

« La LGV PACA et les enjeux fonciers et d'urbanisme » Réunion thématique à Draguignan le 12 avril 2005

1^{ère} partie – La situation foncière en PACA aujourd'hui

Etat des lieux : usages et prix du foncier, évolutions en cours (Richard TRAPITZINE, ADEF, Association Etudes Foncières)

Richard TRAPITZINE, après avoir décrit les six grandes phases du processus de transformation de l'espace (projet politique, projet de territoire, document réglementaire, réalisation du projet, gestion, évaluation et suivi du projet), met en garde contre un risque : « *La LGV n'est pas, pour l'instant, prise en considération dans les débats locaux de projets de territoire, ce qui est une source potentielle de conflit entre les interlocuteurs acteurs du projet et les politiques qui auront à le mettre en œuvre sur leur territoire* ».

Pour Jean-Charles PIPINO (Association de sauvegarde des pays de la Ste Baume), « *il est primordial de réfléchir sur ce que doit être la région et non de tracer une ligne et ensuite de réfléchir sur le développement de la région* »

Philippe MARZOLF (président de la CPDP) rappelle que, lors de la réunion thématique consacrée à « la LGV PACA et le développement territorial de la région », il est apparu qu'il n'y avait pas vraiment de projet régional.

Mélanie MACARIO (doctorante) interpelle l'intervenant sur les conséquences prévisibles de la ligne sur le prix du foncier.

Richard TRAPITZINE répond que, d'après les spécialistes, la hausse des prix du foncier devrait connaître une pause dans l'année qui vient.

Quelle maîtrise foncière pour la région PACA ? Evolution de la pression foncière et outils pour une maîtrise de cette évolution (Pierre-Louis SOLDAINI, directeur général, EPFR, Etablissement Public Foncier de la Région PACA)

Pierre-Louis SOLDAINI dresse un diagnostic du marché foncier dans la région, en cinq traits caractéristiques :

- une consommation excessive d'espaces dans une région fortement contrainte ;
- une forte concentration sur le littoral (90 % de la population) et dans la Vallée du Rhône présentant de graves dysfonctionnements : le logement pour « actifs », les transports collectifs ;
- une extension progressive de cette pression foncière vers le moyen pays ;
- une paupérisation des centres anciens aussi bien sur le littoral que dans l'intérieur ;

- une évolution démographique qui reste importante dans les 25 ans qui viennent (d'après l'INSEE, la population de la région devrait compter environ 1 million d'habitants supplémentaires en 2030).

Les problématiques foncières constituent un enjeu majeur pour la région. Les politiques publiques doivent donc réinvestir ce champ d'action. Comment ? Pierre-Louis SOLDAINI préconise :

- de mettre en œuvre une stratégie en rupture avec le passé pour un développement maîtrisé et plus économe de l'espace ;
- de mener des politiques foncières très anticipatrices adossées à des projets de territoire à la bonne échelle et à moyen/long terme.

Pour éviter que la LGV PACA n'entraîne une inflation supplémentaire sur le foncier, il est important de prendre des mesures très tôt. Monsieur SOLDAINI est formel, « *les moyens existent dans le code de l'urbanisme* », et il cite l'exemple des zones d'aménagement différé.

Pour Fabrice IRLE (technicien de bureau d'étude), l'idéal serait de créer une ligne qui permettrait de relier les 3 zones de population que sont la Côte d'azur, le centre Var et le pays aixois.

Bernard GYSSELS (chef du projet LGV PACA) répond que cette hypothèse fait partie des scénarios de la famille à 3 axes qui ont été étudiés et qui présentent un temps de parcours pour Nice intéressant.

Pour Robert GIRAUDO (association de protection de l'environnement sur Vidauban), il est contradictoire d'appeler à un développement maîtrisé et moins consommateur d'espace et de promouvoir en même temps une ligne nouvelle qui va consommer 2 000 ou 2 500 ha d'espaces naturels et de terres agricoles et qui va attirer des millions de touristes supplémentaires sur la côte qui est saturée.

Pierre-Louis SOLDAINI répète que les moyens existent pour mettre en place des politiques foncières permettant de lutter contre les effets induits de grands projets tels que la LGV PACA.

Pour Michel CROC (directeur régional PACA de RFF), il est préférable de développer le ferroviaire qui est un mode de transport garant du développement durable plutôt que laisser la congestion gagner progressivement les autoroutes et l'aéroport de Nice.

M. GIRAUDO préconise d'investir dans les TER, de développer les pendulaires, de rénover la ligne existante, de mettre les tunnels aux normes, plutôt que de construire une nouvelle ligne qui va provoquer une concentration sur les zones littorales et qui va porter en germe l'aéroport du Cimetière des Maures qui irait de pair avec une plateforme multimodale aux Arcs-sur-Argens.

Marylène FORA a été obligée de quitter Marseille parce qu'elle n'avait plus les moyens de s'y loger : depuis l'arrivée du TGV, les prix des logements ont été multipliés par 3. Elle craint que la LGV PACA ne produise les mêmes effets sur l'ensemble de la région. Par ailleurs, elle évoque deux amendements qui ont été passés sur la loi littoral et qui vont permettre à des zones interdites à la construction jusqu'à présent de pouvoir être construites.

Pour Richard TRAPITZINE, il ne faut pas laisser les agents immobiliers faire le marché : « les collectivités locales doivent intervenir efficacement pour réguler les prix et mettre en place des systèmes anti-spéculatifs ».

Pierre-Louis SOLDAINI fait observer que ce ne sont pas l'arrivée du TGV Méditerranée et Euroméditerranée qui ont poussé les Marseillais à s'installer à la périphérie. Les chiffres l'attestent : deux ans avant le démarrage d'Euroméditerranée, ils partaient déjà habiter à la campagne, parce qu'ils avaient envie de nature.

Le maire de Draguignan reçoit des entreprises de toute l'Europe qui sont très intéressées par la position centrale du territoire dracénois. Ces entreprises lient leur demande d'installation à plusieurs conditions et notamment les transports. Monsieur le Maire l'affirme : « *Si nous avions le TGV, si RFF faisait des efforts pour intégrer le rail dans nos zones d'activités, nous pourrions accueillir ces entreprises et créer des emplois* ».

Le droit des riverains (Christian VALLAR, Faculté de Nice)

Après le débat public, une enquête publique est lancée. Cette enquête débouche sur la déclaration d'utilité publique (DUP). La DUP est suivie par l'enquête parcellaire (c'est-à-dire la détermination des biens destinés à être expropriés) qui débouche sur les arrêtés de cessibilité.

S'il y a accord amiable, il vaut transaction : « *Contrairement à ce que l'on croit, il y a souvent des accords amiables* » affirme Christian VALLAR. S'il n'y a pas d'accord, le juge est saisi par l'une ou l'autre des parties. Il se prononce en fonction de critères particuliers : le préjudice doit être direct, matériel et certain. L'indemnité se divise en indemnité principale (la valeur patrimoniale du bien supprimé) et les indemnités accessoires (dont l'indemnité de réemploi).

Le propriétaire peut également demander devant le juge administratif la réparation pour « dommage de travaux et ouvrages publics » pour des biens qui ne sont pas expropriés, mais qui sont touchés par une servitude d'intérêt public. Si les propriétaires arrivent à démontrer qu'ils subissent un préjudice anormal et spécial, ils sont indemnisés. Monsieur VALLAR souligne que, pour pouvoir espérer une indemnisation, il faut que les propriétaires concernés ne soient pas trop nombreux.

Elisabeth NOVO, Toulon, fait savoir que le produit de l'expropriation doit être réemployé dans les 12 mois qui suivent sa réception sinon il est frappé de plus-value par l'administration fiscale.

Jean PAQUETE, vigneron à Fréjus, craint que les riverains qui subiront les nuisances de la LGV ne soient pas tous indemnisés puisque, par définition, ils seront très nombreux.

Christian VALLAR confirme ces craintes : « *Lorsque de nombreux riverains sont dans une situation similaire, il est difficile d'obtenir quelque chose, car pour que le juge accorde une indemnisation, il faut qu'il y ait rupture de l'égalité devant la charge publique* ».

Table ronde et débat avec le public

Interpellé par Jean-Charles PIPINO (association de sauvegarde de la Ste Baume), Bernard FANTON indique que le président de la Chambre d'agriculture du Var a mis en place un système de consultation interne à la profession agricole. Le 7 avril, un bureau de la Chambre s'est tenu et a délibéré sur une pré-position de la Chambre départementale d'agriculture. Le 28 avril, le président réunira toutes les composantes une dernière fois et à son issue, il donnera la position de la Chambre départementale d'agriculture sur le projet de LGV PACA.

Jean-Marc MAURIC (Confédération paysanne du Var) résume la position de la chambre départementale d'agriculture : « *Oui à la LGV, mais à condition qu'elle ne consomme pas des terres agricoles* ».

Un retraité de la SNCF explique que la solution de faire circuler des pendulaires sur la ligne existante ne résout pas les problèmes, puisqu'il est impossible de faire rouler des trains à 300 km/h sur une ligne qui est déjà saturée avec des trains qui roulent plus lentement.

M. GUERARD, membre du comité des sites de Roquebrune-sur-Argens, demande comme RFF compte faire pour que le tracé respecte le site du rocher de Roquebrune.

Bernard GYSSELS (chef du projet LGV PACA) assure que RFF a recensé tous les enjeux environnementaux, et notamment les sites classés et inscrits, dans le cadre des vingt scénarios qui sont mis au débat.

Michel CROC, directeur régional PACA de RFF, confirme les dires du retraité de la SNCF. Sur une ligne saturée, on ne peut pas faire rouler plus vite certaines catégories de trains. Il rappelle que le projet de LGV PACA est à la fois un projet de grande vitesse et de grande capacité : il s'agit d'utiliser la ligne du littoral pour développer les TER et d'utiliser la nouvelle ligne pour développer des TGV et des trains intercity à grande vitesse.

A la demande de Mlle MACARIO, Bernard GYSSELS précise qu'ont droit à une indemnisation l'ensemble des biens qui sont sous emprise. L'emprise peut avoir 30 mètres, 50 mètres, etc. Elle est définie suite à enquête parcellaire.

Anne FLORETTE (RFF) précise que la procédure d'expropriation concerne les biens sous emprise dans une bande de 20 à 30 mètres selon le relief. Elle affirme que, sur les lignes nouvelles précédentes, dans 90 % des cas, un accord amiable a été trouvé sur les conditions financières proposées par le maître d'ouvrage. Ceux qui sont à côté des emprises ne sont pas visés par la procédure d'expropriation. Leur situation est analysée et des mesures d'accompagnement sont définies à l'occasion de la DUP. Dans le cas de la LGV Méditerranée, une mesure d'indemnisation possible de la maison d'habitation dans une bande de 150 mètres de part et d'autre de l'axe a été définie. Cette mesure n'a pas été retenue pour le TGV Est.

Brigitte GOURMANEL (Alpes-Maritimes) évoque le cas des 170 riverains de la 3^{ème} voie ferrée qui sera construite vers Nice. Leurs maisons vont devenir invivables : pourront-ils demander la réquisition totale ?

Christian VALLAR n'en est pas sûr car le nombre important de riverains concernés risque de freiner le juge administratif.

Michel CROC, directeur régional RFF, rassure la participante en rappelant que, sur les lignes nouvelles précédentes, il y a eu accord amiable dans 90 % des cas.

Fabrice IRLE trouve dommage que le maire de Draguignan ait décidé en 1993 de démanteler la gare pour faire du foncier. Il pense que, compte tenu de l'urbanisation galopante dans la région, le maître d'ouvrage aura des difficultés à faire passer une LGV. Il préconise, pour sa part, de faire passer la LGV dans la plaine de Fayence.

Michel CROC signale que RFF vient de rouvrir Cannes-Grasse et essaye de créer des lignes nouvelles.

Mme CHEVRET (associations de défense du secteur de Cuers) a participé le 8 avril au comité de ligne à l'hôtel de région : un chargé de communication de M. Vauzelle a affirmé dans l'atelier « désengagement de l'Etat » qu'il n'y avait aucune ligne saturée en France et donc en PACA. Elle demande des explications à RFF.

Michel CROC a participé à la même réunion et a entendu le Président Vauzelle dire que si l'Etat ne réalise pas les investissements de 3^{ème} voie entre Marseille et Aubagne, il descendra lui-même sur les voies pour protester.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) assure qu'aujourd'hui, la régularité des TER en PACA est médiocre (l'une des plus mauvaises de France), parce que la ligne classique est saturée.

Alain GROSSARD (Draguignan) préconise de faire passer la nouvelle ligne par Meyrargues, en utilisant le tracé de l'ancienne ligne Nice-Meyrargues.

Bernard GYSSELS répond que la ligne Nice-Draguignan-Meyrargues, qui a été fermée en 1945, suit tout le relief et ne pourrait pas être adaptée au passage d'un TGV. Cela dit, il indique que l'hypothèse d'un passage par Meyrargues est un scénario de la famille à 3 axes, qui fait partie des 20 scénarios étudiés.

2^{ème} partie – Quels impacts sur la LGV PACA est réalisée et comment assurer une maîtrise foncière en fonction des projets des territoires ?

Les effets sur le foncier d'un projet de LGV, retour d'expérience de la LGV Méd (Stéphane PRADON, consultant, SCETAUROUTE)

Scétauroute a réalisé en 2004 une étude sur les surfaces impactées directement par les emprises de la LGV Méd entre Avignon et Marseille : 38 % de surfaces agricoles, 60 % de milieux naturels, 3 % de bâtis. Sur la section Avignon-Marseille, les acquisitions foncières ont représenté un ratio moyen de 7 ha/km (contre 10 ha/km pour une autoroute à 2 x 2 voies). Des mesures ont été prises par le maître d'ouvrage pour minimiser l'impact de la ligne. Dans le massif de l'Arbois, la LGV Méditerranée est relativement enterrée. Lors des passages dans les secteurs agricoles, la LGV se rapproche du terrain naturel. 135 ponts ont été réalisés sur 90 km, pour rétablir au mieux les circulations existantes. Sur 30 habitations, plus de 95 % des acquisitions l'ont été par procédure amiable et 5 % par procédure d'expropriation. Il n'y a pas eu de procédure de remembrement sur décision de la profession agricole (notamment du fait de la spécificité de l'activité agricole rencontrée). Du coup, des protocoles d'acquisitions des terres agricoles ont été signés et des

indemnités pour dommages de travaux publics ont été versées. Des études particulières ont été réalisées au moment des travaux en partenariat, par exemple :

- avec l'INAO et l'INRA sur l'analyse des effets subis par les nappes sur la vigne ;
- avec la Chambre d'agriculture, sur l'analyse des effets des remblais sur les écoulements d'air.

Scetauroute conclut sur 3 enseignements importants. Le maître d'ouvrage doit :

- écouter tous les acteurs concernés : élus, associations, riverains, agriculteurs...
- lancer des analyses spécifiques auprès d'experts reconnus et indépendants ;
- définir des protocoles et des actions en collaboration avec les personnes intéressées sur des critères acceptés par tous.

Robert GIRAUDO (association de protection de l'environnement sur Vidauban) remarque que le Var n'est pas dans une situation comparable, puisqu'il ne compte que 12 % de terres agricoles (contre 38 % dans les Bouches-du-Rhône). Par ailleurs, il fait savoir que RFF est en train de contester la jurisprudence de l'expropriation dans les 150 mètres de part et de d'autre de l'axe médian : dans le cadre de la construction de la ligne vers l'Espagne, un contentieux est pendant devant le conseil d'Etat pour revenir à l'ancienne jurisprudence. Enfin, il se demande si le rachat du brevet de pendulaire italien par Alstom n'explique par les réticences de RFF à développer cette technologie.

Stéphane PRADON n'a pas dit que les surfaces étaient représentatives des Bouches-du-Rhône, mais uniquement des espaces traversés, par la LGV. Par ailleurs, son propos n'était pas de démontrer que la LGV Méditerranée n'avait pas d'impact, mais de présenter les mesures de réduction d'impact prises par le maître d'ouvrage.

Anne FLORETTE (RFF) rappelle que la mesure en question n'est pas une jurisprudence, mais une mesure de compensation prise dans le décret de DUP sur la LGV Méditerranée.

Michel CROC, directeur régional PACA de RFF, fait observer que, si Alstom a acheté Fiat Pendolino, il a certainement l'intention de vendre des pendulaires.

Claude VALLETTE (Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole) défend le projet LGV, car il contribue au développement durable du territoire. Le projet défendu par la CUM utilise les gares centrales et les couloirs existants et évite de traverser les sites magnifiques et les terres agricoles.

Monsieur JACQUET (association Stop nuisances Cuers) rappelle que, deux semaines avant, Monsieur VALLETTE s'est engagé à transmettre l'étude commanditée par la CUM à la CPDP, ce qu'il n'a toujours pas fait.

Monsieur VALLETTE répond qu'il transmettra cette étude à la CPDP sous peu.

Exemple de l'impact foncier de la gare TGV TER de Valence

(Michèle ROCHE, directrice de ROVALTAIN, syndicat d'aménagement de Romans, Valence, Tain, membre de l'Association « Les villes européennes de la grande vitesse »)

Michèle ROCHE apporte son témoignage sur l'impact de la gare TGV TER de Valence sur le territoire. Le propos s'articule autour de la question « quelle politique foncière pour quel projet ? ». La constitution d'une intercommunalité autour d'un syndicat mixte d'aménagement réunissant les agglomérations de Romans, Valence et Tain a été le premier geste fort dès 1994.

Trois outils fonciers ont ensuite été utilisés :

- la ZAD créée en 1994 sur 330 ha autour de la gare. Dans ce périmètre, les communes ont délégué le droit de préemption à Rovaltain.
- Une ZAC avec DUP sur 135 ha est créée en 1998, excluant les maisons d'habitation.
- La négociation amiable, qui a permis d'acquérir 119 ha de terrains agricoles et 5 maisons d'habitation, pour un coût total de 3,6 M€ Les familles résidant dans la ZAC ont demandé à être associées aux réflexions.

En créant le syndicat, en créant la ZAC et la ZAD, le territoire a voulu organiser un développement à partir de cette gare présentant deux caractéristiques essentielles : celle d'être construite en périphérie de deux agglomérations, celle d'interconnecter une ligne grande vitesse et une ligne TER (Valence – Genève). La Région Rhône Alpes, le Département de la Drôme, la Chambre de Commerce, la Chambre d'Agriculture, Rovaltain travaillent ensemble pour bâtir un projet de développement économique, axe retenu pour le site. Pour Michèle ROCHE, les gares « excentrées » posent des problématiques complexes d'aménagement du territoire, de transport, d'habitat, de développement. Un décalage est né par exemple de la conception et de la construction de la gare de Valence TGV alors que le projet d'aménagement des terrains alentour n'était pas encore défini (les deux premiers parcs d'activités dont le quartier de gare ont été livrés fin 2004). Ainsi, aujourd'hui, cette gare est conçue comme une forteresse flanquée de parkings et de grilles et Michèle ROCHE reconnaît que les discussions avec RFF et SNCF pour ouvrir la gare sur les parcs d'activités et d'emplois alentour sont longues et compliquées. Michèle ROCHE présente ensuite le détail d'un parc aménagé au contact sud de la gare, parc d'emplois tertiaires et de services, insistant sur la qualité des aménagements et des constructions Haute Qualité Environnementale voulus par Rovaltain, lui-même certifié Iso 14001 depuis 2004.

Prospective pour la ligne nouvelle : projet de développement du pôle St Augustin et maîtrise foncière (Christine CESARI-GEIGER, directrice de l'agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes, et Patrick GIRAUD, directeur des études d'urbanisme à la CANCA)

Pour Christine CESARI-GEIGER, la LGV Côte d'Azur doit être une infrastructure au service du projet de territoire du département des Alpes-Maritimes avec trois entrées :

- un projet de développement et d'urbanisation maîtrisé (DTA 06) ;
- des besoins d'améliorer l'accessibilité et le fonctionnement interne, qui impliquent une politique volontariste de transfert modal vers le rail ;
- la gare TGV multimodale de St Augustin constitue un des éléments du programme de développement et d'aménagement de la plaine du Var, grand pôle d'échanges au cœur du futur centre d'affaires international.

Quel projet LGV pour les Alpes-Maritimes ? L'agence d'urbanisme ne conçoit pas la LGV comme un simple projet pour desservir les Alpes-Maritimes, mais comme un projet international à réaliser en 2 phases : arrêt à Nice dans une première phase et poursuite vers l'Italie dans un deuxième temps. La 1^{ère} phase permettra d'opérer un transfert de l'avion vers le fer, notamment sur Paris-Nice, à l'aéroport de se redévelopper à l'international, d'alléger les voies classiques pour développer les TER et de construire l'arc méditerranéen. Concernant les dessertes, il est souhaité un accès aux gares « centres » et non des gares nouvelles excentrées. Pour les Alpes-Maritimes deux dessertes : la LGV desservirait directement Cannes Centre par décrochement ou par la ligne Cannes-Grasse et pour Nice, elle devrait arriver le plus directement possible sur Nice St Augustin.

Patrick GIRAUD, CANCA, décrit ensuite dans le détail l'ensemble du projet de centre multimodal St Augustin au cœur d'un vaste projet de pôle d'affaire international et au sein d'un projet d'aménagement et de renouvellement urbain de la plaine du Var.

Table ronde et débat avec le public

Michel BOUISSON, président de l'association de défense des intérêts des propriétaires agricoles de Puget Ville, est opposé à la construction d'une gare Nord Toulon dans la plaine de Cuers, qui détruirait les paysages de la vallée et la viticulture. « *Comment le foncier agricole pourra-t-il résister à cette pression urbanistique ?* » Pour Michel BOUISSON, « *le combat est perdu d'avance. La gare de nord Toulon contribuera à la disparition du monde agricole au profit d'une agglomération toulonnaise tentaculaire.* » Il fait observer à Monsieur VALLETTE et à Mme CESARI-GEIGER, qui ont défendu une LGV desservant les gares de centre ville, qu'ils promeuvent un projet qui passe par Nord Toulon.

Christian PIERRI (Vidauban) interpelle Monsieur SOLDAINI : quels sont les outils du code de l'urbanisme qui permettent de limiter l'effet d'aubaine ? Depuis quand existent-ils ? Pourquoi les élus ne les ont-ils pas utilisés depuis 5 ans ?

Pierre-Louis SOLDAINI répond que l'outil approprié est la zone d'aménagement différé qui permet d'instaurer une surveillance des mutations et qui existe depuis 30 ans. Il fait remarquer que, « *en 15 ans, 15 000 ha de terres agricoles sont parties en fumée sans la LGV* ».

André GILET, conseiller auprès du président Falco à TPM, abonde dans le sens de Monsieur SOLDAINI : « *Il est urgent de mettre en place une politique foncière, qu'il y ait une LGV ou pas* ». Par ailleurs, il fait savoir que, le 23 mars, TPM a adressé à la CPDP un projet de cahier d'acteur, dans lequel elle propose de ne pas construire la gare de Cuers et de rechercher une gare plus proche du cœur de l'agglomération, pour éviter les effets des gares TGV de l'Arbois et de Valence.

M. PATUREAU, représentant de la CCI, industriel à Draguignan, pense que la LGV est indispensable pour que la région se développe.

Michel BOUISSON n'a pas la même conception du développement que M. PATUREAU.

Jean-Claude MANRIQUE (association de sauvegarde des pays de la Ste Baume) demande que la priorité soit donnée à la desserte de l'arrière-pays varois par des TER. Par ailleurs, il rappelle que,

lors d'une réunion précédente, un participant a expliqué que, si la LGV passait à Rousset, elle provoquerait des vibrations qui gêneraient une usine de composants électroniques située à proximité et pousserait celle-ci à se délocaliser avec ses 600 emplois. Enfin, il doute que la ligne unique entre Paris et Valence soit capable d'absorber tous les TGV supplémentaires que RFF prévoit de faire passer à l'horizon 2015-2020.

Michel CROC, directeur régional PACA de RFF, explique que la zone industrielle de Rousset est aujourd'hui proche de l'autoroute et des vibrations des camions. Il pense que RFF peut prendre toutes les dispositions techniques qui s'imposent pour que la LGV ne gêne pas l'usine de microélectronique en question. Sur Paris-Valence, il indique que la fréquence pourra passer de 12 TGV/h aux heures de pointe aujourd'hui à 15 TGV/h toute la journée en 2015, grâce aux progrès de la signalisation. Enfin, sur les TER dans l'arrière-pays, il signale que la mise en service de la Carnoules-Gardanne a été étudiée, mais qu'elle n'est pas encore décidée.

René MEISSONNIER, le maire des Arcs, a organisé une réunion publique le vendredi précédent dans sa ville pour parler de l'opportunité de la ligne LGV. Par ailleurs, il souligne que les élus ne subissent pas, mais travaillent à l'aménagement du territoire. Ainsi, le PLU prévoit une augmentation de 20 % des terres agricoles aux Arcs. Le SCOT prévoira les ZAD pour maîtriser le prix du foncier. René MEISSONNIER insiste sur un point : « *Ce n'est pas la commune mais la SAFER qui a le droit de préemption sur les terres : une partie de la profession est en train de vendre ses terrains à des campings pour les gens du voyage* ». René MEISSONNIER se défend de ne penser qu'aux touristes : « *Si nous créons de l'aménagement du territoire et du développement économique, c'est pour nos populations et pas pour les touristes* ».

Christian MOULIN (association de sauvegarde des pays de la Ste Baume) regrette que la plupart des élus présents au début de la réunion soient partis. Par ailleurs, il se dit très choqué par les propos du maire de Draguignan, quand il a dit que des chômeurs « *viennent vivre leur chômage au soleil* ». Enfin, il interpelle RFF : comment le TGV va-t-il résoudre le problème de la saturation routière entre Toulon et Brignoles ?

Michel CROC, directeur régional PACA de RFF, répond que ce n'est pas le TGV qui va résoudre les problèmes de circulation entre Toulon et Brignoles, mais le fait qu'il y aura quatre voies de chemin de fer au lieu de deux. Il comprend des propos qui ont été tenus qu'il y a un nouveau projet de ligne pour desservir Brignoles.

Mme CHEVRET anticipe sur la saturation future et ne veut pas que le Var connaisse la même évolution que les Alpes-Maritimes.

Patrick GIRAUD, CANCA, pense que le développement du territoire nécessite la mise en place d'un maillage de lignes de chemin de fer : c'est pourquoi il demande la connexion vers l'Italie dans un deuxième temps.

Mme CHEVRET trouve que la proposition qui est faite n'est pas forcément un maillage : « *Ce sont les TER qui peuvent faire le maillage, et non la LGV qui ne bénéficiera pas aux habitants de la région.* »

Marylène FORA (Brignoles) ne veut pas d'un projet qui est avant tout destiné aux cadres parisiens qui veulent travailler à Paris et habiter sur la Côte d'Azur : « *Il faut penser avant tout aux habitants de la région* ».

Michel CROC, directeur régional PACA de RFF, répète que le projet de LGV PACA est à la fois un projet de grande vitesse et de grande capacité : il permettra de libérer la ligne existante pour faire passer des TER et d'utiliser la ligne nouvelle pour faire circuler des trains intercity à grande vitesse. Ils citent les chiffres estimés par RFF : « *Avec le projet, on espère 2 à 3,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TGV, 2,3 millions de voyageurs supplémentaires dans les TER et 1,5 à 2,9 millions de voyageurs supplémentaires dans les intercity : au total, cela représente 5 000 voitures de moins par jour sur les routes et 1 million de passagers aériens en moins* ».

Alain PATOUILLARD, association TGV Développement, constate que les mêmes personnes s'opposent au passage du train Carnoules-Brignoles et au doublement de Marseille-Aix.

Jean-Charles PIPINO, conseiller municipal de St Maximin, demande la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne pour le passage d'un TER et non d'un TGV bis. Par ailleurs, il estime que la gare de Valence TGV est un échec manifeste. De plus, il fait valoir que, si les expropriations ont été correctes dans la Vallée du Rhône, il faut le mettre sur le compte de l'action de l'union juridique Rhône-Méditerranée. Enfin, il fait part de ses craintes quant à la spéculation immobilière que risque de connaître le Var si la LGV et les nouvelles gares se construisent.

Michèle ROCHE reconnaît que la problématique des gares excentrées est complexe mais elle pense que l'échec pour le territoire de Valence aurait été de ne pas avoir de gare TGV .

Jean-Marie MARTINEZ, directeur général des services de l'agglomération, contredit ceux qui affirment que le TGV n'intéressera pas les habitants de la région. Il fait savoir que l'agglomération fait en sorte de maximiser les retombées en termes d'emploi du projet de pôle logistique, en anticipant les formations pour les jeunes, afin qu'ils puissent, le moment venu, trouver un emploi dans ces activités.

En réponse à Monsieur LOUPOT (association des usagers de la gare des Arcs), Patrick MERLIN, (direction des gares) indique que les gares d'Aix TGV et de Valence ont une superficie à peu près similaire : 25 ha tout compris pour Aix TGV et 22 ha pour la gare de Valence terrains annexes compris.