

« La LGV PACA et l'arc méditerranéen » Réunion thématique à Marseille le 29 mars 2005

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

De l'arc méditerranéen au croissant méditerranéen (Giovanni FUSCO, géographe, maître de conférence à l'Université de Nice, UMR Espace)

Giovanni FUSCO pense que, dans le contexte de la métropolisation des territoires européens, une nouvelle structure métropolitaine macro-régionale est en train d'émerger : le « *croissant méditerranéen* ». Ce dernier couple aux pôles de l'arc méditerranéen (Barcelone, Marseille, la Côte d'Azur, Gênes), ceux de son arrière-pays direct (Saragosse, Toulouse, Lyon, Turin, Milan, Bologne, Florence). Le « *croissant* » a le potentiel pour devenir une macrostructure comparable à la « *banane bleue européenne* », à condition de se doter d'un réseau dense et maillé d'infrastructures rapides. Le projet d'alliance entre Milan et Turin montre que le « *croissant méditerranéen* », comme déjà la « *banane bleue* », sera un réseau de réseaux métropolitains régionaux. Les pôles qui voudront se structurer en réseaux métropolitains devront être reliés en moins de 50-60 minutes par des transports rapides, développer des complémentarités économiques et bâtir un fort projet politique : « *Il faut dépasser les rivalités historiques devenues objectivement un frein au développement* ». 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.

Philippe MARZOLF (CPDP) sollicite des précisions sur le projet d'alliance entre Lyon et Marseille évoqué par Giovanni FUSCO dans le courant de son exposé.

Giovanni FUSCO pense que les distances-temps entre Marseille et Lyon sont telles qu'elles ne permettent pas d'arriver aux formes les plus étroites de coopération, ce que confirme Claude VALLETTE (Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole) : « *La coopération initiée entre les deux villes par Jean-Claude Gaudin et Raymond Barre était bien partie, mais elle est aujourd'hui 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)

Philippe LANGEVIN constate que « *l'arc méditerranéen est aujourd'hui davantage un objet d'étude qu'une réalité politique* », car il n'a pas d'acteur collectif pour parler en son nom et il est dominé par le poids des nations. A ses yeux, le « *vrai débat n'est pas de savoir s'il faut une gare ou*

non à Cuers ou si la ligne doit passer ou non par Marseille, mais de savoir si nous serons capables de construire avec les Espagnols et les Italiens un réseau qui irrigue l'ensemble du territoire ».

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 et Xavier MOIROUS, chargé d'études déplacements à l'Agence d'urbanisme de l'aire marseillaise)

Gabriel JOURDAN rappelle que la métropolisation est un processus de concentration des fonctions économiques supérieures porteuses de rayonnement international dans quelques grandes agglomérations. Cette dynamique peut être stimulée par des grands projets comme cela l'a été pour Lille et le centre d'affaires Euralille avec l'arrivée du TGV.

La structure urbaine de l'arc méditerranéen français s'organise en un chapelet de métropoles (Montpellier, Nîmes, Avignon, Aix-Marseille, Toulon, l'Est Varois, l'agglomération azurée de Cannes à Nice et Menton). Ces métropoles entretiennent de proche en proche des liens de plus en plus étroits. L'ensemble des villes de l'arc représente un poids cumulé de 4,5 millions d'habitants et 1,6 millions d'emplois.

A l'échelle de PACA, on constate que deux grands ensembles émergent : Aix - Marseille et Toulon d'une part et la conurbation azurée à laquelle on peut rattacher l'est varois d'autre part. Ces deux ensembles ont des fonctions économiques et des moteurs de développement relativement complémentaires. Mais les liens entre ces métropoles sont contrariés par des temps de parcours dissuasifs. C'est pourquoi Gabriel JOURDAN défend la vision d'une « *LGV PACA, trait d'union du chapelet métropolitain de l'arc méditerranéen* » qui, en reliant rapidement les villes, permettra de renforcer les synergies qui existent entre elles et de les ouvrir vers les grandes métropoles voisines (Italie du Nord, Catalogne, Rhône-Alpes). Par ailleurs, l'étendue géographique des ensembles métropolitains de PACA et leur structure historiquement multipolaire (tant sur le plan géographique que politique) sont deux réalités importantes à prendre en compte pour penser leur desserte par la future LGV PACA.

Xavier MOIROUS distingue trois « visions » de l'arc méditerranéen :

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

Il observe que des logiques coopératives émergent au sein des métropoles de l'arc méditerranéen : ce renouveau est incarné par des projets de coopération métropolitaine. Ces métropoles méditerranéennes se retrouvent autour d'un modèle commun : réconciliation avec le passé (rénovation des centres historiques), villes compactées et denses, villes multiculturelles, villes créatives et innovantes, basées sur la culture et le savoir, car elles n'ont pas de fonctions de commandement. En somme, « *la compétition entre les villes devient un élément de stimulation de la coopération* ». Dans ce contexte, il préconise de réaliser une LGV PACA (intégrant si possible le fret de marchandises) pour appuyer les logiques de coopération entre les villes de l'arc méditerranéen.

Quels projets ferroviaires pour concrétiser l'arc méditerranéen ? (Jean FAUSSURIER, délégué aux affaires européennes et internationales de RFF et Lucio LA VELLA, directeur régional de Réseau Ferré d'Italie à Turin)

Jean FAUSSURIER souligne que le projet PACA permet d'assurer la continuité du réseau européen sur la façade maritime de l'Europe du sud. Plus généralement, la réduction des distances-temps est un facteur de renforcement des relations internationales. Toutefois, ce n'est pas un projet d'infrastructure de transport qui fait le développement économique. En réalité, la LGV, en améliorant l'accessibilité des régions, facilite la réalisation des projets de dynamique économique sur les espaces desservis. De ce point de vue, elle pourra compléter la magistrale éco-fret, projet structurant pour le trafic ferroviaire, dans les relations entre la péninsule ibérique, le sud de la France et le reste de l'Europe. En effet, ce couloir à plusieurs branches, qui s'embranché à Modane en direction de l'Italie et représente 40% du fret ferroviaire français, a deux ancrages au sud : Marseille et Perpignan. Certes, en matière de financements européens, la LGV PACA ne fait pas partie des projets prioritaires de l'Union européenne parce que, dans le sabbat bruxellois, 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%. Jean FAUSSURIER fait savoir qu'il n'est pas nécessaire que la ligne traverse une frontière ou soit mixte pour être éligible aux subventions européennes et que l'expérience montre que les « *financements vont vers les projets qui avancent* ».

Lucio LA VELLA présente la stratégie de développement du réseau ferroviaire Italie, qui s'organise autour de 3 axes : deux axes vers le nord, le premier reliant Berlin jusqu'au sud de l'Italie et la Sicile, le second reliant Amsterdam et Anvers jusqu'à Gênes, et un axe est-ouest, le couloir n°5, qui va de Lisbonne jusqu'à Kiev. Ces axes majeurs relient les ports, les aéroports et le système logistique, car la question du transport de marchandises est très importante. Il présente ensuite l'avancement des travaux de modernisation de la ligne Gênes-Vintimille. Celle-ci devrait être à double voie sur l'ensemble du trajet en 2013, les trains y circuleront à 200 km/h et transporteront des voyageurs et des marchandises. Il évoque par ailleurs la ligne Turin-Lyon, qui permettra de gérer l'augmentation du trafic marchandises à l'horizon 2020.

Débat avec le public : la LGV PACA dans l'arc méditerranéen

François LEBLOND, président de l'association TGV PACA, demande au représentant du réseau ferré italien si le Lyon-Turin a une priorité marchandises ou grande vitesse voyageurs.

Lucio LA VELLA répond que la ligne Lyon-Turin est d'abord une ligne marchandises, mais qu'elle pourra être exploitée avec des performances positives pour les voyageurs.

Christian PELLICANI souhaite savoir si le tunnel du Montgenèvre fait partie des priorités italiennes. Par ailleurs, il fait observer que « *si l'on veut que tout passe par chez soi, il faut être attractif* » et demande : « *a-t-on apprécié l'attractivité économique d'une desserte directe de Marseille pour les Italiens et pour les Espagnols ?* »

Lucio LA VELLA répond que RFI n'a pas envisagé d'investir dans le projet de tunnel sous le Montgenèvre, parce qu'il pense avoir résolu la problématique de croissance du trafic marchandises avec la ligne Lyon-Turin.

Giovanni FUSCO constate, à regret, que ni RFI ni RFF ne jouent le jeu du croissant méditerranéen : il enjoint les acteurs du territoire de vouloir que le croissant méditerranéen devienne une réalité.

Le maire de Cuges-les-Pins appelle à envisager la construction d'une LGV PACA en pensant aux besoins du territoire en 2020 : *« Si l'on se place dans la perspective d'une métropolisation de l'aire marseillaise à 62 communes, il faut exiger que la LGV vienne vers les populations, vers la population de l'aire métropolitaine et non pas la population de Marseille intra muros. Il faut donc une gare qui desserve les principales villes de l'aire métropolitaine : cette gare existe déjà. »*

Pour Paolo ODONE, président de la CCI de Gênes, la construction d'une LGV sur l'arc méditerranéen est indispensable pour favoriser les échanges entre toutes les villes de la Méditerranée, de Barcelone à Gênes en passant par Marseille : il plaide pour une LGV PACA qui permette également le transport de marchandises.

Pour Christian DUBOST, Directeur RFF Languedoc-Roussillon, *« si l'on veut vraiment construire l'arc méditerranéen, il ne faut pas oublier la région Languedoc-Roussillon. Le fait de s'épauler mutuellement entre les régions Languedoc-Roussillon et PACA est l'une des clés fondamentales du développement de ce réseau. »*

Pierre ROLBERT pense pour sa part que l'arc méditerranéen n'existe pas. Il évoque le projet « Grand Delta » d'il y a 40 ans qui voulait unir Paca aux Lyonnais mais qui ne s'est jamais réalisé. *« 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 considère que la question des frontières de l'arc n'est pas négligeable : le risque existe de voir Lyon se positionner comme capitale de la Méditerranée. Tout le trafic marchandises ne doit donc pas passer par le Lyon-Turin. Aussi la LGV doit permettre de transporter non seulement des voyageurs, mais également des marchandises.

Jean FAUSSURIER apporte au débat quelques chiffres sur le transport de voyageurs et sur le fret. Pour les voyageurs, on dénombre en PACA aujourd'hui 95 millions de déplacements annuels longue distance en PACA et l'on estime que ce chiffre pourrait passer à 150 millions 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.

Alain PATOUILLARD (association TGV Développement) met en garde ceux qui disent que la stratégie de métropolisation doit être le point de départ de toute réflexion : *« En invoquant ce préalable, ne risque-t-on pas l'immobilisme ? »*

Jean GONELLA (FARE Sud) défend l'idée inverse : « *Pour arriver à construire un grand projet, il faut d'abord une idée politique profonde de ce que l'on veut* ».

André PIT (Association TGV PACA) demande à RFI et à RFF ce qu'ils comptent faire pour que Marseille-Gênes puisse se faire en train dans un délai inférieur à 7 heures.

Lucio LA VELLA répond que l'achèvement du doublement de la voie Gênes-Vintimille permettra une bonne amélioration des performances des trains, même s'il ne s'agit pas à proprement parler d'une ligne à grande vitesse.

Jean-François PAIX (direction du développement de la SNCF) présente des données de trafic sur le corridor méditerranéen : les trafics y sont un peu moins importants que sur l'autre corridor important pour la région PACA, la transversale sud, c'est-à-dire l'ensemble des trafics sur un axe Bordeaux, Nice voire Gênes. Pour répondre à la question qui était posée sur le développement de trains sur l'ensemble du corridor méditerranéen, il souligne 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.

Bernard COLOMBAUD (SNCF) indique que la LGV PACA permettra de relier Marseille à Gênes en un peu plus de 3 heures.

Brigitte GOURMANEL (Cagnes-sur-mer) demande instamment que la ligne nouvelle permette le report du transport de marchandises de la route vers le rail, car les autoroutes de la région de Nice sont saturées.

Ahmed BENZARA, habitant de Marseille, représente un couple d'agriculteurs qui vivent entre Néoules et Garéoult, un endroit resté très naturel, et qui craignent d'être chassés de chez eux par la LGV. Il invite le maître d'ouvrage et les décideurs à « *tenir compte de l'humain* ».

Bernard DESTROST (association de sauvegarde de l'environnement de Cuges) s'interroge sur l'existence d'une volonté réelle de réduire les temps de parcours entre Marseille ou Nice vers Perpignan et Barcelone ? Il considère pourtant que c'est une question essentielle, pour étudier l'opportunité de développer une gare nouvelle 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.

Pour 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 une infrastructure qui serve cette vision.

Philippe LANGEVIN invite à dépasser les querelles de chapelle régionales : « *L'intérêt général voudrait un TGV Barcelone-Gênes : on nous prépare un Paris-Nice !* »

Yannick LE MAGADURE (Comité régional du tourisme PACA) rappelle que l'Italie est la première clientèle étrangère de la région. Il fait valoir que la Ligurie et la région PACA ont des problèmes identiques (surfréquentation estivale et sur le littoral) et recherchent des solutions pour avoir une fréquentation plus étalée dans le temps et dans l'espace. Il plaide pour une LGV qui permettrait aux Italiens de venir facilement et rapidement dans notre région par le train.

L'arc méditerranéen : un projet politique

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

Joël GIRAUD demande instamment que le projet LGV PACA n'exclue pas le massif alpin, comme l'a fait le TGV Méditerranée. Il rappelle que Jacques Chirac et Silvio Berlusconi ont signé un accord par lequel ils s'engageaient à étudier plus avant le projet de tunnel du. Le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre, si vite balayé par le représentant de RFI, sera comme l'affluent nécessaire du Lyon-Turin pour sécuriser 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. Il défend la vision d'un projet politique de l'arc méditerranéen qui englobe le massif alpin, afin de permettre un élargissement de l'hinterland du port autonome de Marseille à la région de Milan et à l'Italie. « *Nous ne sommes pas là pour bâtir des projets 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 dans une vision interrégionale et avec une vision claire des arrières-pays.* »

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

Jean BOMBIN présente les idées défendues par l'association Arc latin, qui regroupe 66 collectivités territoriales (Italie, Espagne et France) représentant plus de 45 millions d'habitants et qui se fixe comme objectif des actions stratégiques au niveau de Bruxelles, mais aussi dans le dialogue nord-sud. La LGV PACA doit :

- s'arrêter dans le Var et desservir le Grand Toulon (Sans obérer la desserte actuelle de Toulon centre) ; un deuxième arrêt doit être prévu pour l'Est Var;
- s'articuler avec Marseille et Nice en direction de l'Espagne et de l'Italie ;
- libérer des capacités sur la ligne actuelle pour accroître la fréquence des TER.

Jean-Claude PERNOUD (association Le train avenir du Centre Var) reproche aux élus de ne pas communiquer sur l'arc latin auprès des habitants de PACA : « *Si vous voulez que la population pense « arc latin », il faudrait commencer à lui en parler.* » Par ailleurs, il demande à Bernard Gyssels et à Michel Croc (RFF) s'ils ont participé à beaucoup de réunions de travail avec leurs homologues italiens et espagnols. Enfin, il remercie le président de la CCI de Gênes pour ses propos enthousiastes : « *C'est le seul qui croit à la LGV en direction de l'Italie* ».

Michel CROC (directeur régional de RFF) répond avoir déjà travaillé 4 fois avec RFI sur le projet de LGV PACA.

Jean BOMBIN explique que l'Arc latin est une association jeune et que ses moyens de communication, qui sont limités, transitent par les Conseils généraux.

André PIT (Association TGV PACA) souhaite savoir si le fret sur l'arc méditerranéen est concurrentiel du fret de la vallée de la Maurienne. De l'avis de certains, souligne-t-il, une partie de ce fret n'est pas transposable sur le futur Lyon-Turin.

Un représentant de la SNCF répond qu'actuellement, il n'y a pas de concurrence entre la vallée de la Maurienne et le passage par Vintimille pour le routier : les camions ne passent pas par la Maurienne car il faut payer le tunnel du Fréjus. Il indique par ailleurs que le fret qui vient de Languedoc-Roussillon et de l'ouest de PACA représente 60 % du fret à Vintimille.

Paolo ODONE, Président de la CCI de Gênes

Paolo ODONE œuvre pour la réalisation de trains rapides sur l'arc méditerranéen, afin de favoriser le développement de ces régions et leur permettre d'exprimer leur formidable potentiel : « *Je vois des jeunes de chez nous qui sont obligés de partir pour trouver du travail : nous avons le devoir de lutter tous ensemble pour obtenir un avenir meilleur dans le domaine de l'économie à haute valeur ajoutée.* » Fort du constat que « *la Méditerranée a retrouvé sa centralité dans l'économie mondiale* », il croit à l'essor des échanges avec la Chine et avec l'Afrique et à leurs retombées sur les ports de la Méditerranée.

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

Narcis BOSCH ne voit qu'une solution pour relier les villes de l'arc méditerranéen : une LGV, à condition de poursuivre le projet Languedoc-Roussillon jusqu'à la frontière espagnole, et le projet PACA jusqu'à la frontière italienne. Ce projet va permettre de mieux desservir la région PACA mais aussi de créer un réseau d'envergure européenne répondant au potentiel de développement de l'arc méditerranéen.

Ahmed BENZAZA plaide pour que la région PACA soit préservée et préconise de rénover les réseaux ferrés dans les pays d'Afrique du Nord (notamment l'Algérie).

Pour Hubert CECCALDI (Académie de Marseille) il faut s'associer avec les Italiens, les Espagnols et les Grecs pour trouver les partenaires au sud de la Méditerranée. Le TGV de l'arc latin va structurer le pays, comme le Shinkansen a restructuré le Japon dans les années 1960. Il souhaite vivement que les futures gares du TGV ne soient pas des « *gares betteraves* », mais des gares en centre ville multimodales.

François LEBLOND, ancien préfet, association TGV PACA

L'association TGV PACA s'est créée il y a deux ans à l'initiative du maire de Nice pour soutenir le projet de LGV PACA. Elle rassemble des élus du Var et des Alpes-Maritimes et le Conseil général des Alpes-Maritimes. Elle a entamé des relations suivies avec les Bouches-du-Rhône. Son credo est : « *Le TGV ne se fera pas contre les Varois et les habitants des Bouches-du-Rhône* ». Très rapidement, l'association TGV PACA a obtenu que le CIADT du 13 décembre 2003 parle de ce projet en insistant sur l'arc méditerranéen. Dès le lendemain de ce CIADT, elle a pris contact avec les Catalans, les Ligures et les Lombards, pour donner un tour international à ce dossier. Elle milite pour qu'il y ait un TGV le long de la côte, afin que les villes qui sont situées le long de ce parcours soient à des temps de parcours très brefs : Nice-Gênes en 1 h 15 ou 1 h 30, Gênes-Milan en 45 minutes, Marseille-Montpellier en 45 minutes, Marseille-Barcelone en 1 h 30. L'association s'est engagée dans la présentation d'un dossier INTERREG IIIB avec les Ligures et les Catalans. Elle souhaite que ce projet soit signé par les Catalans, les Italiens, la région Languedoc-Roussillon et la région PACA.

Jacques MOLINARI, GIR-Maralpin

Jacques MOLINARI rappelle que la construction d'une LGV PACA n'est pas une option mais une obligation, si la France veut respecter les conventions qu'elle a signées :

- la convention de Rio sur les changements climatiques qui a débouché sur le protocole de Kyoto : la Région PACA est l'une des plus polluées de France, et même d'Europe, et la moitié de sa pollution est imputable aux transports ;
- la convention sur la protection du milieu marin et du littoral méditerranéen : le Plan d'Action pour la Méditerranée dresse l'état inquiétant de la dégradation de l'espace, de l'éclatement urbain et des coûts démesurés du "tout automobile"
- la convention alpine qui impose le report modal. Aujourd'hui 16 millions de tonnes franchissent la frontière par la route à Vintimille, dont 10 arrivent de la péninsule ibérique et vont en Italie : *« il faut que l'essentiel de ces tonnages soient transportées par le rail ».*

Il faut, à partir des objectifs ainsi définis par nos engagements internationaux, analyser les moyens d'y parvenir. C'est dans une telle "démarche rétroactive" que doit s'inscrire la réflexion sur la nature du projet de ligne nouvelle, lequel doit être ambitieux et permettre de s'arracher à la démarche tendancielle et au suivisme en matière de transports et d'urbanisme qui ont sévi jusqu'ici.

Jean GONELLA (Fédération d'Action Régionale pour l'Environnement Sud)

Jean GONELLA s'insurge contre ceux qui affirment : *« Faisons la LGV et l'économie viendra ».* Pour lui, le projet politique doit primer : *« L'arc méditerranéen existera quand un projet politique le voudra avec des projets communs entre la France, l'Espagne et l'Italie. »* Par ailleurs, il plaide pour que la LGV desserve des gares en centre ville parce que *« la desserte d'un ensemble métropolitain ne peut se faire que par le centre ».* Il invite les élus de la région PACA à demander et obtenir, à l'instar des édiles lillois, que les gares TGV soient en centre ville.

Michel CROC (directeur régional de RFF) rappelle qu'une politique nationale, et sa dimension européenne, a été énoncée par le rapport de la DATAR intitulé « la France en Europe » et les décisions du CIADT du 18/12/2003. Sur ces bases, RFF travaille avec la Région, les départements et les grandes métropoles dans un groupe de travail animé par le préfet. Ainsi, 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) pense que 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) fait savoir que les enquêtes clientèles réalisées en 1997 puis en 2003 montre que le TGV Méditerranée 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.

Ahmed BENZAZA déplore que le TGV Méditerranée ait entraîné une flambée des prix de l'immobilier à Marseille. Par ailleurs, il demande si tous les Marseillais et tous les habitants de la région sont informés de l'organisation du débat public : il a constaté que, dans son entourage, personne n'était au courant.

Philippe MARZOLF répond qu'une réunion thématique est prévue sur l'impact foncier. Concernant l'information des populations, il indique que 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.

Document rédigé par la société Ubiquis – 04 91 71 20 45 – www.ubiquis.fr