de RFI dire que le Lyon-Turin avait d'abord une vocation de fret. Comme il est beaucoup moins cher de faire un tunnel de fret qu'un tunnel de voyageurs, cela nous laisse quelque espoir pour nous.

Les projets qui existent en Italie et en Espagne ont des délais de réalisation inférieurs au nôtre : c'est la raison pour laquelle nous devons nous battre pour rendre ce projet plus rapidement réalisable et réalisé.

L'association TGV PACA s'est engagée dans la présentation d'un dossier INTERREG III-B avec nos amis ligures et catalans. Nous souhaitons vivement que ce projet, qui devrait être présenté fin mai, soit signé par nos amis catalans, nos amis italiens, la région Languedoc-Roussillon et la région PACA.

Nous avons une volonté forte de tout mettre en œuvre pour essayer de faciliter la réalisation de ce projet, en tenant compte des intérêts légitimes de toutes les parties de la région PACA. Nous ne sommes pas une association niçoise, mais une association Provence Côte d'Azur.

Philippe MARZOLF

Qui sont les membres de l'association TGV PACA ?

François LEBLOND

L'association a été créée il y a deux à l'initiative de Monsieur Peyrat, le maire de Nice. Il a rassemblé les élus du Var et des Alpes-Maritimes et le Conseil général. Nous avons entamé des relations très suivies avec tous nos amis des Bouches-du-Rhône qui ne sont pas formellement membres de l'association, mais avec qui nous nous sommes efforcés d'avoir des relations privilégiées. Le TGV ne se fera pas pour les Niçois contre les Varois et les habitants des Bouches-du-Rhône : c'est ma pensée profonde.

Philippe MARZOLF

Monsieur Molinari, pouvez-vous préciser aussi ce que veut dire le Gir-Maralpin ?

Jacques MOLINARI, Gir-Maralpin

C'est un groupe de réflexion constitué il y a dix ans avec des compétences de différentes disciplines de notre zone maralpine, c'est-à-dire Sud Piémont, Ouest Ligurie, Est PACA. Nous travaillons essentiellement sur les infrastructures et l'aménagement du territoire

Jusqu'à présent, ce débat s'est développé autour d'un foisonnement de velléités et de scénarios tendanciels, mais il y a carence de définition d'objectifs. Je voudrais donner un éclairage sur ces objectifs, qui nous sont dictés par nos engagements internationaux :

- la convention de Rio sur les changements climatiques qui a débouché sur le protocole de Kyoto qui est entré en vigueur le 16 février 2005 ;
- la convention sur la protection du milieu marin et du littoral méditerranéen, ratifiée par la France en 2001 et entrée en vigueur depuis le 9 juillet 2004 ;
- la convention alpine, ratifiée par la France en 96 et par l'Italie en 2000. Cette convention comprend un protocole transport qui a été signé, mais qui n'a pas encore été ratifié.

Le protocole de Kyoto issu de la convention de Rio

Le protocole de Kyoto nous engage dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les transports représentent 75 % de la consommation de pétrole et 50 % de la pollution PACA est imputable aux transports. Nous occupons le 1^{er} et le 2^{ème} rang national dans les émissions des dioxydes de soufre, oxyde et monoxyde de carbone, dioxydes de carbone, monoxyde d'azote et nous sommes l'une des 4 régions d'Europe les plus polluées par l'ozone : il faut changer de cap ! C'est la raison pour laquelle l'irruption du débat public sur la LGV nous paraît éminemment salutaire. On va enfin mettre la région sur des rails.

La convention sur la protection du milieu marin et du littoral méditerranéen

Le plan d'action pour la Méditerranée est moins contraignant, mais il dresse un état des lieux éloquent. Cet état des lieux insiste sur la consommation d'espace et son cloisonnement, la destruction irrémédiable de paysages et d'habitats méditerranéens, il met l'accent sur la congestion urbaine et sur ses coûts en énergie, en pollution et en temps (5 % du PIB). Il révèle que, pour les revenus modestes, le coût du déplacement pour les accédants au logement passe de 10 % du budget en zone urbaine à 30 % en périphérie éloignée. Ceci signifie qu'il faut maîtriser notre espace, notre urbanisme, nos transports. La création d'une ligne ferroviaire nouvelle va laisser à la ligne historique le rôle qu'elle a joué jusqu'à présent, c'est-à-dire le rôle structurant, puisque c'est autour de la ligne historique du PLM que se sont bâties nos villes. Le PLM est un axe qui n'attend qu'une chose : voir sa desserte renforcée, à condition que la ligne nouvelle le débarrasse des trafics longue distance et notamment du fret. C'est la raison pour laquelle je me suis permis, chaque fois que l'occasion m'en était donnée, d'insister sur la prise en considération du fret.

La convention alpine

La convention alpine nous dicte le report modal. Dans ce domaine, tout est à faire chez nous. Si l'on considère le franchissement des Alpes, les Alpes franco-italiennes sont au second rang de l'ensemble de l'arc alpin. 50 millions traversent les Alpes franco-italiennes et seulement 17 % empruntent la voie ferrée. En revanche, en Suisse, 31,5 millions de tonnes traversent les Alpes et 65 % les traversent par les voies ferrées. Les deux percées alpines de base sont en cours de réalisation. On nous annonce triomphalement la réalisation d'une percée de base franco-italienne et je ne comprends pas que l'on s'obstine à ne pas prendre en considération le trafic de fret à Vintimille. Actuellement, 16 millions de tonnes franchissent la frontière par la route à Vintimille, dont 10 arrivent de la péninsule ibérique et vont en Italie. Que l'on ne me dise pas qu'une partie de ces 10 millions de tonnes ne peut pas, dans une politique volontariste, être transférée sur le rail.

Ce débat sera repris plus longuement à St Raphaël, au cours de la réunion thématique consacrée au transport de marchandises.

Philippe MARZOLF

Je passe la parole à Jean Gonella, de FARE Sud. Que signifie FARE Sud ?

Jean GONELLA, FARE Sud

FARE Sud est la Fédération d'Action Régionale pour l'Environnement Sud. Mon ami Jacques Molinari m'a débarrassé de bien des prolégomènes sur l'environnement : son exposé était exemplaire. Je vais prendre quelques contre-pieds.

Ce ne sont pas les voies romaines qui ont structuré l'espace romain. C'est parce que les Romains avaient un projet politique, socioéconomique et culturel qu'ils ont calculé leurs voies, et il faut voir comment ils construisaient ! Ils construisaient tous les 10 miles romains leurs bâtisses administratives. Les voies étaient choisies par rapport à la géographie, mais d'abord par rapport à un projet.

Il faut dire et répéter qu'une infrastructure quelle qu'elle soit ne peut être raisonnablement déclinée qu'à partir de projets identifiés d'aménagement du territoire ou de projets socioéconomiques déjà connus. Il ne faut pas raisonner à l'envers et dire : « Faisons la LGV et l'économie viendra ». J'ai appelé cela le culture du cargo. Ce sont des ? qui se prosternent sur la plage pour faire venir le cargo en attendant que vienne l'économie. L'économie, ils ne l'ont pas eue, ils ont eu le colonialisme.

Continuons sur ce plan. L'arc méditerranéen existera quand un projet politique le voudra avec des projets en communs entre la France, l'Espagne et l'Italie. Or, dans le débat, on n'entend jamais parler de ces projets, on parle uniquement de faire une ligne et de voir venir. Quand on exhibe le tourisme et l'accroissement du tourisme dans notre région grâce à la ligne, encore faudrait-il qu'au cours du débat, on puisse avoir une projection de l'encadrement de ce tourisme. Nous ne voulons pas voir continuer le dégueulis bétonnier sans urbanisme et sans architecture que l'on peut voir de Cannes jusqu'à Menton. Quels sont les projets de maîtrise du foncier ? Quels sont les projets de maintien des terres agricoles ? Le débat doit aller plus au fond.

Voudra-t-on continuer à miter le territoire, en particulier les territoires les plus fragiles comme le Haut Var ? Heureusement, les élus de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole et de la CPA commencent à se poser la question : que peuvent faire des gares sur un territoire ?

Alors, là, miracle, on nous a montré la banane bleue et un projet de banane jaune en compétition. Sur la banane bleue, on a vu des systèmes de transports souvent rapides (par exemple la future LGV Lille-Anvers-Amsterdam) et de la métropolisation : à Anvers et à Lille, les édiles ont demandé et obtenu que les gares TGV soient en centre ville, parce que l'expérience montre que la desserte d'un ensemble métropolitain ne peut se faire que par le centre. Notre ami Joël Giraud nous a dit le ravage territorial causé par la très mauvaise mise en fonction de la LGV Méditerranée sur la desserte des Alpes. Il y a eu un complet oubli de l'aménagement du territoire alpin par rapport à la gare de Valence TGV, qui n'est en fait qu'une gare routière.

On n'a jamais vu fonctionner les gares périphériques, même si Aix TGV est une réussite apparente, par défaut. On aurait pu faire mieux. On ne peut pas lancer une ligne sans déterminer les ambitions d'aménagement du territoire à 20 ou 30 ans. Que voulons-nous faire de notre région ? Que voulons-nous pour nos populations ? Un projet qui ne prend pas en compte les populations et leur vie quotidienne, en pensant d'abord aux plus démunis, n'a qu'un cadavre dans la bouche.

Philippe MARZOLF

Je vous rappelle qu'une réunion thématique sur le développement territorial de la région est programmée jeudi à Nice.

Michel CROC, directeur régional de RFF

Nous sommes d'accord avec Monsieur Gonella : il faut d'abord partir d'un projet politique.

Les projets de politique nationale française sont élaborés par l'Etat. La DATAR a produit un rapport intitulé « la France en Europe ». C'est à partir de ces travaux que le CIADT a avancé notre affaire de la LGV PACA. Le chapitre qui parle de la LGV PACA a pour titre « construire l'espace d'échanges méditerranéens » et pour sous-titre « la ligne à grande vitesse Catalogne-Italie (arc méditerranéen) ». Je pense que, là, on s'inscrit dans une politique nationale et même européenne.

Au niveau régional, depuis deux ans, RFF travaille avec la région, les départements, les grandes métropoles et les agences d'urbanisme dans un groupe de travail animé par le préfet. Le projet soumis au débat public a été concerté avec les collectivités : c'est la raison pour laquelle il présente plusieurs options et non pas une seule.

Claude VALLETTE (Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole)

C'est bien d'un débat politique qu'il s'agit, c'est bien l'ambition des métropoles méditerranéennes qui est en cause. Il est nécessaire que ces métropoles s'unissent ensemble, d'abord en France pour avoir ce maillon manquant et ensuite avec les Italiens et les Espagnols, parce que c'est un projet forcément européen.

Il est dommage que Monsieur Giraud soit parti. Si on se place au niveau régional, il y a un vrai problème : les personnes et les activités sont situées en majorité au sud et les départements alpins sont un peu isolés. Ceci dit, il ne faut pas se tromper de combat. Nous avons la LGV voyageurs et aussi fret (c'est un point qu'il faut regarder) sur l'arc méditerranéen. Pour désenclaver les Alpes, c'est le tunnel sous le Montgenèvre : c'est un autre débat. Les métropoles méditerranéennes soutiennent la volonté de désenclaver les Hautes Alpes et le projet de tunnel sous le Montgenèvre.

Marseille, Toulon et Nice sont lancées dans la même bataille pour donner corps, avec les villes italiennes et espagnoles, à l'arc méditerranéen : pour ce faire, il faut trouver le système qui rendra le plus de services aux trois métropoles.

Yannick LE MAGADURE, Comité régional du tourisme PACA

On ne peut pas dire que le TGV Méditerranée a contribué à l'accroissement du tourisme dans la région. En revanche, il a favorisé le report des touristes de la voiture vers le train (les touristes prenant le train sont passés de 14 % avant la mise en service du TGV Méditerranée à 21 % après) et les séjours en dehors des saisons touristiques traditionnelles.

Ahmed BENZAZA

Je ne pense pas que les personnes démunies soient concernées par le TGV : elles ne le prennent pas car elles n'en ont pas les moyens.

Je me demande si tous les Marseillais et tous les habitants de la région sont informés de l'organisation du débat public : j'ai constaté que, dans mon entourage, personne n'était au courant

Le TGV Méditerranée a entraîné une flambée des prix de l'immobilier. Il y a un vrai malaise. Un ingénieur ou un enseignant ne peut plus s'acheter un T3 de 70 m2 à Marseille, car son prix dépasse les 150 000 euros. D'accord, on progresse, mais il ne faut pas oublier la dimension humaine.

Philippe MARZOLF

Une réunion thématique est prévue sur l'impact foncier. Concernant l'information des populations, la plaquette d'information a été éditée à 1,5 million d'exemplaires : 800 000 ont été distribuées en boîtes aux lettres dans les couloirs de passage, 500 000 ont été encartées dans les journaux du week-end et 250 000 ont été distribuées dans les gares SNCF et les aéroports.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréen

Ma question s'adresse à François Leblond. On est en train, par divers moyens, de faire l'Europe des transports. On essaye de tracer une LGV entre l'Espagne et l'Italie, mais rien n'est prévu entre Vintimille et la frontière italienne. C'est un problème très sérieux, sur lequel il faut se pencher. Par la même occasion, il faut améliorer les relations ferroviaires entre la France et l'Italie, que ce soit par la ligne du col de Tende ou par la ligne du Montgenèvre. Tout cela fait partie d'un ensemble cohérent dans le cadre de la future liaison à grande vitesse.

François LEBLOND

Je facilite les relations entre la France et l'Italie autant que possible, mais les questions que vous posez, qui sont de vraies questions, ne sont pas de ma compétence.

Jean-Michel FOURNIAU

Je vous propose de clore cette réunion. Merci aux invités et aux participants. Nous avons été 147 participants ce soir. Je vous rappelle que la prochaine réunion se tient à Nice jeudi, sur le thème du développement territorial.