

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à St Raphaël le 2 juin 2005

Présentation du débat public et bilan du débat à mi-parcours

Annie CANIS-MILETTO (CPDP) rappelle en introduction les règles du débat public. La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée par une loi de 2002, qui veille au respect de l'information et à la bonne participation du public au processus d'élaboration des projets d'infrastructures d'intérêt national. Elle nomme le cas échéant la CPDP, une commission chargée de l'organisation et de l'animation du débat public. L'objectif de la Commission n'est pas d'émettre un avis sur le projet, mais de permettre une bonne information et une participation active des citoyens, et ce pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage, en l'espèce RFF. Les principes du débat public sont la transparence, l'équivalence et l'argumentation.

Didier COROT (CPDP) fait un point sur l'état d'avancement du débat. La question de l'opportunité de la LGV se heurte à une difficile perception de la vision d'aménagement du territoire qui devrait justifier le projet. De fortes inquiétudes s'expriment sur les impacts environnementaux du projet et sur le maintien des équilibres fragiles entre urbanisation, terres agricoles et milieux naturels. De nombreuses questions portent sur l'emplacement des gares. La demande est forte pour une priorité donnée aux transports quotidiens, avec des TER efficaces et des dessertes de type RER. Des inquiétudes se font jour sur le financement du projet, avec une crainte de voir la LGV consommer tous les crédits disponibles, au détriment des TER, et peser lourdement sur les contribuables régionaux. Des questions sont également posées sur l'intérêt d'une ligne mixte. Sur les fonctionnalités, chaque département exprime ses besoins et ses demandes.

Dans les Bouches-du-Rhône, la LGV répond à un projet d'aménagement commun dans l'aire métropolitaine marseillaise, la demande est forte d'un passage de la LGV par Marseille avec un projet urbain à la Blancarde, mais des inquiétudes se manifestent dans la vallée de l'Huveaune, Aubagne, Gémenos et la cuvette de Cuges-les-Pins.

Dans le Var, une opposition de principe s'exprime, caractérisée par un refus de l'arrivée d'un afflux de touristes, une très forte inquiétude sur la pérennité des vignobles, une contestation de la gare de Cuers (proposition par Toulon Provence Méditerranée d'une gare à La Pauline) et une demande de réouverture de lignes existantes (Carnoules-Gardanne).

Dans les Alpes-Maritimes, l'opportunité du projet semble confirmée par tous (le projet répond à un besoin de désenclavement), mais certains critiquent le manque d'ambition du projet et souhaitent voir la LGV se prolonger jusqu'à la frontière italienne. Il est également demandé un enfouissement de la voie littorale et un raccordement direct à Nice pour dédier la 3^{ème} voie Antibes – Nice aux TER.

Didier COROT (CPDP) précise, pour finir, que la CPDP a commandé une étude indépendante à un bureau d'études suisse pour évaluer la pertinence des études réalisées par RFF et pour identifier les scénarios d'amélioration des lignes existantes qu'il serait intéressant d'étudier : c'est pour cette raison que le débat public est prolongé jusqu'à début juillet.

Présentation du projet par RFF

Michel CROC (RFF) indique que ce projet a été mis au point avec le Conseil régional, les Conseils généraux et les trois principales agglomérations de la région. A ce stade, rien n'est encore décidé. RFF attend beaucoup de ce débat, pour affiner le projet et faire en sorte qu'il satisfasse les attentes du plus grand nombre.

La région souffre actuellement de deux handicaps : l'arrêt de la LGV à Marseille et la saturation des voies ferrées existantes qui pénalise le développement du TER. La LGV PACA a l'ambition de répondre à ce problème de capacité et pas uniquement d'amener la grande vitesse jusqu'à Toulon et à Nice.

Bernard GYSSELS (RFF) développe les deux enjeux du projet : la grande vitesse et la grande capacité.

L'enjeu de la grande vitesse – La LGV désenclavera les Alpes-Maritimes et le Var et rapprochera les grandes villes de l'arc méditerranéen. La première ambition de la LGV PACA est d'améliorer l'accessibilité ferroviaire de la région. En 2020, la LGV permettra ainsi de gagner 1 heure 30 à 2 heures entre Nice et Paris et une heure entre Marseille et Nice ; les temps de parcours seront diminués de moitié sur la façade méditerranéenne. Ainsi, la LGV PACA fera du train une alternative performante à la voiture.

L'enjeu de la grande capacité – Entre Marseille et Vintimille, il n'y a qu'une seule ligne sur laquelle circulent tous les trains, ce qui engendre des problèmes de saturation. Grâce à la création d'une deuxième ligne, il sera possible d'accroître la fréquence des TER et de développer les trains inter-cités à grande vitesse entre les grandes agglomérations régionales.

Bernard GYSSELS (RFF) détaille ensuite les 20 scénarios qui ont été étudiés. Ces scénarios peuvent être classés en trois grandes familles :

- 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 de Marseille, Toulon et Nice.

Les scénarios qui présentent les temps de parcours les plus équilibrés, les gains de trafic les plus importants et des coûts raisonnables sont ceux de la famille à deux axes : trois de ces scénarios, dont le coût est compris entre 5,1 et 5,6 milliards d'euros, ont fait l'objet d'une étude approfondie.

Alain SEGUIN (SNCF) décrit l'offre envisagée par la SNCF. Afin d'améliorer l'accessibilité au transport ferroviaire, différentes missions peuvent être proposées :

- des TGV reliant la région PACA à Paris, avec trois types de missions possibles (TGV directs sans arrêt Paris-Nice, TGV Paris-Nice avec arrêt dans les nouvelles gares de la LGV, TGV desservant la Côte) ;
- des TGV reliant la région PACA aux autres régions de France et à l'arc méditerranéen.

Grâce au gain de vitesse, environ 3 millions de voyageurs supplémentaires sont attendus, permettant au trafic TGV pour PACA d'atteindre 24 millions de voyageurs par an. Afin de permettre au plus grand nombre d'accéder à la grande vitesse, la SNCF a étudié l'opportunité de construire plusieurs gares sur la ligne nouvelle : Nord Toulon, Est Var, Ouest Alpes-Maritimes, Nice St Augustin, Marseille Blancarde.

Lise MERMILLOD (RFF) décrit le nouveau service qui pourra être offert grâce à la LGV PACA, les trains intercity à grande vitesse entre les grandes agglomérations de la région, qui permettrait de proposer un Marseille-Nice en 1 heure 10. Elle souligne que la LGV permettra également de développer l'offre TER et de proposer un train toutes les 7 à 15 minutes autour des grandes agglomérations de la région aux heures de pointe.

Enfin, elle met en avant les bénéfices du train comparés aux autres modes de transport. Le train et l'avion sont 30 fois plus sûrs que la route. Le déplacement d'une personne en TGV génère 20 fois moins de CO₂ qu'en voiture et 45 fois moins qu'en avion. Une LGV permet d'écouler le trafic équivalent à deux autoroutes à 2 x 3 voies. Les 2 x 3 voies d'une autoroute sont larges de 35 mètres, contre 15 mètres pour les deux voies d'une LGV. *« Avec la LGV, on pourrait avoir 1 million de passagers aériens reportés chaque année de l'avion sur le train et 5 000 automobilistes chaque jour qui délaissent leur voiture au profit du train. »*

Bernard GYSSELS (RFF) souligne que le coût de la LGV PACA, 30 millions d'euros/km, sera deux fois plus élevé que la moyenne des LGV, en raison de la longueur de tunnels nécessaires. Dans un contexte de rareté des fonds publics, il lui paraît nécessaire de rechercher un projet réaliste.

Alain MITON (La Motte) est favorable à la réalisation d'une LGV PACA., mais craint une marginalisation de la gare de Saint-Raphaël. Il lui semblerait utile d'étudier l'hypothèse d'une gare Est Var située à la frange de l'agglomération de Fréjus-Saint-Raphaël.

Alain SEGUIN (SNCF) répond que, dans le projet, toutes les gares nouvelles sont situées à l'intersection avec la ligne classique, pour que les voyageurs puissent se rendre à la gare TGV en TER.

René DEFURNE (Association des usagers de la gare des Arcs-Dranguignan) milite pour la construction d'une gare dans l'Est du Var, pour une bonne desserte du département.

Intervention de Claude NOËL, premier adjoint au maire de St Raphaël

La ville de Saint-Raphaël, par la voix de Monsieur NOËL, fait part de sa crainte d'une altération de la qualité de la desserte de Saint-Raphaël par la voie ferrée (réduction du nombre de TGV desservant la commune). La solution d'une ligne « verte » qui amènerait les TGV à Cannes via Saint-Raphaël lui semble être une excellente solution.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréen) a appris que la gare Est Var serait excentrée par rapport à la gare actuelle des Arcs-Dranguignan, ce qui poserait un problème de connexion avec la ligne Les Arcs-Dranguignan. Il préfère qu'une gare commune TGV/TER soit implantée au niveau de la gare existante. Par ailleurs, il s'enquiert du projet de construire une gare commune entre Saint-Raphaël et Fréjus. Enfin, il réaffirme son opposition aux « gares betterave ».

Bernard GYSSELS (RFF) répond que le positionnement précis des gares nouvelles n'est pas encore arrêté, mais que, si les études menées par la suite permettaient de faire l'interconnexion à l'emplacement de la gare actuelle des Arcs-Dranguignan, ce serait une bonne solution.

Claude NOEL indique qu'il n'existe aucun projet de gare commune, en raison du coût et de la rémanence de la décision politique qui avait été prise pour que la gare TGV soit installée à Saint-

Raphaël. A titre personnel, il regrette cette décision car aujourd'hui, la voie ferrée et la gare constituent un obstacle à la circulation dans Saint-Raphaël.

Intervention de René DEFURNE, Association des usagers de la gare des Arcs-Dranguignan

L'Association des Usagers de la Gare des Arcs-Dranguignan estime opportunes la création d'une LGV et l'implantation d'une gare dans l'est du Var. Elle pense que la mise en service de trains pendulaires sur la ligne existante ne répondra pas au problème de saturation de cette ligne (impossibilité de faire circuler plus de trains à des vitesses différentes). Elle en est convaincue : « *Seule la création d'une nouvelle ligne libérera la ligne actuelle, qui sera réservée aux TER et au fret* ». L'augmentation des fréquences des TER fera du TER une véritable alternative à la route.

René DEFURNE prend un exemple précis. Aujourd'hui, un salarié effectuant le trajet Les Arcs Dranguignan – Marseille met 1 heure 14. En partant de la future gare Est Var avec un TER qui circulerait sur la LGV (ce TER serait devenu un TGV régional), la durée du trajet serait de 40 minutes. L'Association des Usagers de la Gare des Arcs-Dranguignan estime que la LGV PACA répond à la demande de déplacement des populations locales et permet en outre d'éviter la construction d'un 2ème aéroport dans le Var.

Michel GOUTARD (URVN PACA/LACOVAR) met en garde contre le risque que les gares nouvelles n'entraînent un accroissement excessif de la circulation terminale en voiture. Il souhaite que, pour chaque solution, la pollution induite par les transports terminaux soit chiffrée.

Alain SEGUIN (SNCF) assure que la SNCF a cette préoccupation : si gare nouvelle il y a, elle sera située à l'intersection avec la ligne classique pour une bonne complémentarité TER/TGV.

Didier COROT (CPDP) conseille de se reporter aux expertises de Qualitair présentées à Mouans-Sartoux qui traitent de ce sujet.

Yvonne BELTRANDO (Puget-Ville) est dubitative sur les possibilités d'augmenter le débit de la ligne à grande vitesse dans la vallée du Rhône.

Bernard GYSSELS (RFF) explique que, grâce à l'adaptation de la signalisation, il sera possible de passer d'un débit de 15 à 17 trains/heure dans la vallée du Rhône.

Intervention de Michel GALLEZOT, CAPRE, APEVV

Michel GALLEZOT conteste les arguments avancés par les promoteurs de la LGV PACA. Contrairement à ce qui est dit, la LGV PACA ne permettra pas de répondre à la saturation de l'aéroport de Nice. En effet, la LGV ne permettra de reporter que 1,2 million de passagers de l'avion vers le train, alors que la fréquentation de l'aéroport de Nice va augmenter de 7 millions de passagers d'ici 20 ans. Les zéloteurs de la LGV affirment qu'elle va contribuer à réduire les émissions de CO₂. Faux, affirme Michel GALLEZOT, « *le volume de gaz à effet de serre dégagé sera plus important si la nouvelle ligne voit le jour, puisque la LGV va induire de nombreux déplacements en voiture entre les nouvelles gares et les lieux d'habitation.* » Il ajoute : « *La nature a horreur du vide. Si provisoirement la LGV venait à faire baisser la fréquentation de l'A8, l'appel d'air ainsi produit inciterait des usagers potentiels qui*

s'abstiennent aujourd'hui à prendre l'autoroute ». Il fait observer également que le projet ne répond pas au problème de la circulation des poids lourds à travers la région, puisque la LGV ne sera pas mixte et que la ligne existante Marseille-Vintimille n'est pas dimensionnée pour le transport du fret. Enfin, à ceux qui soutiennent que la LGV est indispensable au développement touristique, Michel GALLETZOT rétorque que le Var est déjà le 1^{er} département touristique de France. Il pense au contraire que la LGV, parce qu'elle détruira des espaces naturels remarquables comme la plaine des Maures, tuera « *la poule aux œufs d'or* ».

Michel CROC (RFF) pense qu'il faut se préparer à une situation où, dans 15 ans, les populations en auront assez de l'effet de serre : il faut offrir une véritable alternative à la voiture et à l'avion. Pour débarrasser la région des camions, RFF mise sur le cabotage maritime pour le transport de marchandises entre l'Espagne et l'Italie. Quant au lien entre spéculation immobilière et LGV, Michel CROC fait observer que la spéculation immobilière existe dans des régions où il n'y a pas de TGV et que, inversement, des régions bien desservies par le TGV ne connaissent pas la spéculation immobilière. Ainsi, si certains quartiers de Marseille, comme le quartier Euroméditerranée, ont vu les prix des bureaux et des logements s'envoler depuis l'arrivée du TGV, on ne peut pas en dire autant de la Canebière, où les prix n'ont cessé de chuter.

Monsieur VIAN, président de l'association des propriétaires de gîtes de France du Var, n'est pas opposé à la LGV, mais appelle de ses vœux la réouverture de l'ensemble des petites gares du département, pour que l'arrivée du TGV ne s'accompagne pas d'une augmentation du trafic routier.

Bernard GYSSELS (RFF) fait savoir que RFF participe à des études sur des réouvertures de ligne et des aménagements de gare et travaille avec le Conseil régional pour voir à quelle échéance chaque projet pourrait aboutir. Récemment, RFF a rouvert la ligne Cannes-Grasse.

René DEFURNE fait savoir que l'association des usagers de la gare des Arcs-Dranguignan a demandé la réouverture de la gare du Muy et ne lâchera pas tant qu'elle n'aura pas obtenu satisfaction.

Lucien MACARIO (Vidauban) craint que le coût de la LGV ne connaisse les mêmes dérives que le tunnel de Toulon (multiplication par 10 par rapport aux premières estimations). Pour sa part, il préfère à la construction d'une nouvelle ligne un aménagement des voies existantes, qui lui paraît être une solution moins coûteuse et moins destructrice pour l'environnement.

Didier COROT (CPDP) rappelle que la CPDP a demandé un dire d'expert sur les possibilités d'amélioration de la ligne existante.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que RFF sait que les travaux souterrains sont plus aléatoires que les travaux en surface. Conscient de ce risque, RFF a confié deux expertises à deux bureaux d'études différents, Setaroute et Setec, et a retenu par prudence l'estimation la plus élevée (40 à 50 millions d'euros/km). Il fait valoir que le TGV Méditerranée a été réalisé sans surcoût.

Par ailleurs, il fait observer que les travaux d'infrastructure le long des voies existantes ont des impacts importants (à la traversée de Marseille, de Toulon, sur la côte...) et que l'aménagement des voies existantes nécessitera, d'après les études de RFF, un investissement de 2,5 milliards d'euros pour avoir la grande capacité, mais pas la grande vitesse.

Pour Lucien MACARIO, il faut d'abord remettre en service les lignes existantes qui ont été supprimées avant d'envisager la construction d'une LGV.

Michel CROC (RFF) fait remarquer que les sociétés d'autoroute gagnent de l'argent alors que la SNCF en perd. Dans ce contexte, il est intelligent d'utiliser les bénéfices dégagés par les sociétés d'autoroutes pour améliorer l'offre ferroviaire : c'est ce que fait l'Etat. Par ailleurs, il convient de favoriser le transport de marchandises par la voie ferroviaire en faisant payer des péages aux camions aux poids lourds. Aujourd'hui, l'Europe autorise de faire payer un péage supplémentaire aux poids lourds qui franchissent les Alpes et d'affecter ces sommes aux projets ferroviaires. Dans le même ordre d'idée, la Suisse et l'Allemagne ont instauré un péage pour les poids lourds sur toutes les routes, grâce au GPS.

Intervention de Noël PERNA, Région Verte

Noël PERNA constate que le littoral est saturé et que le moyen pays reste à protéger. Il considère que la LGV est motivée par des préoccupations de rentabilité et fait fi du bien-être des habitants de la région qui subissent nuisances et retards. Qui plus est, fait-il observer, le concept de grande vitesse risque d'être dépassé en 2020 : « *dans 20 ans, les affaires se traiteront par téléconférence et les voyageurs qui font le trajet Paris-Nice ne seront pas à 30 minutes près* ». Noël PERNA milite pour l'amélioration du réseau ferroviaire existant et pour une réduction des nuisances sonores en milieu urbain.

Robert VORMUS (St Raphaël) rappelle qu'à l'origine, le TGV devait faire Valence-Marseille-Montpellier-Côte d'azur, pour 25 milliards de francs, mais qu'à l'arrivée, il a été réalisé jusqu'à Marseille pour la même somme. Il fait observer que, si le projet avait été réalisé dans sa totalité, depuis 4 ans, Saint-Raphaël serait à 3 h 30 de Paris.

Il souligne qu'en règle générale, les élus sont beaucoup plus intéressés par les projets routiers que par les projets ferroviaires, parce que les premiers ont des retombées financières contrairement aux seconds.

Il signale que l'abandon de la branche Côte d'Azur dans les années 90 est à mettre sur le compte des écologistes qui ont pris 60 000 voyageurs en otage dans la vallée du Rhône et qui ont saccagé les installations SNCF, lesquelles ont été remises en état aux frais du contribuable (et non de la SNCF).

Pour sa part, Robert VORMUS souhaite un raccordement à l'ouest de Fréjus, pour que les TGV actuels qui partent de Nice et qui desservent Saint-Raphaël puissent continuer après sur la LGV en évitant Toulon et Marseille, ceci afin d'offrir un temps de parcours performant pour Nice-Paris.

Alain SEGUIN (SNCF) fait remarquer que ce que les habitants de l'est du Var demandent est exactement ce qui est prévu. La SNCF prévoit de débrancher la ligne nouvelle à Est Var pour desservir les gares de centre-ville de Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice. Par ailleurs, il indique que les dégâts sur le matériel ferroviaire ne sont pas payés par le contribuable, mais par la SNCF.

Jean-Pierre JOYEUX (LACOVAR) préconise, pour offrir une bonne fréquence de desserte à St Raphaël, de mettre en service des rames simples partant de St Raphaël ou de Cannes via St Raphaël et de les raccorder sur des rames simples partant de Nice.

Pour Alain SEGUIN (SNCF), cette proposition présente plusieurs inconvénients. Accoler deux rames simples implique d'ajouter deux irrégularités : un retard d'un côté s'ajoute à un retard de l'autre. Par ailleurs, il est prévu 33 TGV par jour au départ de Nice : le marché se suffit à lui-même pour remplir

des rames doubles. De plus, au niveau de la location des sillons, faire passer deux rames simples coûte deux fois plus cher que de faire passer une rame double.

Bernard VENIEN (Fréjus) est pour la LGV, à condition que soient développés les TER et le ferroutage et que soient proscrites les gares betteraves au milieu de nulle part.

Lise MERMILLOD (RFF) explique que la mixité de la LGV PACA n'a pas de sens économique et commercial. Le trafic des camions à travers la région représente aujourd'hui plus de 3 000 poids lourds/jour à Vintimille et en représentera 5 000 en 2020 si rien n'est fait pour juguler la croissance. Pour diminuer ce trafic, il faut développer des modes alternatifs performants : le cabotage maritime et l'autoroute ferroviaire Lisbonne-Kiev via le Lyon-Turin.

Didier COROT (CPDP) fait remarquer que la ligne nouvelle côté italien autorisera le transport de fret : dans ces conditions, il lui semble que le raccordement avec l'Italie va manquer.

Lise MERMILLOD (RFF) répond qu'il restera du transport de marchandises locales sur la ligne classique entre Marseille et Vintimille. S'agissant des lignes italiennes, elle indique que les aménagements prévus sur la ligne Vintimille-Gênes sont surtout dédiés aux voyageurs et que RFI privilégie d'autres axes pour le transport de marchandises.

Gérard JOST (Fréjus), qui se rend très fréquemment à Reims, sollicite des précisions sur les connexions de la LGV PACA avec les différentes régions de France.

Alain SEGUIN (SNCF) affirme que le projet est conçu pour développer les dessertes région PACA-Paris, mais également les dessertes province-province. Ainsi, des jonctions reliant directement Reims à la gare Est Var sont prévues.

Jean PAQUETTE, vigneron à Fréjus, trouve que l'implantation des gares TGV en pleine campagne va à l'encontre des objectifs du TGV : desservir les centres-villes et lutter contre la pollution.

Alain SEGUIN (SNCF) répond que la volonté de la SNCF est de desservir les centres-villes chaque fois que possible, mais fait remarquer qu'un TGV en plus, c'est un TER en moins : un équilibre doit donc être trouvé entre TGV et TER.

Pour Jean PAQUETTE, si le TGV ne dessert pas directement le centre-ville, il est indispensable que des navettes régulières soient mises en service entre la gare TGV et le centre-ville.

Alain SEGUIN assure que la SNCF tient ce discours à l'autorité organisatrice.

L'association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan, rappelle René DEFURNE, a dit à Bernard GYSSELS qu'elle souhaitait une gare Est Var à condition qu'elle soit interconnectée au réseau actuel (et non juxtaposée comme en gare de Valence).

Bernard GYSSELS (RFF) confirme ces propos : l'association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan demande que des TGV puissent quitter la LGV pour aller sur le réseau classique.

Jérôme PICAUVET (Environnement Var) ne peut pas attendre 2020 pour un réaménagement ou une remise en service des voies existantes. Il appelle de ses vœux un véritable schéma d'aménagement et une implication des hommes politiques, car il craint que la construction de la LGV ne consomme toutes les ressources régionales et qu'il ne reste plus rien pour développer les TER.

Alain TRUPHEMUS (RFF) fait valoir que RFF et ses partenaires réfléchissent à la réouverture ou à l'amélioration de lignes TER dans la région et que l'une des ambitions du projet de LGV PACA est d'offrir une 2^{ème} ligne à travers la région, pour pouvoir développer les TER.

Marie-Louise MACARIO (Vidauban) demande à René DEFURNE s'il a chiffré son projet : combien de personnes font le trajet Toulon-Cannes ou Toulon-Nice tous les jours ?

René DEFURNE indique que 300 000 voyageurs/an fréquentent la gare des Arcs-Draguignan. S'agissant plus spécifiquement des trajets quotidiens, René DEFURNE a demandé des chiffres à la SNCF, mais n'a jamais obtenu de réponse.

Lise MERMILLOD (RFF) donne les statistiques de fréquentation : malgré l'offre peu performante, on dénombre aujourd'hui 39 000 voyages entre les Arcs et Toulon, 26 000 entre Les Arcs et St Raphaël, 30 000 entre Nice et Les Arcs, 15 000 entre Les Arcs et Marseille, 23 000 entre Les Arcs et Cannes, 8 000 entre les Arcs et Antibes. Elle précise que ces données datent de 2002 et que, depuis le trafic a fortement augmenté

Jean-Claude SAPPA (Les Arcs) aimerait connaître la position de l'association concernant un éventuel aéroport sur Le Luc.

René DEFURNE rappelle que la population de la région PACA va augmenter au minimum de 500 000 personnes d'ici à 2020, uniquement par l'accroissement naturel. Si les gens n'ont pas de transport en commun par fer, ils prendront leur voiture.

Noël PERNA, en tant que membre de la commission de l'aéroport de Nice, répond que, lorsque Monsieur Gayssot était ministre, il était question de construire un aéroport sur Le Luc. Interrogé par Monsieur PERNA à l'époque, le directeur de la DDE avait répondu que ce n'était pas possible pour le moment.

René DEFURNE fait remarquer que la région n'a pas attendu l'arrivée du TGV pour s'urbaniser.

Pierre BECH (Vidauban) considère que la stratégie consiste à justifier un projet voulu par les élus varois et niçois, qui sont uniquement préoccupés par le développement économique de leur agglomération. Il pense que la LGV n'est pas un remède à la saturation des routes et autoroutes.

Michel CROC (RFF) explique qu'il n'y aurait aucune synergie entre une gare TGV et un aéroport au Luc, car ce dernier ne serait pas un aéroport international.

Nicolas de CHATELEUX (association des usagers de la gare des Arcs-Draguignan) trouve que les opposants font un mauvais procès à la LGV : ils se battent contre une ligne nouvelle, mais ils ne parlent jamais des zones industrielles qui enlaidissent les abords des villes ou des paillotes qui dénaturent les plages du littoral. Il interpelle les opposants sur les solutions qu'ils apportent à l'augmentation de 500 000 habitants dans la région d'ici à 2020. Il a l'impression que les opposants « *s'opposent pour s'opposer* » et ne proposent aucune solution si ce n'est fermer les frontières aux touristes et aux nouveaux habitants. Il rappelle que la région vit du tourisme. Concernant le projet lui-même, il souhaite pour sa part que la SNCF développe une politique de tarification intéressante de manière à ce que le train soit une alternative intéressante à la voiture.

Michel GALLETZOT (CAPRE-APEVV) fait remarquer qu'une LGV ne règle ni les problèmes de saturation routière ni les problèmes immobiliers ni les problèmes de chômage, comme le montrent les exemples d'Aix et de Marseille. S'agissant du tourisme, il répète que, sans la LGV, le Var est déjà le 1^{er} département touristique de France.

Monsieur VIAN (président de l'association des propriétaires de gîtes de France du Var) met en avant la concurrence avec les autres destinations de la Méditerranée : si le Var ferme ses portes, les touristes partiront en Croatie ou en Tunisie.

Michel GALLETZOT (CAPRE-APEVV) souligne que les touristes fuient l'artificiel pour aller dans l'arrière-pays qui est plus naturel : construire une LGV dans l'arrière-pays accélérera l'urbanisation de zones qui sont aujourd'hui préservées et tuera la « *poule aux œufs d'or* » du tourisme.

Lise MERMILLOD (RFF) explique que, sur les 3 millions de personnes supplémentaires qui voyageront dans les TGV de la région, la moitié seront des voyageurs « induits » : ce ne sont pas de nouvelles personnes, mais des personnes qui voyagent plus souvent.

Lucien MACARIO (Vidauban) ne veut pas du tourisme à n'importe quel prix.