

Réunion générale de lancement du débat public LGV PACA Jeudi 3 mars 2005 à Nice

Ouverture

Christian FREMONT

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

En juin 2003, un Comité d'Orientation rassemblant les principaux élus de la région a permis de relancer le projet de réalisation de la LGV, déjà évoqué en 1990, et de le soumettre au débat public à la date initialement prévue, ce qui constitue une opportunité unique, notamment d'un point de vue démocratique. En outre, la LGV représente la seule alternative crédible aux transports routier et aérien, l'aéroport Nice Côte d'Azur approchant de son seuil de saturation. Par ailleurs, le TGV s'affirme de plus en plus comme la colonne vertébrale de l'Europe et permet l'abolition des distances, à tel point que le voyageur raisonne désormais en temps de parcours. De son côté, le coût financier d'une telle réalisation, qui mobilisera des financements publics, sera abordé lors du débat. Toute divergence de fond sur la réalisation du projet ne pouvant être que nuisible à son aboutissement, il faut absolument ne mettre en lumière que les points d'accord, ceci afin de hisser la région au premier rang européen.

Présentation du débat public

Philippe MARZOLF

Président de la Commission Particulière du Débat Public

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) est une autorité administrative indépendante qui veille à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement d'intérêt national. Elle nomme la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), chargée de l'organisation et de l'animation du débat public en toute **indépendance et neutralité**, car la CPDP ne donne pas son avis sur le projet. Son objectif est de permettre une information complète et une participation active des citoyens, et ce pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce Réseau Ferré de France (RFF). Les principes de la CPDP sont la **transparence**, tout ce qui a été étudié est mis sur la table, **l'équivalence**, toute personne concernée peut s'exprimer sur le projet et **l'argumentation**, les avis et propositions doivent être argumentés afin d'enrichir le débat. A l'issue du débat, fin juillet 2005, un compte-rendu et un bilan seront publiés respectivement par le Président de la CPDP et le Président de la CNDP. Pour sa part, le maître d'ouvrage précisera à la fin octobre 2005 les principes et les conditions de la poursuite du projet.

Nous avons interrogé une centaine d'acteurs de la région pour élaborer les modalités d'organisation de ce débat public. Les premières questions du débat identifiées concernent **l'opportunité** de ce projet pour l'amélioration des déplacements dans la région PACA en 2020, **ses**

objectifs et les principales fonctionnalités d'une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse entre Marseille, Toulon et Nice ainsi que ses **caractéristiques**, avec la comparaison des avantages et inconvénients de chacun des scénarios proposés par RFF.

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

Présentation du projet LGV PACA par RFF

Michel CROC, Directeur régional Réseau Ferré de France Provence Alpes côte d'Azur

La décision de doubler le nombre de kilomètres de ligne grande vitesse à un horizon de 20-30 ans a été prise par les pouvoirs publics lors du CIAT de décembre 2003. Ce CIAT prévoit la réalisation à cette échéance d'une douzaine de projets ferroviaires dont la LGV PACA. RFF est persuadé de l'opportunité de réaliser cette LGV PACA. L'intérêt de ce projet tient à sa double vocation : le développement de la grande vitesse afin de mieux relier cette région aux autres régions européennes et l'amélioration des services ferroviaires quotidiens au sein de la région en apportant la grande capacité. Ce projet a vu le jour avec le soutien des partenaires ici présents. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour conduire un projet mieux défini, mieux compris, mieux partagé et qui satisfera les attentes du plus grand nombre.

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

La Région souffre actuellement de deux handicaps: l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes. Le projet d'extension de la LGV apportera une réponse à l'enclavement ferroviaire des Alpes-Maritimes et du Var et rapprochera les grandes villes européennes de l'arc méditerranéen. En effet, l'une des ambitions de la LGV PACA est l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire régionale en permettant un gain de temps de presque deux heures sur le trajet Paris-Nice et en réduisant de moitié les temps de parcours sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV fera du train une véritable alternative à la voiture. L'autre ambition de la LGV concerne la grande capacité. Grâce à la création d'une nouvelle voie, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains inter-cités à grande vitesse entre les agglomérations régionales. Le Conseil Régional souhaite augmenter le nombre de trains offrant des TER toutes les sept minutes autour des grandes agglomérations. La réalisation de la LGV PACA prendra en compte l'environnement exceptionnel de la région. Elle préservera les cultures, les ressources en eau, le patrimoine et le milieu naturel, l'étalement urbain constituant par ailleurs un défi majeur. Afin de mieux desservir la région, vingt scénarii ont été envisagés à partir de trois hypothèses :

- un seul axe desservant successivement Marseille, Toulon, Nice ;

- deux axes pour desservir Marseille d'une part, Toulon et Nice d'autre part ;
- trois axes pour une desserte séparée Marseille, Toulon, Nice.

Dans la première hypothèse, deux solutions sont possibles, Toulon pouvant être desservi par le nord ou le centre.

La deuxième hypothèse permet d'imaginer huit scénarii en fonction, d'une part, de la position du débranchement de la LGV entre la Durance et Marseille et, d'autre part, de la jonction de l'agglomération toulonnaise.

Six scénarii ont été élaborés à partir de la troisième hypothèse, en fonction de la position du débranchement sur la LGV entre la Durance et le sud d'Aix-en-Provence et de l'itinéraire suivi dans le département du Var.

La réalisation de la LGV PACA jusqu'à la troisième voie entre Antibes et Nice permet de résoudre les principaux problèmes de capacité ferroviaire de la Côte d'Azur : c'est donc cette option qui est proposée au débat. Tout autre prolongement entraînant un coût considérable (environ 700 millions d'euros) pour un gain de temps minime, aucun n'est retenu. Les scénarii les mieux équilibrés et les moins coûteux concernent l'hypothèse d'une desserte à deux axes, suivant l'itinéraire du Centre Var ou passant par Marseille et le sud de la Sainte Baume.

Gilles CARTIER, Directeur régional SNCF

La LGV PACA constitue une alternative aux trafics routier et aérien proposant rapidité et proximité. A cet effet, différents trains peuvent être envisagés :

- les TGV reliant la Région PACA aux grandes villes de France et d'Europe, roulant sur la LGV et ne s'arrêtant que dans les gares situées sur cette ligne ;
- les TGV reliant la région PACA à Paris ne s'arrêtant pas entre Nice et Paris ;
- les TGV reliant la région PACA à Paris s'arrêtant entre Nice et Paris ;
- les TGV reliant la région PACA à Paris continuant à desservir les gares de la Côte, à savoir Toulon et les villes importantes jusqu'à Nice.

Les centres-villes offrant de nombreuses ressources, les dessertes doivent s'appuyer sur les gares centrales mais aussi les gares nouvelles. En outre, la desserte est multipliée par trois. La création de trois gares nouvelles, au nord de Toulon, aux environs des Arcs et dans le triangle Cannes-Grasse-Antibes a été jugée pertinente car elle permettrait d'augmenter notablement l'accessibilité du TGV. Concernant Nice, trois millions de voyageurs sont attendus dans la gare du centre.

Interventions des interpellateurs

Patrick ALLEMAND, Premier Vice-président du Conseil Régional

Les enjeux de la LGV pour la région sont importants, mais le processus menant à sa réalisation est long. Déjà évoqué en 1990, ce projet, en l'absence de consensus, n'avait pu être mené à terme. Les décisions du Comité Interministériel, reprises dans le contrat de plan, ont permis de relancer ce

projet, dont le but est de mieux desservir l'est du territoire national. Ses trois enjeux essentiels sont :

- la liaison de l'est de la région à la LGV nationale en facilitant l'accès à Paris, Lyon, Lille ;
- la création d'un maillon de l'infrastructure permettant de relier entre elles les grandes villes de l'arc méditerranéen entre Gênes et Barcelone ;
- l'instauration d'une liaison plus efficace entre Nice, Toulon et Marseille en offrant des possibilités supplémentaires pour la circulation de TER relevant de la compétence régionale et pouvant aboutir à terme à un véritable RER.

La LGV constitue une offre alternative crédible à la voiture et l'avion. Il est regrettable que le projet actuel ne soit pas suffisamment explicite quant à la possibilité d'une extension de la ligne à l'est de Nice. En outre, l'impact sur l'environnement reste à valoriser dans la mesure où le recours au TGV réduit considérablement les émissions de gaz carbonique dans l'atmosphère. Il faudra également veiller à l'intégration de la ligne dans son environnement afin de préserver le milieu naturel et les zones d'habitation. Le débat public doit constituer un lieu d'échanges pour apprécier au mieux l'opportunité et les objectifs d'une telle réalisation.

Christian ESTROSI, Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes

L'abandon du projet dans les années 1990 pour sauver le TGV entre Paris et Marseille a été préjudiciable au département. De plus, son financement a été entièrement pris en charge par l'Etat et la SNCF, ce qui ne sera pas le cas en l'espèce. Dans ce contexte, l'ouverture du débat public devrait enfin permettre d'aboutir à la réalisation de ce projet dont les avantages sont indiscutables. La LGV permettra la création d'une nouvelle ligne pour les grandes distances et une desserte plus efficace du territoire en développant les transports express régionaux.

Le raccordement au réseau européen constitue une revendication vitale pour le département car il favorisera à terme la construction de l'arc méditerranéen. La LGV permet en effet un transfert modal pour un déploiement européen et international. Il serait d'ailleurs souhaitable de se raccorder à la LGV entre Gênes et Vintimille dès sa mise en service en 2009. Quant à la liaison entre Nice et Paris, sa durée maximale devra être de 3 heures 40. Si le passage par Marseille n'a d'impact ni sur les coûts, ni sur la durée, cette option peut être retenue.

En outre, le Conseil Général, qui n'est pas satisfait par le dossier actuel, demande de prévoir l'achèvement des travaux en 2015 et, en accord avec le Conseil Général du Var, sollicite une expertise quant aux avantages et inconvénients des différentes solutions de débranchement de la ligne de TGV actuelle. De plus, aucun tracé ne devant aboutir à une explosion des coûts, un consensus entre les collectivités est capital. Le projet doit être réaliste non seulement sur son financement, auquel les collectivités et les citoyens participeront, mais aussi s'agissant du respect des sites, en prévoyant des passages en tunnel sur certaines parties du tracé.

Par ailleurs, afin de mieux répondre aux besoins spécifiques de l'activité économique et touristique de l'ouest du département, le Conseil Général a demandé une étude à RFF sur la création d'une desserte entre Cannes-Grasse-Sophia Antipolis-Antibes, le pôle multimodal de Saint-Augustin desservant l'est du département. Compte tenu de son impact touristique, économique et

technologique, le dossier de réalisation de la LGV doit être considéré comme départemental, régional mais aussi national.

Jacques PEYRAT, Président de la Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur

La CANCA est convaincue du caractère indispensable d'une réalisation rapide de la LGV, ceci pour faciliter l'accessibilité de la métropole Côte d'Azur comme du département et dynamiser l'activité économique. Les enjeux de la LGV sont stratégiques : elle assure une liaison avec les métropoles européennes, un lien touristique essentiel et constitue un chaînon manquant de l'arc méditerranéen à grande vitesse. De plus, en revitalisant le rail, elle représente une alternative aux autres modes de transport. A ce titre, la liaison entre Paris et Nice ne devra pas excéder 3 heures 40.

Quant à la connexion du réseau ferroviaire, elle devra avoir lieu par le pôle multimodal de Saint Augustin, ce qui favorisera ensuite le raccordement avec l'Italie. La LGV représente une course de vitesse contre l'enclavement de la métropole Côte d'Azur et du département. La mobilisation de tous est un enjeu essentiel dans l'aboutissement du projet pour faire face à la menace des autres demandeurs de LGV.

Claude VALLETTE, Adjoint à la Mairie de Marseille

La Mairie de Marseille se félicite de ce projet et du débat public. Elle comprend la volonté et l'impatience de Nice, du fait de son enclavement ferroviaire. Toutefois, il ne faut pas adopter une vision restrictive et ergoter sur quelques minutes; sachant que l'évolution des technologies permettra de les gommer d'ici 2020. Un consensus est indispensable pour l'aboutissement favorable du projet, dont l'échéance est jugée trop tardive.

Jean-Raymond VINCIGUERRA, Président départemental de FARE Sud

Le débat public aurait dû être précédé d'une réflexion sur un projet de territoire élaboré en concertation publique. Une simple consultation de la population est insuffisante ; il faut déterminer ce qui lui est profitable. En particulier, le tracé de la LGV PACA ne doit pas être dévastateur pour le site régional. La LGV offre une alternative au réseau aérien en termes de trafic et de pollution et implique nécessairement une accentuation de l'effort sur les TER. La LGV doit permettre de procéder à un double transfert modal, de l'avion vers le rail à grande vitesse mais aussi de la route vers le rail par le réseau régional. Elle doit également être conçue pour garantir un troisième transfert modal de la route vers le rail pour le transport de marchandises. La gare principale du département doit se situer sur le parcours littoral de manière à assurer une desserte directe des centres des grandes villes par les TER vers la gare régionale.

Cependant, la LGV ne constitue pas une fin en soi et ne justifie aucun sacrifice du territoire et de ses sites. L'impact est financier mais aussi environnemental, tant pour le département qu'à l'échelon régional. La FARE considère que les centres-villes doivent être desservis en continuité de ligne entre Toulon et Nice. Quant à Marseille, elle constitue un point d'articulation : un axe transversal, et non en étoile, pourrait d'ailleurs être envisagé de même qu'un axe Gênes-Barcelone. Dans l'hypothèse où les recommandations de la FARE n'étaient pas prises en compte, elle s'opposerait au projet.

Eric GASPERINI, Président du GIR MARALPIN

La LGV doit s'inscrire dans une dimension européenne en mobilisant les associations et les instances communautaires. Nice ne doit pas être un terminus, mais doit être le préalable à une liaison avec Vintimille puis, à terme, avec Turin. Par ailleurs, il n'apparaît pas souhaitable que la LGV s'organise à partir de gares périphériques ; pour contrebalancer les effets pervers de l'étalement urbain, les gares LGV doivent être localisées au cœur des grandes agglomérations, comme en Italie. Cette idée vaut surtout pour Marseille, Toulon et Nice, d'où une réflexion à mener pour cette dernière sur un emplacement central, comme la gare Thiers ou Saint-Roch. En outre, la question préoccupante du trafic des poids lourds, dont la part de transit international est prépondérante et en augmentation régulière sur le littoral méditerranéen, doit être intégrée dans le débat. Enfin, à ce dernier titre, une réflexion approfondie doit être menée sur la mixité voyageurs/fret de la ligne nouvelle, telle que systématisée dans les pays voisins (Italie et, désormais, Espagne), ainsi que sur les surcoûts/avantages à prendre en considération.

Gaston FRANCO, Président du Comité régional du Tourisme Riviera Côte d'Azur

La réflexion sur ce projet devant allier la population et les professionnels, le Comité régional du tourisme va lancer un débat public au sein de son secteur. Pour leur part, les professionnels du tourisme sont résolument favorables à la LGV. Nice ne doit pas être vue comme le bout de la France mais comme son début, car elle représente une porte d'entrée vers l'Italie. D'ailleurs, la dimension européenne du projet et un rapprochement avec l'Italie auraient pu favoriser une participation financière européenne. Représentant un moyen moderne d'attirer les touristes, la LGV induira également des synergies entre Cannes, Nice et Monaco, évitant ainsi de bloquer les visiteurs dans les embouteillages. La réalisation de la LGV représente pour le tourisme un défi important qu'il est urgent de relever pour faire face à la concurrence.

Dominique ESTEVE, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur

La CCI considère que la LGV ne doit pas avoir pour objectif, comme cela est indiqué dans les documents du débat public, de relier Marseille, Toulon et Nice mais il s'agit de relier Toulon, Cannes et Nice à Paris, Barcelone, Gênes et l'Europe du Nord, l'accessibilité de la Côte d'Azur et son rayonnement européen et international étant des facteurs indispensables à son développement économique. La LGV doit être compétitive pour devenir une alternative crédible au réseau aérien. Le département doit absolument disposer d'une desserte intermodale moderne associant rationnellement les réseaux ferrés, routiers, aériens et maritimes.

Pour réussir ce défi, sept priorités doivent être respectées : la prise en compte de l'environnement et une insertion exemplaire de la LGV, l'intégration au réseau européen, la liaison Paris-Nice en 3 heures 30, une interconnexion directe au réseau aérien, des coûts et un financement réalistes, une inscription du projet dans un document d'urbanisme pour préserver les emprises et une réalisation rapide, dès 2015. Le désenclavement et l'ouverture européenne concernent essentiellement Toulon et Nice, le bassin Marseille-Aix étant déjà desservi par le TGV. Toutefois, l'option d'un passage par Marseille peut être retenue à condition que le temps de trajet, le délai de réalisation et les coûts n'augmentent pas. La CCI, si elle est favorable au projet de LGV, se réserve néanmoins la possibilité de demander des expertises indépendantes complémentaires sur l'analyse des reports de trafic et des coûts des différentes options proposées.

Questions du public

(les questions sont posées par écrit, afin de recevoir ensuite une réponse par écrit, et présentées oralement par ordre d'arrivée au secrétariat général)

Questions sur le déroulement du débat public

Monsieur MENARD, ancien délégué du Syndicat national des Usagers des transports, membre des Amis du rail, fait part de son insatisfaction quant au système de questions-réponses instauré pour la présente réunion.

Monsieur MARZOLF lui explique que, les questions risquant d'être très nombreuses, toutes ne pourront être posées oralement lors de cette première réunion. Aussi, l'écrit est capital afin de pouvoir adresser *a posteriori* une réponse à chaque demandeur. En outre, le grand public, comme les acteurs, a la possibilité d'être auditionné lors des auditions publiques, à condition de s'y inscrire

Monsieur BRUGEROLLES demande pourquoi RFF ne s'adresse pas directement aux usagers pour connaître leurs besoins, région par région, en organisant là encore des débats publics.

Monsieur MARZOLF répond que les citoyens, à travers l'Etat, sont propriétaires de RFF, mais que la décision finale sur la réalisation de la LGV appartiendra au Gouvernement à l'issue du débat public. En outre, tout maître d'ouvrage dont le projet dépasse 300 millions d'euros doit saisir la CNDP.

Monsieur BERTRAND, Directeur général de RFF, confirme que son entreprise exerce sa mission au service de l'Etat et des citoyens. En l'espèce, cette mission consiste à concevoir et proposer au débat une nouvelle LGV.

Monsieur ISNARD, Président du Comité pour la réouverture de la ligne SNCF Cannes-Grasse, souhaite des précisions sur la composition de la CPDP.

Monsieur MARZOLF précise que la Commission est composée de 6 membres, nommés par la CNDP pour la durée du débat public et aux origines professionnelles diverses : associatif, ancien Préfet, paysagiste, commissaire enquêteur, communication et économie des transports,. Ceux-ci ne donnent pas leur avis sur le projet et sont donc neutre. Leurs indemnités et leurs frais de déplacement sont pris en charge par la CNDP, les autres frais d'organisation du débat étant financés par le maître d'ouvrage.

Questions sur le projet de réalisation de la LGV en région PACA

Monsieur PERNA, membre de l'Association Région Verte, fait référence à un projet TGV entre Aix-en-Provence et Nice évoqué en 1970, dans le cadre duquel la desserte de l'est varois, la préservation des sites sensibles, le passage par les Alpes pour le ferroutage et les poids lourds et la nécessité absolue d'un TER en site propre sur tout le littoral avaient déjà été souhaités.

Monsieur SARFATI, membre de l'Association de Défense des Sept communes, interroge les représentants de RFF sur l'impact de l'implantation d'une LGV entre Paris et Nice en termes d'impôt foncier, de spéculation immobilière, d'évolution démographique et de qualité de vie. Il

souhaite également connaître l'intérêt réel de la population à l'égard du projet. Par ailleurs, il demande l'intégration dans cette opération d'une éventuelle augmentation du coût des travaux..

Monsieur MARZOLF rappelle que plusieurs réunions à venir traiteront des points soulevés dans la première question. En outre, toute personne intéressée désirant rencontrer le maître d'ouvrage, peut en faire la demande à la CPDP.

Monsieur CROC indique que la réalisation d'une LGV aura un impact indirect sur le foncier et la spéculation immobilière. Ces impacts dépendront également de la dynamique autour de la gare et, par conséquent, de la politique menée par les collectivités.

Monsieur GYSSELS, en réponse à la dernière question de Monsieur SARFATI, précise que les coûts aujourd'hui annoncés correspondent au stade d'avancement actuel des études. Les estimations sont prudentes et constituent une bonne base.

Monsieur CARTIER cite l'exemple de la ligne nouvelle TGV Méditerranée, dont le coût de réalisation a été inférieur de 200 millions de francs aux prévisions.

Monsieur SOZEDDE, membre de l'Association CALMA, déplore l'absence de réunion sur Antibes et évoque son souhait d'un enfouissement de la voie historique, notamment à Antibes.

Monsieur MARZOLF indique qu'une réunion à Antibes est fixée au 19 avril 2005.

Quant à l'enfouissement de la voie historique, Monsieur GYSSELS indique qu'une telle décision impliquerait la création de deux lignes nouvelles, ce qui alourdirait les coûts de réalisation.

Monsieur MARZOLF invite RFF à étudier cette possibilité.

Monsieur TOESCA, habitant de Cagnes-sur-Mer, signale que la ligne actuelle ne pourra supporter un accroissement du trafic, TER et fret.

Madame MARBILLAUD, RFF, spécialiste du fret, précise que la croissance du fret est envisagée en termes de remplissage des trains et non d'augmentation de circulation.

Monsieur FROMENT, membre de l'ADEV, s'étonne de l'absence d'une solution alternative, respectant les caractéristiques d'une LGV et reliant les confins de l'Estérel à Nice.

Monsieur MARZOLF précise que le cahier d'acteur de l'ADEV sera édité début avril et invite Monsieur FROMENT à rencontrer les responsables de RFF pour leur proposer son projet.

Monsieur GYSSELS indique que les scénarii de desserte à deux axes ont envisagé l'hypothèse de travail concernant la desserte du moyen pays varois selon une ligne aux caractéristiques similaires à la LGV. Quant au moyen pays niçois, divers problèmes de coûts liés aux contraintes du relief se posent.

Madame VIALATTE aborde l'utilité d'une troisième voie et regrette que l'érosion maritime de la RN 98 ne soit pas évoqué.

Monsieur GYSSELS rappelle que la troisième voie a été déclarée d'utilité publique en septembre 2003.

Monsieur MARZOLF indique que ce sujet pourra être évoqué lors de la réunion de proximité.

Monsieur MARZOLF demande si la mise en place d'un TER tous les quarts d'heure est compatible avec le passage d'un TGV sur cette troisième voie, ce que Monsieur GYSSELS confirme.

Les études de RFF sur ce point sont d'ailleurs disponibles sur le site internet et dans les bureaux de la CPDP.

Monsieur ESTELA, NNLE PACA, souhaite connaître l'état des négociations avec l'Italie.

Monsieur BERTRAND indique que la région PACA s'inscrit clairement dans une perspective européenne associant les Italiens, les Espagnols et les Portugais. Des contacts réguliers ont lieu avec l'Italie à propos du schéma Gênes-Nice.

Monsieur CROC précise avoir rencontré très récemment le Directeur des investissements de RFI, qui sera présent lors de la réunion du 17 mars 2005 à Nice et du 29 mars 2005 à Marseille. Par ailleurs, le Directeur de la stratégie de Tren Italia est favorable à un trafic de quatre trains par jour sur la LGV entre l'Italie et l'Espagne à travers la Côte d'Azur.

Monsieur TIBERI souligne l'intérêt capital du projet pour le département, mais s'oppose à ce que RFF impose ses décisions. Il déplore l'incohérence de RFF dans ses explications sur l'augmentation du fret sur la troisième voie et la réduction du débat public à une dizaine de questions orales.

Monsieur MARZOLF rappelle le système de questions-réponses par écrit afin que chaque question reçoive une réponse par écrit du maître d'ouvrage. Plus de 60 questions ont été enregistrées ce soir.

Monsieur MENARD demande si l'avis et les propositions des usagers et des associations seront bien pris en considération.

Monsieur MARZOLF confirme que le compte rendu de la CPDP retranscrira l'expression de l'ensemble des acteurs. Le débat public doit permettre aux citoyens d'apporter au maître d'ouvrage des arguments pour le convaincre de l'opportunité du projet.

Monsieur BERTRAND ajoute que RFF doit écouter et prendre en considération ce qui est dit.

Monsieur DUCLOS suggère de prévoir d'ores et déjà la LGV dans l'arrière-pays.

Monsieur GYSSELS indique que des hypothèses en ce sens sont à l'étude, le coût en étant cependant élevé.

Monsieur TOESCA évoque la question d'un financement européen de la LGV. Monsieur MARZOLF informe avoir invité la Commission européenne à intervenir lors de la réunion thématique sur l'arc méditerranéen. Celle-ci a motivé son indisponibilité en mettant en avant d'autres priorités d'infrastructures déjà décidées, parmi lesquelles ne figure pas la LGV PACA.

Monsieur BRUGEROLLES considère que la LGV doit s'accompagner d'un projet urbanistique et touristique des communes sur trente ans.

Monsieur BERTRAND indique qu'une collaboration avec les collectivités territoriales sera mise en œuvre tout au long de la vie du projet.

Monsieur GILLARD, ancien Président de l'Association contre la 8bis, estime qu'un bilan économique et écologique du projet est indispensable. Il se déclare favorable à l'enfouissement de la troisième voie entre Antibes et Nice.

Monsieur NEGRE, membre du GADSECA, considère que l'opportunité de réalisation d'une LGV est claire, notamment en termes de pollution. Le projet doit répondre à l'intérêt général, mais aussi à celui des populations traversées.

Monsieur NERI, membre de l'Association de défense des quartiers du Port et des commerçants déplore l'oubli de la jonction avec Vintimille.

Monsieur MARZOLF clôture la réunion en remerciant tous les participants et en précisant que 430 personnes étaient présentes ce soir, 62 questions ont été posées par écrit dont 10 oralement et que le temps de parole du maître d'ouvrage a été de et celui du public et des interpellateurs de