

Débat public LGV PACA

Réunion de proximité à Draguignan le 31 mai 2005

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

Olivier KLEIN (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 fret/voyageurs. 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 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 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.

Olivier KLEIN (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) précise 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 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.

Bernard GYSSELS (RFF) souligne que le coût de la LGV PACA, 30 millions d'euros/km, est deux fois plus élevé que la moyenne des LGV, en raison de la longueur de tunnels nécessaires.

Bernard GYSSELS (RFF) excuse tout d'abord la SNCF, Alain SEGUIN et Maryse ARCHAMBAULT qui n'ont pas pu être présents ce soir et 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 voyages supplémentaires sont attendus, permettant 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 entre les 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 délaisseraient leur voiture au profit du train. »

Pierre BECH (Vidauban) dénonce les arguments utilisés par ceux qui vendent la LGV comme ils vendraient le crédit revolving, « un produit miraculeux dont les effets négatifs ne se font sentir que bien après ». La LGV s'inscrit dans une politique de développement à outrance : elle va générer un accroissement de la saturation sur les routes. Pour diminuer le trafic routier, Pierre BECH préconise le développement du cabotage maritime et du ferroutage. De même, il pense que la modernisation des lignes TER peut se faire sans la LGV. Pierre BECH fustige également les cyniques qui estiment la LGV opportune, mais chez le voisin. Il pense que la LGV n'apportera que des nuisances aux Varois : « Aller plus vite, mais à quel prix et pour qui ? Certainement pas pour les Varois : par contre, ce sont les Varois qui vont payer la facture dans tous les sens du terme. »

Lise MERMILLOD (RFF) et Michel CROC (RFF) apportent des éléments de réponse. Sur les 720 millions de déplacements qui auront lieu dans la région en 2020, la moitié seront des déplacements autour des agglomérations et un tiers seront des déplacements entre les agglomérations de la région. Si le TER est performant pour les déplacements autour des agglomérations, il ne l'est pas pour les déplacements entre les agglomérations car il est trop lent : pour ces déplacements, les trains intercity offriront une réponse attractive, avec des temps de parcours très performants par rapport aux trajets en voiture.

Concernant le trafic poids lourds, RFF privilégie le ferroutage et le cabotage maritime : c'est la raison pour laquelle le projet prévoit une LGV PACA uniquement voyageurs. Aujourd'hui, comme les camions acquittent un péage de 140 euros au tunnel de Fréjus, ils privilégient la traversée de la frontière par Vintimille. Pour diminuer le trafic des camions sur les autoroutes de la région, il faut donc introduire un péage à Vintimille. Quant au cabotage maritime, il s'agit d'une bonne solution pour le fret entre l'Espagne et l'Italie, mais il faut un peu de temps pour que les lignes maritimes se développent. S'agissant du ferroutage, RFF mise sur la ligne qui passe par le Lyon-Turin.

Pierre BECH (Vidauban) fait observer que la création d'une gare nouvelle va accroître le nombre de déplacements en voiture dans la région.

Michel CROC (RFF) répond que, dans le projet qui est présenté, les gares nouvelles de Nord Toulon et d'Est Var sont situées au croisement d'une ligne existante, pour permettre aux voyageurs d'emprunter le TER pour rejoindre la gare.

Prise en compte du contexte environnemental dans votre région (Isabelle RAULT, Cabinet Hanrot et Rault)

A la demande de la CPDP, le cabinet Hanrot & Rault, un cabinet indépendant, a réalisé une étude complémentaire sur le contexte environnemental traversé. Pour réaliser cette étude, le cabinet s'est appuyé sur les documents fournis par RFF, sur des rencontres avec la DIREN et les communautés d'agglomération et sur des visites de terrain. Le cabinet a limité son champ d'investigation aux 3 scénarios approfondis.

Trois unités territoriales construisent le paysage : les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles. Les unités naturelles et les unités agricoles ont tendance à se réduire, sous l'effet de la poussée des unités urbaines. En visitant les communes situées sur le territoire traversé, le cabinet s'est aperçu que chacune d'entre elles se souciait de l'équilibre entre développement urbain, terres agricoles et espaces naturels, en essayant de contenir le développement de l'entre-deux. Parce que l'effet destructeur de la LGV conjugué à la puissance du développement urbain peut dégrader durablement le territoire régional et transformer son identité, il conviendra de prendre toutes les précautions nécessaires au niveau de la traversée des unités, de l'implantation des gares, du franchissement des reliefs et de la protection des habitations contre les nuisances (sonore, visuelle, etc.). Le cabinet présente ensuite les caractéristiques de deux séquences paysagères : la plaine des Maures et la vallée de l'Argens.

Michel BOULOT (Draguignan) ne voit pas l'intérêt de détériorer le département du Var en multipliant les lignes et les gares, pour des gains de temps minimes. Il préconise de construire une ligne directe Aix-Nice avec un arrêt dans le Centre Var et de desservir Toulon en TER par le centre Var ou par Marseille.

Bernard GYSSELS (RFF) répond que, parmi les scénarios étudiés par RFF, l'un se rapproche de celui qui est préconisé par Monsieur Boulot : la ligne nouvelle se débrancherait au Nord d'Aix, passerait dans le Centre Var puis poursuivrait en direction de Nice. La différence est que, dans le scénario préconisé par Monsieur Boulot, le tronçon de ligne nouvelle Centre Var-Toulon ne serait pas réalisé.

Monsieur STREICHEMBERGER (Association des usagers des trains de la gare Les Arcs-Draguignan) est également favorable au scénario Aix-Centre Var-Nice, en arguant que « *la ligne la plus directe et la moins coûteuse est la ligne droite* » et que « *Toulon est déjà bien desservi par le TGV depuis Marseille.* » Par ailleurs, il souhaite savoir si la construction d'une gare LGV vers Le Luc serait liée à la construction d'un nouvel aéroport, compte tenu de la fermeture prévisible de l'aéroport d'Hyères pour des raisons de sécurité.

Lise MERMILLOD (RFF) répond que la construction d'une nouvelle gare n'est pas liée à la construction d'un 2^{ème} aéroport. Par ailleurs, elle n'a pas connaissance d'un projet de fermeture de l'aéroport d'Hyères : les conclusions du rapport de la DGAC ne vont pas dans ce sens.

Intervention de Robert GIRAUDO, CAPRE, Association pour la Protection de l'Environnement dans le Var et sur la commune de Vidauban

Robert GIRAUDO fait remarquer à l'assemblée que les élus brillent par leur absence.

Une élue manifeste sa présence dans la salle.

Robert GIRAUDO dénonce l'attitude du Conseil général du Var qui diffuse des informations erronées sur la LGV PACA, en affirmant que son financement serait identique à celui du TGV Est.

Robert GIRAUDO invalide ensuite 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 Robert GIRAUDO, *« 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, Robert GIRAUDO 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 »*. Et il conclut : *« pour la CAPRE, ni ici ni là-bas car, où que ce soit, la LGV PACA n'est pas une opportunité pour le département du Var. »*

Lise MERMILLOD (RFF) ne dit pas que, grâce à la LGV, plus personne n'utilisera sa voiture ou l'avion. Elle dit que la LGV offrira le choix au citoyen d'utiliser le train plutôt que la voiture ou l'avion. Par ailleurs, elle fait observer que les études montrent que les effets de la LGV sur le développement économique, les prix du foncier et le tourisme sont difficiles à isoler et ne sont pas systématiques.

Robert GIRAUDO n'en est pas du tout convaincu : *« Aujourd'hui déjà, tout le monde a envie de venir sur la Côte d'Azur : si le temps de trajet est raccourci, ce sont des millions de touristes supplémentaires qui vont déferler chez nous. »*

Alain TRUPHEMUS (RFF) assure que RFF est conscient que la région PACA recèle de nombreux espaces naturels remarquables (plus de 30 % de l'aire d'étude est classé dans le réseau Natura 2000) et s'attachera à la préserver. Il fait observer que l'Europe, comme le gouvernement français, soutiennent des projets ferroviaires, parce que *« le développement de la grande vitesse fait partie d'une politique de développement durable des transports, car elle offre une alternative à la voiture et à l'avion. »*

Pour Robert GIRAUDO, un projet qui, moyennant 10 milliards d'euros, va permettre à des gens d'habiter à Nice et de travailler à Paris, ne peut relever du développement durable.

Michel CROC (RFF) fait remarquer que l'arrivée du TGV à Marseille n'a pas entraîné une hausse générale des prix de l'immobilier : ainsi, si les bureaux et les logements du quartier Euroméditerranée s'arrachent à prix d'or, les prix des bureaux sur la Canebière continuent de baisser.

Robert GIRAUDO s'indigne de l'attitude des élus locaux, qui ont bloqué la procédure de classement de la plaine des Maures en réserve naturelle en attendant de savoir si la LGV devra ou non la traverser.

Alain TRUPHEMUS (RFF) confirme que la plaine des Maures a été classée ZPS début 2004, alors que RFF avait déjà commencé à travailler sur le projet de LGV avec ses partenaires.

Michel CROC (RFF) apporte des éléments sur le financement. La contribution de RFF, les subventions européennes, le privé permettront de financer au minimum 30 % de la ligne. Sur les 70 % restants, l'Etat prendra en charge la moitié (soit 35 % du total), grâce aux surplus dégagés par les péages d'autoroutes. Il restera donc 35 % du total à la charge des collectivités locales, sachant que celles-ci tirent leurs ressources, pour les deux tiers, de transferts de l'Etat, et pour un tiers, de ressources locales.

Robert GIRAUDO remarque que les autoroutes sont en voie de privatisation (la source des péages sera tarifiée sous peu), que la Commission européenne a refusé de financer le projet et que l'Etat français a dit qu'il investirait le minimum. D'après ses calculs, la LGV sera financée à 70-90 % par la région.

Olivier KLEIN (CPDP) rappelle les chiffres qui ont été donnés lors de l'atelier consacré au financement : 1 milliard d'euros d'investissement par les 4,5 millions d'habitants de la région représente une charge de 10 euros/an/habitant pendant 30 ans.

Mélanie MACARIO (centre d'urbanisme d'Aix-en-Provence) ne pense pas que la LGV soit compatible avec la préservation du Var. Elle est au contraire persuadée que la LGV va contribuer au renforcement de la pression foncière et va chasser les Varois de chez eux. Par ailleurs, elle fait valoir que la notion d'utilité publique est une notion qui a évolué dans le temps. Ce qui était d'utilité publique dans 20 ans ne l'est plus aujourd'hui. Pour relier les Niçois à Paris par la grande vitesse, elle préconise de passer par le Lyon-Turin et, pour faciliter les transports de marchandises et de voyageurs sur l'arc méditerranéen, elle suggère d'aménager la voie maritime.

Michel CROC (RFF) partage l'idée de développer le cabotage maritime pour le fret entre l'Espagne et l'Italie. En revanche, il est plus sceptique sur la suggestion de construire une ligne Nice-Turin, qui rejoindrait ensuite Paris via le Lyon-Turin. En effet, cette ligne, dont le coût a été estimé à 25 millions d'euros/km, serait construite aux deux tiers en Italie et mettrait Nice à 4 h 30 de Paris.

Olivier KLEIN (CPDP) fait observer que, si l'Italie soutient officiellement le Lyon-Turin, de très fortes oppositions locales s'expriment dans le Val de Suse.

Intervention de René DEFURNE, association des usagers de la gare Les Arcs-Draguignan

L'Association des Usagers de la Gare Les Arcs-Draguignan estime opportunes la création d'une LGV et l'implantation d'une gare dans l'est du Var. Monsieur DEFURNE considère que la seule modernisation de la ligne actuelle (électrification et mise en place de la signalisation automatique) est insuffisante pour faire face à l'augmentation de la demande de transport. 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).

Selon lui, il faut donc augmenter la capacité de l'existant :

- soit en doublant les voies en suivant l'itinéraire actuel (ce qui présente des inconvénients pour les populations riveraines),
- soit créer une nouvelle ligne respectant les contraintes.

La position de l'association est claire : « *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 Draguignan – 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 Les Arcs-Draguignan estime que la LGV PACA répond à la demande de déplacement des populations locales et permet en outre d'éviter la construction d'un 2^{ème} aéroport dans le Var.

Robert GIRAUDO ne croit pas que la construction de la LGV permettra d'accroître les fréquences des TER sur les lignes existantes, et ce pour des raisons de coût. Qui va payer cette augmentation des fréquences ? Il remarque que, dans la vallée du Rhône, la ligne qui devait servir aux TER, n'est quasiment plus utilisée. Il ne croit pas non plus que la construction de la LGV évitera la construction d'un aéroport au Cannet des Maures : au contraire, le jumelage des infrastructures risque d'être favorisé, à l'heure où le maître mot est « *intermodalité* ».

Michel CROC (RFF) assure que la ligne TER dans la vallée du Rhône est utilisée.

Lise MERMILLOD (RFF) ajoute que, quand l'offre de TER est performante, les trains sont pleins (45 % de part de marché entre Nice et Monaco). En revanche, quand l'offre est limitée, les gens préfèrent prendre la voiture.

René DEFURNE cite un rapport récent de l'Inspection générale des finances qui, à propos de la LGV PACA, affirme : « *L'opportunité de cette opération vise à positionner le rail sur le plus gros marché aérien domestique actuel. 30 à 40 % des passagers seraient détournés de l'aérien, ce qui permettrait de décongestionner l'aéroport de Nice Côte d'Azur* » ... et ceux-ci constitueraient autant de voyageurs supplémentaires.

Lise MERMILLOD (RFF) précise que RFF n'envisage pas que la LGV serve également pour le fret, mais que le transport de marchandises locales va continuer sur la ligne classique.

Alain TRUPHEMUS (RFF) met en exergue l'ambition de RFF, avec les collectivités locales, d'offrir aux habitants de la région le choix de préférer le train plutôt que les bouchons.

Yann FEVRIER (Vidauban) demande pourquoi, en PACA, la LGV devrait desservir des gares « betteraves » alors qu'à Paris, les TGV arrivent dans des gares de centre-ville.

Lise MERMILLOD (RFF) répond qu'à Paris, tous les TGV n'arrivent pas en centre-ville. Il existe des gares TGV hors du centre-ville, comme Massy-Palaiseau et Roissy, qui sont très fréquentées. Elle précise que, dans le projet de LGV PACA, il est prévu de construire des gares nouvelles mais également de continuer à desservir les centres-villes : « *L'habitant aura deux fois plus de choix de points d'entrée sur le réseau TGV* ».

René DEFURNE explique que, « *s'il n'y a pas de gare TGV aux Arcs, il faudra aller chercher les trains à Toulon.* »

Michel GALLEZOT (Vidauban) insiste sur le fait que les effets induits d'une LGV sont bien plus importants que les effets directs : « *La LGV a un effet accélérateur sur la démographie, l'urbanisation, la spéculation foncière, le coût de l'immobilier, la pression sur les sites naturels* ».

Pour René DEFURNE, « *il faut accepter la LGV pour éviter l'aéroport au Luc.* »

Robert GIRAUDO considère que les habitants du Var sont face à un choix crucial. Si le département du Var devient plus facile d'accès, il connaîtra la même destinée que les Alpes-Maritimes.

Olivier KLEIN (CPDP) fait observer que la pression foncière est déjà forte sans le TGV.

Robert GIRAUDO préconise, au lieu de construire une LGV, de remettre en service les anciennes voies ferrées qui permettent le transport de proximité, et de freiner le développement touristique et foncier par une lutte contre l'étalement urbain.

René DEFURNE est persuadé que la LGV servira aussi aux populations locales.

Thérèse de GASQUET (Taradeau) interpelle RFF : « *Pourquoi massacrer une région pour gagner une demi-heure ?* »

Lise MERMILLOD (RFF) répète que RFF propose une LGV pour offrir une alternative performante à la voiture.

Un participant signale que les outils pour maîtriser le développement existent : il suffit de le mettre en œuvre. Il cite l'exemple de l'agglomération lyonnaise qui vient de réduire de 1 000 ha ses périmètres constructibles.

Olivier KLEIN (CPDP) acquiesce : *« La balle est renvoyée aux élus, qui possèdent les clés de la mise en œuvre de ces réglementations. »*

Monsieur STREICHEMBERGER (Draguignan), qui fait quotidiennement le trajet Draguignan-Marseille, apprécierait de mettre moins de temps pour ses déplacements. Il observe que ceux qui rejettent la LGV pour préserver leur cadre de vie sont souvent des retraités. Lui, il pense aux actifs, qui sont obligés de se déplacer pour rejoindre les bassins d'emplois de la région, et aux jeunes qui sont obligés de partir pour faire des études ou pour trouver du travail.

Robert GIRAUDO est contre l'idée même de grande vitesse : *« Avec la LGV, jusqu'où ira-t-on travailler ? Jusqu'à New York ? Il faut arrêter parce que la nature ne le supporte plus. »*

Monsieur GONZI demande si les partisans du TGV ont des terrains à vendre pour le TGV.

René DEFURNE n'a pas de terrain à vendre.

Mélanie MACARIO aimerait connaître le pourcentage des Varois qui travaillent à Nice et à Marseille.

Olivier KLEIN (CPDP) pense que ces données sont disponibles dans les recensements.

Mélanie MACARIO soutient que le projet de LGV PACA n'est pas d'utilité publique dans le Var : quand les gens arriveront à Cuers ou à Est Var, ils seront obligés de prendre leur voiture pour se rendre jusqu'à leur lieu de destination finale.

René DEFURNE aimerait que Mlle MACARIO se penche sur les critères d'implantation des entreprises dans les bassins d'emploi.