

**INTERVENTION DE M. FRANCOIS LEBLOND**  
**REUNION THEMATIQUE DU 29 MARS 2005**  
**LA LGV PACA ET L'ARC MEDITERANEEN**

Lorsque le Gouvernement a accepté de mettre la ligne LGV Provence Côte D'Azur sur la liste des grands équipements prioritaires des 20 prochaines années, il a insisté sur le rôle qu'elle devrait jouer dans le développement d'un arc méditerranéen de l'Italie à l'Espagne. Le Ciat du 13 décembre 2003 en a fait un élément fondamental pour la poursuite du projet jusqu'à sa réalisation et tous les contacts que l'Association TGV Provence Côte d'Azur a eus, tant au niveau français qu'à celui de l'Europe montrent bien que c'est là un élément majeur du projet

Il est donc fondamental que cette donnée soit évoquée avec force par les partisans du projet lors du débat public.

**LE TRAIN CONSTITUERA LE CIMENT DE L'ARC MEDITERRANEEN**

L'arc méditerranéen qui a longtemps constitué surtout un thème universitaire, une référence au passé de la Méditerranée avec les études de Fernand Braudel, n'a pas été jusqu'ici vraiment pris en compte par les politiques publiques des Etats concernés. Certaines réalisations autoroutières le long de la Méditerranée, en Italie, en France et en Espagne mises bout à bout, constituent déjà un axe qui a rapproché les grandes unités urbaines mais la durée des différents parcours et la saturation de la circulation en de nombreux points ne permettent pas un rapprochement suffisant entre les économies, les universités, les centres de recherche et, d'une façon générale, les populations. L'avion joue un rôle marginal sur ces itinéraires avec des tarifs souvent prohibitifs, le bateau permet certains transports de containers sur des itinéraires précis, Gènes Barcelone, par exemple, mais les initiatives prises au cours des dernières années se sont souvent soldées par des échecs. Tout cela, malheureusement, creuse l'écart entre nos régions et celles du Nord de l'Europe qui n'ont cessé de développer entre elles des solidarités nouvelles.

**LE TRAIN RAPPROCHERA LES GRANDES VILLES SITUEES LE LONG DE LA MEDITERRANEE**

Le TGV ne sera probablement, au moins au départ, pas majoritairement emprunté d'un bout à l'autre de l'arc par le même voyageur mais il créera beaucoup plus que l'autoroute à cause de sa vitesse et de sa régularité, un ciment entre les villes du pourtour Nord de la Méditerranée : Milan Gènes en trois quarts d'heure, Gènes Nice en une heure, Nice Marseille en une heure, Marseille Montpellier en trois quarts d'heures, Montpellier Barcelone en moins de deux heures. Toutes ces durées sont inférieures au temps mis par le TGV pour accomplir la distance entre Paris et Lyon et on connaît le succès de cet itinéraire.

Pour parvenir à ce que le train devienne un élément moteur de l'arc méditerranéen, il convient de préciser les travaux à accomplir d'Ouest en Est

## LES TRAVAUX SE REALISENT PLUS VITE EN ESPAGNE ET EN ITALIE.

A l'ouest, l'arc méditerranéen débute en Espagne et plus particulièrement en Catalogne. Dans ce pays, c'est une véritable révolution qui est en train de s'accomplir, celle de la construction de voies ferrées, permettant la très grande vitesse, avec la norme d'écartement commune au reste de l'Europe. Cet effort débouche sur une nouvelle liaison avec la France : la ligne nouvelle, mixte, Figuéras Perpignan construite par les Sociétés Eiffage et Dragados à la suite de l'appel d'offre qu'elles ont gagné conjointement. En France, au-delà de Perpignan jusqu'à Avignon, seuls les contournements de Montpellier et de Nîmes ont été inscrits au Ciat du 13 décembre 2003, ce que les Espagnols et les responsables de la Région Languedoc Roussillon déplorent. Il sera opportun, dans le cadre de la réflexion sur l'arc méditerranéen, de compléter cette programmation par référence à l'arc méditerranéen. En poursuivant vers l'Est, on rencontre évidemment notre projet de Marseille à la frontière italienne, enfin entre Vintimille et Gènes, une voie ferrée nouvelle à 200 km l'heure reliera le nouveau réseau français au TGV Milan Gènes dont la construction vient d'être décidée et qui est le débouché des trains venant d'Allemagne et du Nord de l'Europe par les tunnels du Saint-Gothard, du Lôchberg et par le passage par le Tyrol. Tous ces éléments sont résumés sur les cartes qui ont été élaborées par l'Association TGV Provence Côte d'Azur qui figurent dans les différents documents que nous avons réalisés et qui mieux qu'un long discours, illustrent bien l'enjeu de notre débat. Il convient de souligner, à cet égard, que la plupart des investissements seront réalisés avant les échéances de notre ligne les plus optimistes, nous sommes donc le maillon qui terminera la réalisation de l'arc ferroviaire méditerranéen.

## LE DOSSIER INTERREG EST INDISPENSABLE

L'association a été à l'origine d'un dossier Interreg 3B avec les catalans et les autorités de Ligurie. Nous espérons le finaliser en mai avec la participation de la Région Provence Côte d'Azur et de la région Languedoc Roussillon. Ce dossier est fondamental, non pas au stade du débat public actuel mais au lendemain de celui-ci pour que soit reconnue son importance pour le rééquilibrage de l'Europe vers le Sud et pour que son financement puisse être considéré comme prioritaire par rapports à d'autres projets peut-être plus faciles à réaliser mais moins urgents.