

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

Introduction	1
Annie CANIS MILETTO Expert foncier, membre de la CPDP LGV PACA	
1^{ère} partie – La situation foncière en PACA aujourd'hui	1
<u>Etat des lieux : usages et prix du foncier, évolutions en cours</u>	1
Richard TRAPITZINE, ADEF, Association Etudes Foncières	
<u>Quelle maîtrise foncière pour la région PACA ? Evolution de la pression foncière et outils pour une maîtrise de cette évolution</u>	3
Pierre-Louis SOLDAINI, directeur général, EPFR (Etablissement Public Foncier de la Région PACA)	
<u>Le droit des riverains</u>	7
Christian VALLAR, Faculté de Nice	
Table ronde et débat avec le public	10
2^{ème} partie – Quels impacts si la LGV PACA est réalisée et comment assurer une maîtrise foncière en fonction des projets des territoires ?	18
<u>Les effets sur le foncier d'un projet de LGV, retour d'expérience de la LGV Méditerranée</u>	18
Stéphane PRADON, consultant, SCETAUROUTE	
<u>Exemple de l'impact foncier de la gare TGV de Valence</u>	22
Michèle ROCHE, directrice de ROVALTAIN, syndicat d'aménagement rassemblant communautés de communes et communes)	
<u>Prospective pour la ligne nouvelle : projet de développement du pôle St Augustin et maîtrise foncière</u>	22
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)	
Table ronde et débat avec le public	28

Introduction

Annie CANIS MILETTO
Expert foncier, membre de la CPDP LGV PACA

Mesdames, Messieurs, bonsoir et merci d'être venus aussi nombreux à cette réunion sur les enjeux fonciers et d'urbanisme. Comme vous pouvez le constater, nous avons deux tables : une table avec les membres de la commission particulière du débat public (CPDP) qui est garante du bon déroulement de cette réunion, et une autre table avec les intervenants qui ont été pressentis par la CPDP pour vous apporter des éclairages sur le thème retenu. Dans la salle, vous retrouverez des représentants de Réseau Ferré de France et de la SNCF.

Je vais vous expliquer le déroulement de cette réunion. Les intervenants ont un temps de parole de 15 minutes maximum. Nous serons très vigilants à ce qu'ils respectent ce temps de parole. Au bout des 15 minutes, trois personnes dans la salle poseront des questions. Je vous demande de poser des questions précises, concises et bien ciblées. A la fin de la 1^{ère} partie, nous aurons une table ronde d'une heure pour débattre. Pour la deuxième partie, le cheminement sera le même. Si nous pouvons gagner du temps, cela nous permettra d'avoir beaucoup de temps pour les questions et le débat. Je vous remercie de votre attention.

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

Il est bon de resituer ce grand projet structurant dans le processus d'évolution du territoire régional PACA..

La « roue de la gouvernance » est un schéma qui retrace le processus d'évolution d'un territoire avec ses différentes phases. La 1^{ère} phase est une phase de projet politique. Dans la 2^{ème} phase, ce projet politique est transformé en projet de territoire. Dans la 3^{ème} phase, lorsque ce projet de territoire est validé par les responsables politiques, il est transformé en document réglementaire qui sert de trame pour débloquer des situations et des projets en aval. Les trois 1^{ères} phases sont donc des phases de préparation, les deux premières étant des phases d'élaboration d'une gouvernance. Ensuite, on entre dans une phase d'ancrage de la gouvernance par la réglementation, puis par la conception du projet. Ce n'est qu'à partir de ce moment que l'espace se transforme par la réalisation, puis par la gestion, par le suivi, par l'évaluation du projet. La finalité est bien, à la fin de la 6^{ème} phase, d'évaluation et de suivi. On vérifie alors si le projet a atteint ses objectifs initiaux politiques ou s'il y a lieu de le réviser, de façon à l'adapter aux besoins et aux revendications des habitants.

Force est de constater que le débat sur la LGV PACA est ouvert en cours de route du processus. On discute déjà de l'opportunité et de la localisation du projet comme si l'action d'aménager allait être prise dans les mois ou les années qui viennent. Il existe donc un risque dans le débat. Toute la

réflexion qui devrait s'engager au travers du schéma directeur d'aménagement et de développement du territoire régional... Les débats qui aujourd'hui commencent à s'esquisser dans les schémas de cohérence territoriale ou dans les projets d'agglomération qui sont encore balbutiants. Depuis la loi Chevènement, les choses ont mis du temps à se mettre en place. Les élus se sont finalement retrouvés, par des affinités, à composer des solidarités territoriales, mais celles-ci n'ont pas encore accouché de véritables projets sur ces territoires. La LGV n'est pas, pour l'instant, prise en considération dans ces débats locaux de projets de territoire, ce qui est une source potentielle de conflits entre les interlocuteurs acteurs du projet et les politiques qui auront à le mettre en œuvre sur leur territoire. Les politiques seront obligés de modifier leurs documents d'urbanisme, d'envisager de mettre en place des politiques foncières adaptées pour maîtriser les conséquences du projet de LGV, notamment autour des gares. C'est ce travail d'aller et retour entre le projet et ses conséquences à l'échelle des territoires (territoires régionaux, DTA, projets d'agglomération, schémas de cohérence territoriale) qui doit être fait.

Jean-Charles PIPINO, président de l'association de sauvegarde des pays de la Ste Baume et du Mont Aurélien

Vous faites comme si le projet de LGV était inéluctable. Moi, je croyais savoir qu'il était toujours en question. Par ailleurs, vous nous dites que l'aménagement du territoire doit se faire autour de ce projet et non le contraire. Le projet de transport ne vient pas compléter un projet politique déjà existant, mais à partir de ce projet de transport, les politiques doivent structurer leur projet d'urbanisme. Je me pose la question : est-il primordial de réfléchir sur ce que doit être notre région ou de tracer une ligne et ensuite de réfléchir sur le développement de la région ?

Richard TRAPITZINE

Vous ne m'avez pas compris ou je me suis peut-être mal exprimé. Mon idée était bien la suivante. Un tel projet doit être réfléchi dès le départ à l'échelle régionale, pour apprécier les conséquences qu'il aura sur l'ensemble du territoire régional, et en particulier aux abords de son tracé. Ce travail n'est pas engagé comme il devrait l'être, compte tenu des retards pris dans l'élaboration de la planification locale, que ce soit au niveau régional, au niveau des agglomérations ou au niveau des communes. Il est dommage que le débat n'ait pas lieu dans le cadre de ces réflexions de territoire.

Philippe MARZOLF

Nous avons organisé une réunion thématique à Nice sur le projet de territoire, pour essayer de voir si la région avait un projet de territoire, si les départements et les agglomérations avaient des projets de territoire pour accueillir la nouvelle ligne. La réunion de Nice a montré qu'il n'y avait pas vraiment de projet, régional en tout cas.

Mlle MACARIO, doctorante à l'université d'Aix-en-Provence en droit de l'urbanisme

Quelles sont les évolutions à prévoir sur le prix du foncier compte tenu de la LGV ?

Richard TRAPITZINE

Je ne suis pas Madame Soleil. J'ai remplacé Joseph COMBI, le directeur de l'ADEF, au pied levé. Celui-ci avait prévu de traiter les aspects « usages et prix du foncier ». Les spécialistes pensent que l'on s'achemine vers une pause des prix du foncier dans l'année qui vient. Maintenant, je ne sais pas ce qui se passera exactement. Il faut bien voir qu'il n'y a pas un mais des prix du foncier : le marché des terres agricoles pour les agriculteurs, le marché des espaces de loisirs, le marché des espaces naturels à aménager ou encore des nouveaux terrains à bâtir ou encore des terrains à renouveler ou à recycler, le marché des droits à bâtir en centre urbain. Tous ces marchés ont des variations différentes.

Annie CANIS MILETTO

Je pense que Monsieur Soldaini va répondre à votre question, puisque le thème de son intervention est : « Quelle maîtrise foncière pour la région PACA ? Evolution de la pression foncière et outils pour une maîtrise de cette évolution »

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)**

Mon exposé tiendra en deux points principaux : une présentation synthétique des enjeux fonciers dans notre région et une présentation des impacts prévisibles de la LGV et des mesures que l'on pourrait prendre pour y remédier.

Les enjeux fonciers de la région PACA en cinq points :

- Une consommation excessive d'espaces dans une région très contrainte : le relief, les risques d'incendie, les risques d'inondation font que l'espace de la région utilisable pour la vie humaine est assez réduit. Vous avez sur cette diapositive l'historique sur une dizaine d'années, entre les deux derniers recensements de l'INSEE, du développement en tache d'huile des agglomérations. Vous voyez que les tâches urbanisées se rejoignent peu à peu. Aujourd'hui, on voit deux grandes zones urbaines qui sont presque continues, de la frontière italienne jusqu'à St Tropez et de Toulon-Hyères jusqu'à la Vallée du Rhône.
- Une forte concentration sur le littoral (qui accueille 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 sur le moyen pays. Une étude de l'ANAH représente l'intensité de la pression immobilière. On retrouve le décalque de la diapositive précédente : les prix suivent l'évolution de la tache urbaine.
- Une paupérisation des centres anciens aussi bien sur le littoral que dans l'intérieur. Cela se traduit par des taux de vacance des logements très importants. Citons le cas de Toulon ou de Grasse (40 % de logements vacants dans le centre ancien de Grasse).

- Une évolution démographique qui reste importante dans les 25 ans qui viennent : l'INSEE prévoit une augmentation de la population de la région de 700 000 à 1 million d'habitants supplémentaires en 2030. Si l'on compare l'évolution sur les 10 dernières années des soldes naturels et des soldes migratoires, on s'aperçoit que c'est le solde migratoire qui est le plus important. L'attractivité de la région est un phénomène structurel : la région attire des populations nationales et européennes.

Les problématiques foncières constituent un enjeu majeur pour la région si l'on ne veut pas être confronté à des problèmes terribles dans les années qui viennent, notamment en matière de développement du logement pour les résidents permanents dans la région et de développement économique.

Les politiques publiques doivent réinvestir ce champ d'action. J'ai employé volontaire le mot « réinvestir » parce que les politiques s'étaient investies de façon assez lourde dans le champ d'action foncier dans les années 60 à 80. Ensuite, ce champ a été un peu délaissé par les politiques publiques et aujourd'hui ce champ doit être réinvesti par les politiques publiques. Comment ? Je n'ai pas le temps de rentrer dans le détail des moyens de réinvestir ce champ, je donnerai simplement quelques idées force pour fixer les idées :

- Un tournant à prendre : une stratégie en rupture avec le passé pour un développement maîtrisé et plus économe de l'espace. Derrière ces mots se cachent des stratégies foncières très volontaristes. Un développement plus économe de l'espace dans notre région est quelque chose qui va à l'encontre de la majorité de la population. Dans les 40 dernières années, la région a été envahie par un mitage très important de lotissements très peu denses, que l'on appelle les zones NB. Je ne donnerai qu'un chiffre : la communauté du pays d'Aix contient aujourd'hui 10 000 ha de zones NB, ce qui l'équivalent de la surface de Paris ! Et la communauté du pays d'Aix n'est pas un cas isolé en région PACA !
- Des politiques foncières très anticipatrices adossées à des projets de territoire à la bonne échelle et à moyen/long terme. L'échelle des projets de territoire n'est pas l'échelle communale, c'est l'échelle intercommunale. De ce point de vue, la région est aujourd'hui bien dotée, puisque les intercommunalités sont en place, pour aborder de façon satisfaisante ces exercices de définition de projet de territoire

Dans ce paysage, la LGV PACA est-elle une menace ou une opportunité ? Les deux : il faut traiter les menaces et organiser les opportunités. La menace est un risque d'inflation supplémentaire sur le foncier. Quand une région est très attractive, on peut penser que faciliter les moyens d'accès à cette région va augmenter la demande de foncier dans la région. Très tôt, il faut mettre en place les mesures permettant de limiter cet effet d'aubaine. En effet, si les prix augmentent, c'est parce qu'il y a une demande, mais c'est aussi parce que les propriétaires, profitant de cette demande plus importante, peuvent vendre plus cher. Il existe des moyens dans le code de l'urbanisme pour supprimer cet effet d'aubaine.

En PACA, nous sommes en train de mettre en place à l'occasion de l'annonce prochaine de l'implantation du projet ITER sur Cadarache 3 000 ha de zone d'aménagement différé (ZAD) sur le périmètre d'influence d'ITER – 30 communes à cheval sur les 4 départements –, qui permettront de surveiller l'évolution des prix et aux collectivités de développer leur projet de territoire. Le moment venu, les ZAD pourront être remplacées par les documents de planification (schémas de cohérence territoriale ou PLU). La LGV PACA apparaît ainsi comme une opportunité pour organiser le

territoire. L'impact sur les prix du foncier se fera sentir autour des gares : il conviendra de bâtir des projets de territoire (qui seront des projets d'aménagement ou de protection) correspondant aux périmètres d'influence des gares, de mettre en place ensuite les maîtrises d'ouvrage à la bonne échelle et les mesures réglementaires et d'intervention foncière dont fourmille le code de l'urbanisme.

Fabrice IRLE, technicien de bureau d'étude chez Alcatel Espace à Cannes

A mon avis, le tracé le plus direct pour créer une LGV dans la région serait de suivre l'ancien tracé Nice-Meyrargues, ce qui permettrait de rapprocher Nice de Marseille, et de créer une liaison Marseille-Toulon. On voit que les grands centres démographiques sont le centre Var et la zone urbaine. On voit bien qu'autour de Draguignan, il y a une zone de population de plus de 100 000 habitants. L'idéal serait de créer une ligne qui permettrait de relier ces trois zones de population que sont la Côte d'azur, le centre Var et le pays aixois.

Pierre-Louis SOLDAINI

Je rappelle que 90 % de la population de la région est concentrée sur la bande littorale. C'est là que se trouvent les densités les plus fortes. Par contre, ces densités devenant très fortes, il y a une espèce de vase d'expansion qui se crée sur le moyen pays et qui crée un report de population et d'urbanisation.

Bernard GYSSELS, chef du projet LGV PACA, Réseau Ferré de France

L'hypothèse évoquée par Monsieur fait partie des scénarios de la famille à 3 axes qui ont été étudiés. Les scénarios de cette famille présentent un certain nombre de caractéristiques, et notamment un temps de parcours pour Nice intéressant.

Robert GIRAUDO, responsable d'une association de protection de l'environnement sur la commune de Vidauban

Je suis surpris par les propos que j'entends. Entre les constats qui sont faits, les discours qui sont tenus et les pratiques que vous mettez en avant, je trouve que tout est contradictoire. Comment vouloir un développement maîtrisé moins consommateur d'espace et en même temps une ligne nouvelle qui va consommer 2 000 ou 2 500 ha de territoire ? Comment vouloir un développement maîtrisé quand on met sur le marché un accélérateur formidable – au sens étymologique du terme « qui fait peur » – de la pression foncière ? Le but de la ligne est de faire arriver sur la côte quelques millions de touristes supplémentaires. Comment peut-on prétendre résorber les problèmes de saturation des zones littorales, faire arriver quelques millions de touristes supplémentaires et en même temps avoir une politique foncière maîtrisée et moins consommatrice d'espace ? En plus, ces espaces naturels sont aujourd'hui un atout majeur de la région.

Pierre-Louis SOLDAINI

C'est précisément parce que la pression est forte et qu'elle pourrait être accrue par l'arrivée de la LGV qu'il faut mettre en place des politiques foncières publiques fortes : ces politiques foncières

publiques fortes passent par la mise en place de documents d'urbanisme. Ce sont les schémas de cohérence territoriale qui diront quelles sont les zones de développement et les zones à protéger. Ce sont les PLU qui indiqueront quels sont les secteurs où l'on veut faire du logement. Je rappelle que la loi SRU prévoit que l'on peut inscrire des emplacements réservés pour faire des opérations mixtes avec des logements sociaux et des logements privés. Les moyens existent de mettre en place des politiques foncières pour lutter contre les effets induits de grands projets. On parle de la LGV, mais il y a beaucoup d'autres phénomènes dans la région qui provoquent la hausse des prix. Indépendamment de la LGV, il est important de mettre en place une politique foncière volontariste dans cette région.

Michel CROC, directeur régional PACA de Réseau Ferré de France

On est bien dans le débat sur l'opportunité. On a le choix entre investir pour les transports ou ne pas investir pour les transports. Face à la situation que nous a décrite Monsieur Soldaini (augmentation structurelle de la population, croissance de l'activité, concentration très forte sur le littoral), on sait que l'on va vers une congestion progressive des transports routiers et de l'aéroport de Nice. Soit on laisse faire, soit on investit sur les modes les plus respectueux du développement durable : nous essayons de vous faire partager la conviction que le ferroviaire est le mode le plus respectueux de l'environnement à long terme.

Robert GIRAUDO

Il faut investir dans les transports, il faut remettre à niveau les TER, il faut peut-être revoir la solution du pendulaire, rénover la ligne existante et mettre les tunnels aux normes pour que le ferroutage puisse passer la nuit dessus, mais certainement pas construire une nouvelle ligne qui va accroître encore la concentration sur les zones littorales et qui va porter en germe l'aéroport du Cannel des Maures qui irait de pair avec une plateforme multimodale aux Arcs-sur-Argens.

Marylène FORA (Brignoles)

Ce ne sont pas les propriétaires qui fixent les prix, mais les marchands de biens et les agences immobilières. J'habitais à Marseille et j'ai été obligée d'en partir parce que je n'arrivais pas à me loger. Les prix ont été multipliés par 3 depuis l'arrivée du TGV. Les touristes hollandais et anglais et les cadres achètent des logements à des prix que les citoyens de base ne peuvent pas se payer. Ces touristes intéressent les maires et les communes. Soi-disant, ce TGV nous apporte un développement durable, mais le problème, c'est que les citoyens habitant la région n'ont plus les moyens de se loger et de payer les impôts qui vont beaucoup augmenter.

Je voudrais également parler de la loi littoral : deux amendements sont passés sur la loi littoral, notamment sur les cotes bretonnes et la région PACA (cela a été dit à *Thalassa*). Les maires vont être responsables de l'urbanisme : les zones interdites à la construction jusqu'à présent vont pouvoir être construites.

Richard TRAPITZINE

Si on laisse les agents immobiliers et les marchands de biens faire le marché, on va dans le mur : les collectivités locales doivent intervenir efficacement pour réguler les prix et mettre en place des systèmes anti-spéculatifs. Il ne s'agit pas de subventionner l'achat des terrains et de réaliser des logements sociaux si ensuite on permet à ceux qui accèdent à ces logements de les revendre à des prix non contrôlés. Tout un processus de régulation est à mettre en place et ne peut être mis en place que par les collectivités. Cela se fait à l'échelle des PLH (programmes locaux d'habitat). Le schéma de cohérence territoriale et le PLU en soi ne suffiront pas : il faudra des dispositions de programmation qui cadrent les projets, pour faire en sorte que ces projets ne dérivent pas et n'enclenchent pas un processus spéculatif comme par le passé.

Monsieur le maire de Draguignan

Je suis maire de Draguignan et président de la communauté d'agglomération. Je reçois toutes les semaines 25 à 30 personnes qui me demandent un emploi. Nous sommes une région très attractive et très belle et beaucoup de gens du nord viennent vivre leur chômage dans cette belle région. L'une des responsabilités premières des élus de terrain est de leur trouver un emploi pour qu'ils puissent vivre dignement. C'est notre action dans le cadre de la communauté d'agglomération où le développement économique est notre 1^{ère} compétence et notre 1^{ère} responsabilité. Aujourd'hui, nous recevons des entreprises de toute l'Europe, qui sont très intéressées par la position centrale du territoire dracénois. Ces entreprises nous proposent 600 emplois, 150 emplois, 300 emplois dans les deux ans.

De la salle

Des noms !

Le maire de Draguignan

Je vous ai écoutés ; écoutez-moi. Ces entreprises sont sérieuses. Elles lient à leur demande d'installation plusieurs conditions, et l'une d'elles est les transports. Si nous avons le TGV, si Réseau Ferré de France faisait des efforts pour intégrer le rail dans nos zones d'activités, nous pourrions accueillir ces entreprises et créer des emplois. Voilà mon expérience d' élu, vous en faites ce que vous voulez. Moi, je suis tous les jours sur le terrain.

Le droit des riverains**Christian VALLAR, Faculté de Nice**

Dans les 15 minutes qui me sont imparties, je rappellerai quelques données de base concernant le processus d'expropriation.

Pour commencer, je distinguerai la phase administrative et la phase judiciaire. Dans la pratique, ces deux phases se recoupent largement, ce qui ne simplifie pas les choses.

Pour un projet de cette ampleur, il y a, après le débat public, l'enquête publique qui débouche sur la déclaration d'utilité publique (DUP). Celle-ci a une durée de vie de plusieurs années, variable selon le type de projet, assez grande pour celui-ci. La DUP est, en théorie – car en pratique, tout cela se recoupe souvent – suivie par l'enquête parcellaire (c'est-à-dire la détermination des biens destinés à être expropriés) débouchant sur les arrêtés de cessibilité. Ceci étant, l'enquête publique va de pair très souvent avec l'enquête parcellaire, pour des questions de temps. A partir du moment où le bien est à peu près identifié par l'autorité expropriante, la phase d'expropriation peut débuter. On n'a pas besoin d'attendre l'arrêté de cessibilité.

S'il y a accord amiable, il vaut transaction : c'est évidemment le mieux. Contrairement à ce que l'on croit, il y a souvent des accords amiables.

S'il n'y a pas d'accord, le juge est saisi par l'une ou l'autre des parties.

Le juge doit prononcer par ordonnance l'expropriation, ce qui est différent de l'indemnité. Il y a une ordonnance d'expropriation : cela n'empêche pas l'accord amiable. Parfois, on confond les deux. C'est seulement s'il y a désaccord que l'on va devant le juge pour demander une indemnisation. Le juge se prononce en fonction de critères particuliers : le préjudice doit être direct, matériel et certain. En France, le préjudice moral n'existe pas : il n'est pas pris en compte en matière d'expropriation. Quant à la consistance du bien, le propriétaire, l'usufruitier, le locataire sont concernés : ils auront droit à une réparation qui est censée être intégrale. Au départ, il doit s'agir d'un intérêt juridiquement protégé. Ainsi, un squatter n'a aucun droit.

L'indemnité se divise en indemnité principale (c'est la valeur patrimoniale du bien supprimé) et les indemnités accessoires (entre autres l'indemnité de réemploi qui, en théorie, est destinée à couvrir les frais que le propriétaire aurait à supporter à l'occasion du réemploi de la somme allouée pour, par exemple, se reloger). Dans l'indemnité principale, vous avez également la prise en compte de l'indemnité de clôture, de l'indemnité de licenciement des salariés si cela s'avère nécessaire, de la perte du revenu agricole correspondant au préjudice subi, de l'indemnité de déménagement. La jurisprudence est pléthorique sur un certain nombre de points précis.

La montée des prix du foncier peut poser des difficultés. Elle joue des deux côtés. La personne qui va voir une partie de ses biens expropriés peut avoir des difficultés à se reloger. De l'autre côté, comme cela s'est produit dans la Vallée du Rhône autour d'un projet assez similaire, des personnes ont profité de l'équipement structurant pour vendre beaucoup plus cher leur bien. Cela joue aussi dans ce sens, même si c'est un peu moins répandu dans la pratique. La question qui se pose à ce moment-là est celle de la date de référence à partir de laquelle on considère que, si des améliorations ont été apportées par le propriétaire, elles étaient à visée spéculative : dans ce cas, elles ne sont pas prises en considération pour calculer l'indemnité. Dans le droit commun, la date de référence, c'est en principe un an avant l'ouverture de l'enquête publique.

La notion de terrain à bâtir, qui permet d'avoir une indemnisation intéressante, est définie par des critères très précis dans le code de l'expropriation.

Je viens de vous parler de l'exproprié qui pourrait chercher à spéculer sur une indemnité future. On trouve en sens inverse des expropriants qui cherchent à diminuer l'indemnité qu'ils vont accorder. L'intention dolosive de l'expropriant est la volonté délibérée de dévaloriser artificiellement les terrains. Il y a un certain nombre de jurisprudences sur le sujet.

Un autre point pose parfois de difficultés pratiques : l'indemnité d'expropriation ne couvre que le préjudice direct, matériel et certain. Un projet hypothétique, par définition, n'est pas couvert. Un préjudice futur peut l'être s'il est assuré. Un préjudice éventuel ne l'est pas.

Il y a un autre volet : la notion de dommages de travaux et ouvrages publics. Je prends un exemple. Une partie de terrain est expropriée et une autre partie est touchée par une servitude d'intérêt public. Le propriétaire peut demander devant le juge administratif la réparation pour « dommage de travaux et ouvrages publics ». Vous avez par exemple une pénétrante et, à ses abords, un certain nombre de propriétés, bien que non expropriées, se trouvent dépréciées parce qu'il y a des nuisances des sonores, des nuisances visuelles, etc. Si les propriétaires arrivent à démontrer qu'ils subissent un préjudice anormal et spécial (il faut que les propriétaires concernés ne soient pas trop nombreux ; s'ils sont 2000 ou 3000, cela ne marchera pas ; s'ils sont une dizaine ou une quinzaine, cela a des chances de marcher) il y a une indemnisation. Parfois, on a du mal à savoir si le dommage est une conséquence directe de l'expropriation ou s'il est lié à l'ouvrage public : il appartient au juge de trancher lorsqu'il y a litige.

Elisabeth NOVO, Toulon

Je viens d'être expropriée à Toulon suite à une amputation de propriété pour le passage du futur tramway dans la zone du pont de St Jean du Var. Ma maison est tombée il y a 15 jours. J'ai été indemnisée le 15 septembre 2004. A cette date, j'ai reçu un courrier du fisc me précisant que le jour de la réception du produit de l'expropriation, j'aurais l'obligation de réemployer cette somme dans une construction nouvelle, une acquisition de terrain, un agrandissement de propriété ou autre dans les 12 mois qui suivent, sinon je serais frappée de plus-value. J'ai le texte sous les yeux. On ne peut pas partir aux Baléares et il est très difficile de réinvestir, dans la mesure où les espaces à valeur locative sont impossibles à trouver avec la somme que l'on a touchée.

Jean PAQUETE, vigneron à Fréjus

Vous avez dit que l'on pouvait espérer obtenir une indemnité décente si l'on n'était pas trop nombreux, mais dans le cas de la LGV, qui va traverser toute la région PACA, les personnes touchées risquent d'être assez nombreuses. Est-ce que cela pose problème ?

Christian VALLAR

Tous les riverains ne seront pas dans la même situation. Si le préjudice apparaît suffisamment spécial et que les requérants sont assez peu nombreux, c'est faisable. En revanche, si 500 ou 1 000 propriétaires sont touchés, le juge administratif est économe des deniers publics. On ne peut donc pas faire un équipement structurant si, à chaque fois qu'il y a des nuisances, il faut rembourser tout le monde, mais dans certains cas, le juge considère que cela va trop loin, qu'il y a rupture de l'égalité devant les charges publiques. C'est du cas par cas et le juge administratif est exigeant. Je prends l'exemple du cirque de Gavarni. Un jour, le maire a décidé que, pour des raisons de sécurité, le chemin devait changer de côté. Le marchand de souvenirs qui se trouvait sur la route où passaient les touristes s'est retrouvé du jour au lendemain sans client. Il a eu droit à une indemnisation parce que le juge a considéré que le préjudice était anormalement grave et spécial : il était tout seul. On a trouvé également une jurisprudence avec un restaurateur qui a perdu sa clientèle du fait d'un changement de route. Il a eu droit à une indemnisation, mais il était tout seul.

Lorsque de nombreux riverains sont dans une situation similaire, il est difficile d'obtenir quelque chose, car il faut qu'il y ait rupture de l'égalité devant la charge publique.

Simone BRUN (association de protection du site brignolais)

Je ne suis pas venue pour qu'on m'explique à quelle sauce je vais être mangée : je suis venue pour parler de l'opportunité du projet.

Philippe MARZOLF

La réunion thématique d'aujourd'hui est destinée à s'informer sur les enjeux fonciers et d'urbanisme de la LGV PACA. L'opportunité de la ligne a été débattue dans les réunions de lancement, dans les auditions publiques et le sera encore dans les réunions de proximité.

Simone BRUN

Au niveau de l'association, nous avons mené une réflexion sur l'avenir du Var et sur la défense de la qualité de vie dans le Var. Je suis venue pour cela.

Table ronde et débat avec le public

Annie CANIS MILETTO

Je vous propose d'entamer la table ronde et le débat. Pour cela, j'appelle Monsieur Eric Paul, de la Chambre d'agriculture du Var. Apparemment, Monsieur Paul n'est pas là. Il est remplacé par ce monsieur, qui va se présenter lui-même. Je vous rappelle qu'à partir de maintenant, vous pouvez poser toutes les questions que vous voulez.

Bernard FANTON (Chambre d'agriculture du Var)

Je suis chargé d'excuser Monsieur Eric Paul qui devait représenter ce soir la chambre départementale d'agriculture, puisque le président Claude Bonnet l'avait chargé de le faire. Au dernier moment, il n'a pas pu venir. Je suis la roue de secours de service. Je suis là pour vous expliquer quelle est la place de la question foncière sur le territoire agricole varois. Le foncier agricole est très rare et précieux. Compte tenu de la géographie du département, il ne représente aujourd'hui que 12 à 14 % de la surface totale du Var. Le Var est le département, hormis le territoire de Belfort, qui a l'une des plus petites surfaces agricoles de France. Les raisons de cette situation sont internes et externes. Commençons par les raisons internes : l'agriculture a ses propres torts dans la perte de foncier agricole. Mais les raisons sont aussi externes. L'agriculture a perdu des terres parce qu'elle en a cédé à l'urbanisation, à l'aménagement du territoire. La LGV risque d'avoir un impact très fort sur le foncier agricole qui reste. J'apporte une précision. Les surfaces agricoles n'ont pas été perdues uniquement au profit des équipements structurants et de l'urbanisation, mais également au profit de la reforestation des lieux. Si vous le souhaitez, dans

une deuxième partie, nous évoquerons les mesures que pourrait prendre le chambre d'agriculture si la ligne se fait. Je vous remercie de votre attention.

Annie CANIS MILETTO

Maintenant, le débat est ouvert. Nous avons jusqu'à 19 heures 30.

Jean-Charles PIPINO (président de l'association de sauvegarde des pays de la Ste Baume et du Mont Aurélien)

Nous sentons que la Chambre d'agriculture ne veut pas faire entendre sa voix. Pour faire passer une LGV, il faut emprunter des espaces relativement plats, ceux-là même qui sont occupés par l'agriculture. J'aimerais que le président prenne clairement position par rapport à ce projet.

Bernard FANTON

Je ne suis pas porteur d'une réponse à cette question. Le président de la Chambre départementale d'agriculture a mis en place en interne un système qui va permettre de se prononcer au nom des forces vives de l'agriculture. Vous savez, l'agriculture est assez complexe. Il y a des syndicats, c'est une énorme mécanique qui demande beaucoup de temps pour être sollicitée. Le président a commencé à faire ces sondages depuis que la commission du débat public a été mise en place. Le 7 avril, un bureau de 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 l'issue, je pense que vous aurez la position de la Chambre départementale d'agriculture.

Jean-Marc MAURIC, Confédération paysanne du Var

La position de la chambre d'agriculture, je la connais, c'est « oui, mais ». Ils sont conscients que la ligne provoquera de gros dégâts sur l'agriculture, mais ils disent que l'on ne peut pas s'opposer au progrès, en supposant que la LGV soit un progrès, ce qui n'est pas du tout mon opinion. Ils disent qu'ils vont s'opposer à ce que la LGV occupe des terres agricoles. Cela revient à la proposition que j'ai déjà faite à Monsieur Gyssels : construire un tunnel de la Blancarde jusqu'à Mandelieu !

M. DORDOR, retraité de la SNCF

Sur la coulée verte de Paris, la SNCF a fait de la tranchée couverte. Elle a étudié, comme sur le Vouvray, des passages en (*inaudible*)? Pourquoi s'énerver tout de suite ? Je préfère voir un TGV qu'une file ininterrompue de voitures et de camions. Ce n'est pas parce que je suis de la maison que je dis cela. Monsieur a parlé des TGV pendulaires, mais il y a une catastrophe en Italie. Figurez-vous que la SNCF a fait des essais en 1955. Les ateliers de Lille nord ont fait une voiture pendulaire pour étudier les effets dans les courbes. On ne peut pas faire passer des trains à 300 kilomètres/h sur des lignes où d'autres trains roulent à 160 kilomètres/h. Il faut être raisonnable. Je souhaite que l'on donne à Réseau Ferré de France les moyens financiers pour éviter tous ces problèmes. Moi, je préfère avoir une ligne TGV à côté de moi qu'une file ininterrompue de camions.

M. GUERARD, membre de la société d'études de Draguignan, du centre archéologique du Var et du comité des sites de Roquebrune-sur-Argens.

Il y a 40 ans, le tracé de l'autoroute a été infléchi vers le rocher de Roquebrune pour préserver des terres agricoles et des vignobles. Maintenant le rocher de Roquebrune est classé comme site remarquable. Comment le tracé de la LGV respectera-t-il le rocher de Roquebrune ?

Bernard GYSSELS, chef du projet LGV PACA, Réseau Ferré de France

Réseau Ferré de France a recensé tous les enjeux environnementaux, et notamment les sites classés et inscrits, dans le cadre des vingt scénarios qui sont mis au débat. Aujourd'hui, il est bien trop tôt pour regarder précisément comment tous ces éléments seront pris en compte, mais ils seront pris en compte par le maître d'ouvrage.

Michel CROC, directeur régional PACA de Réseau Ferré de France

Le pendulaire est une technique qui réussit bien sous certaines conditions.

Annie CANIS MILETTO

Pouvez-vous préciser ces conditions ?

Michel CROC

En PACA, le problème vient de ce qu'il n'y a qu'une seule ligne de chemin de fer sur le littoral qui est déjà saturée. Le pendulaire sert à faire rouler plus vite des trains sur une ligne où on peut les faire rouler plus vite. Sur une ligne saturée, on ne peut pas faire rouler plus vite certaines catégories de train. Le projet de LGV PACA est un projet de grande vitesse et de grande capacité : il s'agit d'utiliser la ligne littoral pour développer les TER et d'utiliser la nouvelle ligne pour développer des TGV et des trains intercity rapides.

Mlle MACARIO (doctorante en droit de l'urbanisme)

Ma première question porte sur l'indemnité d'expropriation. A partir de combien de mètres peut-on prétendre à l'indemnité d'expropriation ? Ensuite, après l'expropriation, les servitudes administratives vont devenir des servitudes d'urbanisme qui ne sont pas indemnisées du tout. Il faut le savoir.

Deuxièmement, je rejoins ce qui a été dit sur la spéculation foncière. Suite à l'arrivée du TGV Méditerranée et au projet Euroméditerranée, les prix du foncier à Marseille se sont envolés, entraînant un départ des populations vers la périphérie, parce qu'elles n'ont plus les moyens de se loger dans le centre.

Sur la plaine des Maures, il existe un projet d'intérêt général de protection de l'environnement et un projet européen Natura 2000 : les terrains sont passés inconstructibles et les propriétaires n'ont pas été indemnisés. Comment parler de cohérence quand on impose à des habitants de ne pas être

indemnisés suite à un PIG et à Natura 2000 et que l'on prétend augmenter la densité de la population, avec des TGV qui vont amener dans notre région plusieurs millions d'habitants ? Où va-t-on loger les touristes, sachant que les Alpes-Maritimes et les Bouches-du-Rhône sont saturées et que la seule zone disponible à l'heure actuelle est la plaine des Maures et le Var ?

Bernard GYSSELS, chef du projet LGV PACA, Réseau Ferré de France

Je vais répondre sur l'indemnisation des emprises nécessaires à la LGV. Ont droit à une indemnisation l'ensemble des biens qui sont sous emprise. Si vous avez une habitation dans cette bande d'emprise, elle sera acquise à partir des estimations faites par les services fiscaux.

De la salle

Quelle est la distance de la ligne pour l'expropriation ?

Bernard GYSSELS

L'emprise peut avoir 30 mètres, 50 mètres, etc. Elle est définie suite à enquête parcellaire.

Philippe MARZOLF

Prenons l'exemple récent du TGV Méditerranée. A quelle distance de la ligne a-t-on proposé l'expropriation des maisons ?

Anne FLORETTE, directrice du patrimoine, Réseau Ferré de France

Il y a deux sujets. La DUP concerne les biens qui sont sous l'emprise nécessaire pour l'infrastructure, dans une bande de l'ordre de 20-30 mètres selon le relief. L'expérience sur les lignes nouvelles précédentes montre que, dans 90 % des cas, il y a accord amiable sur les conditions financières proposées par le maître d'ouvrage.

Après, ceux qui sont à côté des emprises ne sont pas visés par la DUP et par la procédure d'expropriation. Leur situation sera analysée et, le cas échéant, des mesures d'accompagnement seront définies à l'occasion de la DUP, mais elles ne seront pas dans la procédure de DUP. Ce sont bien deux sujets différents. Dans le cas de la LGV Méditerranée, une mesure de vente possible de la maison d'habitation dans une bande avait été définie.

Philippe MARZOLF

Par qui avait été définie cette bande ?

Anne FLORETTE

Elle avait été définie par le préfet à l'occasion de la DUP, mais elle n'en faisait pas partie intégrante. La distance qui avait été retenue était de 150 mètres de part et d'autre de l'axe. Cette mesure n'a pas été définie pour d'autres projets depuis. Pour chaque projet, une analyse est à faire pour définir les mesures d'accompagnement adéquates pour les personnes qui sont à côté des emprises mais qui ne sont pas visées par la DUP.

Philippe MARZOLF

Pour le TGV Est ?

Anne FLORETTE

Cette mesure n'a pas été retenue pour le TGV Est.

Pierre-Louis SOLDAINI

Je voudrais répondre sur la cohérence des politiques publiques.

Vous avez indiqué qu'à Marseille, les prix ont monté après l'arrivée du TGV et Euroméditerranée. Quelle est la part entre les deux ? Certains ont même impliqué la coupe du monde de football ou la candidature de Marseille pour accueillir la coupe de l'America. Le constat est là. De tels projets entraînent une augmentation des prix du foncier et donc des difficultés plus importantes pour se loger, mais justement, des politiques publiques doivent être mise en place pour limiter les effets de ces projets sur les prix du foncier. Si l'on suit certaines de vos observations, il aurait fallu arrêter le TGV à Valence et filer directement vers l'Espagne sans desservir Marseille, il aurait fallu ne pas faire Euroméditerranée pour éviter la hausse des prix du foncier. Par ailleurs, je voudrais dire que les fuites de populations à l'extérieur de Marseille ne sont pas dues à l'opération d'aménagement d'Euroméditerranée. Les gens sont partis de Marseille parce qu'ils voulaient vivre à la campagne. Faisons la part des choses. Deux ans avant le démarrage d'Euroméditerranée, ils partaient déjà à la campagne. Ce n'est pas Euroméditerranée qui a provoqué une dispersion de la population à l'extérieur de Marseille. C'est parce que les gens avaient envie de vivre à la campagne. Sur le diagnostic, nous sommes d'accord, c'est sur les solutions que nous divergeons. Quand on projette un investissement de cette importance, faut-il y renoncer ou faut-il analyser ces impacts et imaginer les mesures à mettre en place pour y remédier ? Ces mesures, je vous les ai décrites, ce sont des politiques publiques avec anticipation financière pour réaliser les programmes de logement et d'activité nécessaires à l'équilibre du territoire.

Brigitte GOURMANEL (Alpes-Maritimes)

J'ai participé à la réunion de Mouans-Sartoux sur l'environnement. Pendant toute la soirée, nous avons débattu de la chance que vous avez d'avoir des tortues de Hermann, des insectes à protéger. C'est très bien, parce que des bulles naturelles dans les Alpes-Maritimes, il n'y en a plus ! Je suis venue ici pour parler du problème des expropriations, qui est un problème humain. Que nous restera-t-il pour vivre et pour travailler demain ?

Le préjudice anormal et spécial sera difficile à défendre, nous l'avons bien compris, puisqu'il dépend du nombre de personnes concernées. Je ne peux parler que de mon cas, mais je présume que dans toutes les agglomérations, on va retrouver le même problème. Dans les Alpes-Maritimes, nous n'avons pas la chance d'avoir des alternatives comme vous, il y a un seul tracé. La ligne va jusqu'à Cannes, ou jusqu'à Antibes, ou jusqu'à Nice, ou jusqu'à Vintimille, mais c'est le même tracé. Nous avons découvert que la solution préconisée par Réseau Ferré de France était de monter sur les voies historiques, notamment sur un morceau de 3^{ème} voie qui était supposée nous permettre de doubler le nombre de TER et donc améliorer notre qualité de vie. A vouloir faire des TER, des TER à grande vitesse et des TGV, on veut tout faire et je crois qu'on ne fera rien à la sortie.

Prenons les problèmes dans l'ordre. On doit se mettre en conformité avec les directives européennes, on a l'ouverture des voies à la concurrence en matière de fret et bientôt en matière de voyageurs. Là, on doit prendre le projet d'un peu plus haut, pour vérifier s'il va remplir ces objectifs, ces obligations.

Ensuite, au niveau régional, on a de grands retards, on a besoin d'un développement économique, on a besoin d'un projet global, mais on ne le voit pas venir. On va faire une route et après, on décidera de ce que l'on va faire avec. Je suis désolée, mais ce n'est pas cohérent.

Sur les expropriations concernant la 3^{ème} voie ferrée, j'ai plusieurs dossiers en main. L'enquête parcellaire a été faite. La 3^{ème} voie ferrée se situe en centre ville. Vous savez que de Mandelieu à Menton la ville est continue. C'est une zone urbaine dense (90 % de la population habite sur 10 % du territoire littoral) et c'est là que se trouvent tous les axes de transit. La personne que je défends sera donc tout près de l'autoroute et de la ligne de chemin de fer. Aujourd'hui, grâce à la 3^{ème} voie, elle est supposée n'avoir que des suppléments de nuisances de TER qui sont minimes, mais avec le projet LGV, on a découvert qu'elle subira en plus 33 TGV sur cette section et 45 % d'augmentation de fret avec l'optimisation de l'exploitation de cette activité (couloirs plus lourds, plus longs et plus rapides, donc plus de nuisances). Aujourd'hui, avec uniquement l'activité TER reconnue, on lui offre 230 euros/m² dans une villa en centre ville pour une bande de terrain de 85 m² qui va amener la plateforme ferroviaire à 10 cm de l'escalier qui permet d'accéder à sa maison. Sa maison sera invivable déjà avec les TER. Avec les TGV, n'en parlons plus ! Peut-on demander la réquisition totale ? Je ne comprends pas pourquoi Réseau Ferré de France n'a pas envisagé dès le départ l'expropriation totale, à partir du moment où la propriété ne sera plus habitable, même si on ne démolit pas le bâtiment.

Christian VALLAR

Il peut y avoir une demande de réquisition d'emprise totale lorsque, comme dans ce cas, la dépréciation de ce qui reste de la propriété non expropriée est telle que, pour le propriétaire ou ses ayants droit, elle ne représente plus guère d'intérêt. C'est une procédure qui existe dans le code de l'expropriation.

Brigitte GOURMANEL

Avec le préjudice anormal qui se déclare par la suite.

Christian VALLAR

S'il n'y a plus de propriété, il n'y a pas de préjudice anormal.

Brigitte GOURMANEL

Aujourd'hui, il n'y a pas expropriation totale.

Christian VALLAR

Le dommage de travaux publics n'existe que lorsque les travaux ont été effectués. Au moment de l'expropriation, par définition, ils n'ont pas encore été effectués. Là encore, on retombe toujours sur le même problème : combien de riverains sont concernés ?

Brigitte GOURMANEL

170 propriétaires.

Michel CROC, directeur régional PACA de Réseau Ferré de France

Je propose de répondre à la question de fond sur les TER demain à Cannes à la réunion spécifique sur les TER. L'étape actuelle raisonnable de la LGV est d'aller à la gare au centre de Nice. Comme on ne va pas faire un viaduc tout le long, il faut qu'à un moment donné on atterrisse sur les voies, à un avantage/coût équilibré pour tout le monde. C'est la raison pour laquelle, dans le scénario approfondi, on descend sur les voies existantes à l'ouest du Var. Demain, j'expliquerai pourquoi et comment cela marche.

L'emprise est définie par étapes successives : la DUP, l'enquête parcellaire. Après, vient l'étape des négociations. Quand on dit qu'il y a accord dans 90 % des cas, cela veut dire que, dans 90 % des cas, on s'est mis d'accord sur la surface de propriété achetée et sur le prix.

Fabrice IRLE (technicien de bureau d'études)

Je constate que nos politiques sont lâchement partis, comme d'habitude. Je pose donc la question à Réseau Ferré de France. A Draguignan, il y avait une gare avec une desserte Draguignan-Les Arcs. En 93, le maire a décidé le démantèlement de cette gare pour faire du foncier avec l'accord de Réseau Ferré de France, en cédant pour un franc symbolique les 7 ha de terrain de l'emprise. Ce patrimoine ne fait plus partie de Réseau Ferré de France, tout comme l'ancienne ligne Nice-Meyrargues. Compte tenu de l'urbanisation galopante dans la région, vous aurez du mal à faire passer la LGV sur les tracés proposés, puisqu'elle est prévue en 2020 au plus tôt. Si, dans les années 50, on avait préservé le patrimoine foncier de Nice-Meyrargues, on aurait aujourd'hui les terrains pour faire passer la future LGV.

Michel CROC, directeur régional PACA de Réseau Ferré de France

Vous avez raison sur le principe. Pour prendre une comparaison, toutes les villes de France ont démonté leur tramway en 1950 et les remontent dans les années 90-2000. Nous, nous essayons de faire autre chose. Quand les emprises n'ont pas été préservées, c'est dommage, elles sont perdues. Quand elles ont été préservées, comme entre Cannes et Grasse, nous venons de rouvrir la ligne et nous essayons aussi, même si c'est plus difficile, de créer des lignes nouvelles.

Fabrice IRLE

Sur l'emprise de l'ancienne ligne Nice-Meyrargues, en certains endroits, la ligne est abandonnée à la végétation : on pourrait faire passer la LGV dans la plaine de Fayence plutôt que sur la bande littorale qui est très urbanisée.

Mme CHEVRET (représentante des associations du secteur de Cuers)

Je voudrais rebondir sur le terme de cohérence. Le 8 avril, j'ai participé 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 et TER » qu'il n'y avait aucune ligne saturée en France et donc en PACA.. Nous avons demandé à avoir le compte-rendu. J'ai l'impression que l'on nous prend pour des demeurés !

Michel CROC, directeur régional PACA de Réseau Ferré de France

On ne vous prend pas pour des demeurés. J'ai participé à la même réunion et j'ai entendu le Président Vauzelle dire que si l'Etat ne réalise pas les investissements qu'il a promis pour mettre trois voies entre Marseille St Charles et Aubagne, pour construire la 3^{ème} voie à Nice, etc. il descendra lui-même sur les voies pour manifester avec les riverains.

Mme CHEVRET

Vous étiez le matin dans l'hémicycle quand M. Vauzelle a parlé. Moi, j'étais dans l'atelier de l'après-midi.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF)

Aujourd'hui, la régularité des TER en PACA est médiocre (l'une des plus mauvaises de France), parce que la ligne classique est saturée. Nous faisons rouler sur cette ligne beaucoup trop de trains – des trains de fret, des TGV et des TER – et nous ne savons pas en faire rouler plus.

Mme CHEVRET

Vous avez signé une convention avec un avenant tous les ans. Si vous n'êtes pas capable de la respecter, ce n'est pas aux usagers d'en pâtir.

Alain GROSSARD

J'habite sur la côte et je travaille à Draguignan. Quand on a fait la déviation des Arcs avec un échangeur monumental, je me suis dit que cet échangeur accompagnerait quelque chose. Je m'aperçois que la plaine des Arcs est intéressée par une desserte future en TGV. Au niveau des élus, il y a eu deux politiques : dans les Alpes-Maritimes, une politique intelligente vis-à-vis des transports en commun et, dans le Var, une politique moins intelligente qui a sacrifié les lignes secondaires. Aujourd'hui, Draguignan, une ville de 35 000 habitants, n'est plus desservie par la voie ferrée. Elle est desservie simplement par une « voie rapide » avec neuf ronds-points. Nous sommes un peu les oubliés. La ligne de Draguignan a été condamnée par un projet immobilier. Mais la SNCF n'est pas innocente dans cette affaire. La non rentabilité de la ligne a facilité sa condamnation.

Sur les trois tracés proposés, j'en vois un direct qui utilise l'emprise de la ligne de Nice-Meyrargues. Ce tracé avantagerait les zones agricoles : l'arrière-pays pourrait supporter en grande partie le tracé.

Maintenant, je me pose des questions sur les solutions envisagées par Réseau Ferré de France pour traverser le massif de l'Estérel, une zone hautement classée.

Bernard GYSSELS, chef du projet LGV PACA, Réseau Ferré de France

Vous évoquiez un scénario de la famille des scénarios à 3 axes. La ligne Nice-Draguignan-Meyrargues date du plan Freyssinet de 1879 et a été fermée en 1945. C'est une ligne qui suivait tout le relief et qui ne serait pas adaptée pour être transformée et réutilisée. Ce scénario fait partie des 20 scénarios étudiés.

2^{ème} partie – Quels impacts si 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 Méditerranée

Stéphane PRADON, consultant, SCETAUROUTE

Je vais vous présenter une étude que nous avons réalisée en 2004, sur le retour d'expérience de la LGV Méditerranée entre Avignon et Marseille. Je vais évoquer principalement les effets et les mesures directement liées à la consommation d'espace.

Les surfaces impactées directement par les emprises de la LGV Méditerranée entre Avignon et Marseille se répartissaient de la manière suivante :

- 38 % de surfaces agricoles ;

- 60 % de milieux naturels ;
- 2 % de bâtis.

Ces caractéristiques sont similaires à celles que l'on pourrait rencontrer sur le territoire de la LGV PACA.

Sur la section Avignon-Marseille, les acquisitions foncières représentaient environ un ratio de 7 ha/km y compris l'ensemble des aménagements connexes (contre 10 ha/km pour une autoroute à 2 x 2 voies et encore plus pour une autoroute à 2 x 3 voies). Par ailleurs, on est sur des emprises qui représentent une largeur comprise entre 30 et 40 mètres en moyenne (contre 50 et 70 m pour une autoroute à 2 x 3 voies).

Dans le massif de l'Arbois, la LGV est relativement enterrée. Plus la LGV est enterrée, plus les emprises sont importantes. Plus la LGV est au niveau du terrain naturel, moins les emprises sont importantes. C'est un point important. Lors des passages dans les secteurs agricoles, la LGV se rapproche le plus possible des terrains naturels, afin de minimiser les impacts sur les terres agricoles.

Autre point important à évoquer, les incidences d'une LGV par rapport au rétablissement des circulations existantes : sur la LGV Méditerranée entre Avignon et Marseille, 135 ponts ont été construits sur 90 kilomètres, pour rétablir au mieux les circulations existantes (voies ferrées, voies routières, passages agricoles ou forestiers). Cela représente un ouvrage tous les 600 mètres, ce qui est relativement conséquent.

Un autre point nous a semblé intéressant à illustrer. Dans le secteur jumelé avec l'autoroute A7, une nouvelle gare de péage a été créée. C'est un effet induit du passage de la LGV sur les autres infrastructures. On en a beaucoup parlé dans la 1^{ère} partie du débat. Il est nécessaire d'avoir une concertation le plus en amont possible avec les acteurs locaux et les acteurs concernés par l'ensemble des infrastructures.

Un autre point est la consommation d'espace par rapport au bâti. Sur la section Avignon-Marseille, environ 30 habitations étaient directement sous l'emprise de la LGV. Sur ces 30 habitations, 95 % ont fait l'objet de procédure amiable et 5 % ont fait l'objet de procédures d'expropriation.

Sur la consommation d'espaces agricoles, il n'y a pas eu de procédure de remembrement. Ce n'est pas la décision du maître d'ouvrage, mais la décision de la profession agricole. Il n'y a pas eu de procédure de remembrement, notamment du fait de la spécificité de l'activité agricole rencontrée. Du coup, des protocoles d'acquisitions des terres agricoles ont été mis en place entre la profession agricole et le maître d'ouvrage et des indemnités pour dommages de travaux publics ont été versées.

Je vous donne quelques exemples de mesures spécifiques qui ont pu être prises notamment vis-à-vis de l'activité agricole. Les haies brise-vent, notamment dans la vallée de la Durance, ont donné lieu à compensation par plantations de nouvelles haies brise-vent ou à indemnités pour suppression.

Des études particulières ont été réalisées au moment des travaux en partenariat :

- avec l'INAO et l'INRA sur l'analyse des effets sur la vigne des modifications de niveau des nappes dues à l'influence de la LGV (cette étude a été financée par le maître d'ouvrage) ;

- avec la Chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône, sur l'analyse des effets des remblais sur les écoulements d'air.

Ce sont deux exemples, mais il y en a d'autres.

Quel a été l'impact en termes de consommation d'espace de la gare d'Aix TGV ? Cette gare a été implantée à 100 % dans des espaces naturels. 15 ha ont été utilisés pour la gare et ses aménagements directs, mais il faut bien voir que des surfaces encore plus importantes ont été utilisées pour les infrastructures liées à la gare. Cet exemple montre qu'il faut avoir une politique d'aménagement du territoire avec tous les acteurs concernés, de façon à maîtriser les impacts directs et indirects des aménagements ferroviaires.

Je conclurai sur 3 enseignements qui m'ont paru importants sur la LGV Méditerranée et qu'il faudrait reproduire sur la LGV PACA. 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.

Annie CANIS MILETTO

La parole est à la salle pour 3 questions.

Robert GIRAUDO (association de Vidauban)

J'ai l'impression que l'on nous prend pour des idiots puisque, ce que l'on nous présente, c'est une région qui ne ressemble pas du tout à la nôtre. Dans le Var, il y a 12 % de terres agricoles et là, j'ai noté 38 % de terres agricoles. Il y avait là 60 % d'espaces naturels et 2 % d'habitations. Dans le Var, c'est complètement différent et dans les Alpes-Maritimes, c'est le jour et la nuit. Je ne vois pas très bien où l'on peut faire la comparaison.

Deuxièmement, si vous aviez été agriculteur, vous auriez compris la difficulté devant laquelle on se trouve quand son champ est traversé en plein milieu par une ligne et que l'on doit faire un détour de 5-6 kilomètres à la vitesse d'un tracteur pour emprunter le passage agricole qui a été recréé. Je ne sais pas si vous imaginez ce que cela représente dans la journée d'un agriculteur.

Au niveau des expropriations, il y avait effectivement cette jurisprudence de 150 mètres à partir de l'axe médian. Or Réseau Ferré de France est en train de contester cette jurisprudence : 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.

Annie CANIS MILETTO

Réseau Ferré de France va vous répondre.

Robert GIRAUDO

Je voudrais juste répondre à l'ancien cadre de la SNCF qui m'a pris à partie. Premièrement, je voudrais l'inviter à se rendre en Italie, parce que des pendulaires circulent sur pratiquement toutes les voies. Deuxièmement, je voulais rappeler les discours qui ont été tenus le 23 février 1997 en préfecture du Var par Monsieur Gaudin, qui était alors ministre des transports, ministre de la ville et de l'aménagement du territoire, et qui disait qu'un TGV en ligne nouvelle était impensable dans le Var à cause des catastrophes écologiques qu'il entraînerait et des nuisances sur la vie des gens. Soit on a des ministres qui ne savent pas ce qu'ils racontent et c'est inquiétant, soit des choses ont changé.

Il paraît que le brevet du pendulaire italien a été racheté par Alstom, qui est le constructeur du TGV français. Peut-être y a-t-il une relation de cause à effet.

Stéphane PRADON

Je n'ai pas dit que les surfaces étaient représentatives de l'ensemble des Bouches-du-Rhône, mais uniquement des espaces traversés. Par ailleurs, mon 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, directrice du patrimoine, Réseau Ferré de France

D'abord, ce n'est pas une jurisprudence. Pour la LGV Méditerranée, une mesure avait été prise par l'Etat, qui n'est pas une norme. Cela veut dire que, pour chaque ligne nouvelle, la question se pose en fonction du contexte particulier de la ligne. A ce jour, la LGV Méditerranée est la seule pour laquelle cette mesure a été prise. Je pense que Monsieur fait allusion au contournement de Nîmes-Montpellier pour lequel la DUP est en cours de définition par l'Etat. Le décret devrait être prononcé au mois de juin. Pour cette ligne, la question se pose aujourd'hui des mesures de compensation qui seront prises et si cette mesure est reprise ou pas. Il ne s'agit pas de jurisprudence, mais d'un décret de DUP qui va bientôt être prononcé pour le contournement de Nîmes-Montpellier et où l'Etat va définir des mesures de compensation.

Michel CROC, directeur régional PACA de Réseau Ferré de France

Si Alstom a acheté Fiat Pendolino, c'est pour vendre des pendulaires.

Robert GIRAUDO

Non !

Philippe MARZOLF

On posera la question à Alstom.

Claude VALLETTE, Président délégué de la Commission Aménagement de l'Espace et Urbanisme de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

Avec Monsieur Gaudin, nous faisons partie de ceux qui défendent le projet LGV, parce que le projet urbain, le projet de territoire, le projet métropolitain s'inscrivent dans une politique de développement durable. Je pense que le sujet de l'impact sur le foncier est très important. L'étalement urbain n'est plus possible aujourd'hui. On pourrait en parler longuement. Il faut refaire de la ville sur la ville, pour protéger les espaces naturels. A partir de là, il faut utiliser les gares centrales, les couloirs existants, le passage jusqu'à Marseille, afin d'éviter de traverser des paysages magnifiques et des terres agricoles. Le projet que nous défendons ne touche aucune terre agricole. On traverse 44 kilomètres de zones naturelles. Ce sont des pinèdes. Vous, vous faites partie de ceux qui ne veulent pas la LGV, je vous comprends. Moi je suis pour la LGV, mais pas à n'importe quel prix. Il faut tenir compte de tout ce qui a été dit ce soir. C'est très important.

Monsieur JACQUET, association Stop nuisances Cuers

Je constate qu'aujourd'hui, Monsieur VALETTE dit qu'il est contre l'étalement urbain et qu'il veut utiliser les gares existantes. Il y a 15 jours, il a fait la même allocution à Marseille et il a sorti un projet qui préconise la gare de Toulon Nord à 25 kilomètres de Cuers. Vous deviez transmettre ce projet à Monsieur Marzolf dans la semaine et vous ne l'avez toujours pas fait. Sortez les coûts de vos projets et communiquez-les aux associations pour qu'on puisse en discuter.

Philippe MARZOLF

La commission attend l'étude commanditée par MPM pour pouvoir la diffuser dans ses bureaux et sur l'intranet.

Claude VALLETTE

Elle ne devrait pas tarder.

Exemple de l'impact foncier de la gare TGV de Valence**Michèle ROCHE, directrice de ROVALTAIN, syndicat d'aménagement rassemblant communautés de communes et communes)**

Je suis la directrice de ROVALTAIN, du nom de Romans, Valence, Tain dans la Drôme, et je vais vous parler du cas de la gare TGV-TER de Valence, un cas qui est forcément différent de celui d'ici.

L'idée est de voir comment le territoire de Valence s'est organisé pour accueillir le TGV Méditerranée, notamment la gare de Valence qui a été mise en service en juin 2001. Quelle est la politique foncière et pour quel projet ?

A l'origine de toute réflexion, il y a eu la gare. Cette gare est implantée dans le couloir rhodanien à l'intersection avec le sillon alpin. Elle interconnecte une voie TGV nord-sud avec un réseau TER

ferré de Valence à Genève. Elle est implantée à l'extérieur des villes, ce qui pose une problématique de transport et de stationnement très importante.

Aujourd'hui, il y a 52 TGV en gare chaque jour, 36 TER vers Valence ou Romans, y compris des navettes routières, 1 200 places de stationnement. Beaucoup de personnes s'y rendent en voiture, en dépit des transports en commun qui existent, mais qui sont imparfaits. Sur Valence au sud, si chaque TGV a une correspondance avec les transports en commun, cette proportion tombe à 50 % sur les liaisons avec Romans.

Le territoire s'est organisé en créant très vite une intercommunalité. En 94, l'association Rovaltain, qui a été créée en 90, devient un syndicat mixte d'aménagement. Aujourd'hui, Rovaltain rassemble 53 communes à travers des communautés de communes et des communes adhérentes individuellement, soit de l'ordre de 200 000 habitants.

Ce syndicat a pour objet de réfléchir à l'impact de la gare sur le territoire et d'en organiser l'aménagement.

Quels sont les outils ?

En 94, un arrêté préfectoral crée la ZAD (zone d'aménagement différé) sur 330 ha intégrant la gare. Les 3 communes concernées par ce périmètre de ZAD délèguent le droit de préemption au syndicat Rovaltain. Celui-ci peut donc acquérir des terrains au gré de mises en vente volontaires

Une ZAC avec DUP est créée en 1998 sur 135 ha. La ZAC intègre la gare et la DUP concerne exclusivement des terrains agricoles et deux sièges d'activités non agricoles. Pourtant, le terrain présente la caractéristique d'offrir 19 maisons d'habitation qui sont d'anciens corps de ferme ou d'habitation qui ont pu se construire au gré de différentes opportunités. Les décideurs du territoire ont décidé d'exclure de la DUP ces 19 maisons d'habitation.

Le troisième outil et non des moindres est la négociation amiable. En 6 ans, 119 ha ont été acquis à l'amiable, dont 5 maisons d'habitation pour un coût total de 3,6 millions d'euros. Les 19 familles ont demandé à Rovaltain et aux territoires d'être associées à toutes les réflexions du développement de la ZAC et, voyant les choses avancer, ont engagé des négociations amiables pour l'acquisition de leur maison d'habitation. 5 sont acquises à ce jour et 5 autres sont en cours de négociation.

En créant cette ZAC et cette ZAD, Rovaltain a voulu organiser le développement pour ne pas que puissent partir des opérations qui seraient dommageables à tous.

Quel est le projet ? C'est réellement le projet d'un territoire. Aujourd'hui, la région Rhône-Alpes et le département de la Drôme sont associés aux côtés de Rovaltain, de la CCI, de la chambre des métiers, de la chambre d'agriculture pour bâtir un projet de développement économique qui serve à l'ensemble du territoire.

Quel est le concept ? Aujourd'hui, Rovaltain « terre des sens » est un projet de développement économique concerté et structurant pour la plaine de Valence et le sud Rhône-Alpes. Nous sommes dans une situation compliquée vis-à-vis du chômage. Nous, les touristes, nous les attendons, nous espérons qu'ils s'arrêteront à la gare de Valence TGV et qu'ils ne fileront plus sur l'A7 vers le Sud.

La gare est au centre de toutes les réflexions d'aménagement et d'urbanisme mises en œuvre par Rovaltain. Le but, c'est de l'ouvrir, mais ce n'est pas simple. Le but, c'est d'optimiser la grande

vitesse, mais c'est difficile. Le but, c'est d'utiliser les transports en commun, mais là encore c'est très compliqué. Le quartier de la gare, un parc d'activité imaginé par Rovaltain, bute aujourd'hui sur une grille qui ferme la gare TGV de Valence. Cette gare TGV a été construite alors que n'était pas encore défini l'aménagement du secteur. Un choix a été fait. On pensait qu'on pourrait discuter ensuite avec Réseau Ferré de France et la SNCF sur la façon d'ouvrir ce pôle de communication, mais les discussions sont encore lentes et pénibles. Cependant, on avance. Aujourd'hui, dans tous les aménagements mis en œuvre par Rovaltain, le but, c'est de pouvoir se rendre à la gare à pied. C'est quand même la moindre des choses quand on a une gare routière, une gare TGV et une gare TER. Cette gare est conçue aujourd'hui comme une forteresse. Elle est flanquée de parkings, de fossés de traitement des eaux pluviales, de voies de ceintures et d'une grille, que l'on n'arrive pas à ouvrir. Cela veut dire que les gens qui travaillent dans ce quartier doivent faire un détour pour aller à la gare.

Les aménagements mis en œuvre par Rovaltain sont voulus de qualité : à ce titre, Rovaltain est certifié 14 001 depuis un an. Nous misons beaucoup sur la qualité environnementale de ce site. Nous misons beaucoup sur les espaces publics, à travers des trottoirs, des pistes cyclables et bandes cycles qui se greffent sur des réseaux départementaux, sur la qualité du paysage, sur la qualité des constructions. Rovaltain impose à tous les constructeurs de bâtiment d'activité de respecter les 14 règles de la Haute Qualité Environnementale.

Le quartier de la gare est l'un des premiers quartiers aménagés par Rovaltain. La première entreprise s'est installée le 11 avril, c'est-à-dire hier. C'est un site d'une dizaine d'ha qui a été aménagé par Rovaltain pour un coût de 2 millions d'euros HT. C'est un plan d'urbanisme qui repose sur des alignements de rues et c'est aujourd'hui un quartier entièrement dédié aux services, au tertiaire, avec notamment un centre de formation et de recherche sur l'éco-construction et le développement durable mis en œuvre par la CCI, mais également des promoteurs lyonnais, grenoblois, valentinois qui offrent ici un marché de bureaux à construire. Le premier bâtiment du quartier de la gare abrite le syndicat d'énergie de la Drôme et présente 150 m² de panneaux photovoltaïques. Le traitement des eaux pluviales sera assuré par des fossés qui évitent le recours à différents procédés de traitement des hydrocarbures, puisqu'on plante des végétaux qui sont capables d'absorber les pollutions des sols.

En conclusion, je dirai que vouloir développer 330 ha de ZAC autour de la gare TGV nécessite des réflexions plus larges en termes d'habitat et de transport – ce sont des documents d'urbanisme qui sont actuellement à l'étude (le schéma de cohérence territoire ou schémas de cohérence territoriale) – et sans doute une intercommunalité un peu plus poussée à conduire.

Rovaltain est membre de l'association des villes européennes de la grande vitesse, qui a comme objectif de regarder comment peut se diffuser la grande vitesse en France et comment les territoires accueillent les gares et la grande vitesse. D'autres exemples de gares urbaines et périurbaines sont traités au sein de cette association.

Annie CANIS MILETTO

Madame Cesair-Geiger et Monsieur Giraud, vous allez vous partager les 15 minutes qui vous sont imparties, soit 7 minutes 30 chacun.

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)

Christine CESARI-GEIGER

Nous allons vous parler du projet de gare TGV à St Augustin. Nous avons voulu le faire à deux voix et à deux niveaux :

- au niveau départemental, sur la stratégie de développement, c'est le rôle de l'agence d'urbanisme départemental pour le compte de l'ensemble des acteurs
- au niveau de Nice et de la communauté d'agglomération, qui est plus ciblé sur le projet, la planification et l'opérationnel.

Je voudrais prendre un peu de recul et parler des orientations en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, qui vont nous amener à parler du projet et, dans un deuxième temps, des outils d'intervention foncière. Sur St Augustin, le projet n'arrive pas avec la LGV, il est déjà réfléchi et déjà en partie engagé.

La LGV Côte d'Azur – c'est ainsi que nous l'appelons dans les Alpes-Maritimes – doit être une infrastructure au service du projet de territoire de ce département avec 3 entrées :

- un projet de développement et d'urbanisation maîtrisé, tel qu'inscrit dans la DTA 06, 1^{ère} DTA de France, et qui a fait l'objet d'un consensus très important de l'ensemble des acteurs des Alpes-Maritimes, avec une prise de conscience de traiter autrement ce territoire à la fois très attractif et très fragile ;
- 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.

Le contexte est celui d'un territoire de qualité, très attractif, asphyxié. Ce qui a été dit tout à l'heure par le directeur de l'établissement public foncier régional se retrouve tout à fait dans les Alpes-Maritimes, de manière encore plus exacerbée :

- un département excentré ;
- une zone de montage descendant jusqu'à la mer ;
- une véritable conurbation à très forte densité de population sur la bande littorale ;
- un environnement de très grande qualité ;
- des surfaces agricoles faibles, à maintenir absolument ;
- d'importantes zones à risques ;
- une très forte pression foncière ;

- un développement économique spécifique avec une prépondérance du tourisme (nous sommes l'une des premières destinations de province) et un tertiaire supérieur très développé avec des pôles d'excellence.

En 30 ans, l'urbanisation a gagné progressivement toutes les surfaces utilisables. Il reste encore quelques possibilités, mais elles sont très limitées. Les densités sont très élevées : de 2 habitants/kilomètres carrés dans la zone de montagne à plus de 5 500 au Cannet et 4 500 sur Nice. Ce sont les plus fortes densités de France après l'Ile-de-France. Les densités des logements et des activités se recourent. Les flux de déplacements journaliers sur la bande littoral sont considérables : on dénombre plus de 3 millions de déplacements par jour

Le constat est le suivant : une mauvaise accessibilité des Alpes-Maritimes (Nice est l'agglomération la plus mal desservie par le ferroviaire de France), un département qui est un couloir de transit international avec l'autoroute A8 qui voit le trafic fret augmenter de plus en plus, des infrastructures de transport existantes saturées ou proches de la saturation. L'aéroport international Nice Côte d'Azur, le 2^{ème} aéroport français, sera saturé dans 10 ans : on ne peut pas et on ne veut pas l'étendre. L'A8 est très chargée et présente un niveau de dangerosité important. C'est la seule infrastructure avec des risques d'isolement total du département. Enfin, l'infrastructure ferroviaire littorale est totalement saturée, ne permettant pas de supporter l'offre TER nécessaire.

L'ensemble des acteurs ont défini des objectifs de développement durable :

- conforter et développer le rayonnement et les fonctions internationales de cet espace (de ce point de vue, la LGV est quelque chose d'important) ;
- maîtriser l'urbanisation et la croissance démographique tout en n'empêchant pas le développement et le dynamisme économique et l'emploi ;
- permettre une meilleure accessibilité interne par le développement du ferroviaire et des transports collectifs ; c'est le noyau dur de l'ensemble du projet de territoire des Alpes-Maritimes ;
- réduire les nuisances liées notamment au transit de fret international sur route ;
- mettre en place un développement économe de l'espace, avec des politiques volontaristes.

Des choix forts en faveur des transports collectifs : la grande vitesse pour les longues et moyennes distances, les TER et les transports collectifs pour les courtes distances (transports départementaux, tramway sur Nice, navettes maritimes), un choix en termes de desserte TGV en direction des gares situées au cœur des zones denses d'urbanisation et connectées aux réseaux TER et transports en commun, et non vers de nouvelles gares risquant d'accélérer le mouvement de périurbanisation et l'urbanisation du moyen pays.

Quel projet LGV pour les Alpes-Maritimes ? Il ne s'agit pas simplement d'un projet pour desservir les Alpes-Maritimes, mais d'un projet international à réaliser en 2 phases : une première phase jusqu'à Nice et une deuxième phase poursuivant jusqu'à l'Italie. La 1^{ère} phase permettra des avancées très importantes, même si elle ne nous satisfait pas totalement. Elle permettra de faire un transfert de l'avion vers le fer, notamment sur les liaisons Paris-Nice, et à l'aéroport de se redévelopper à l'international, d'alléger les voies classiques, de construire pour demain l'arc méditerranéen et de permettre des liaisons intercity.

Voilà comment nous voyons les arrivées. La LGV desservirait l'agglomération Cannes-Grasse-Antibes avec une desserte à Cannes Centre, notamment par la ligne Cannes-Grasse, et arriverait le plus directement possible sur Nice St Augustin, sans gêner la ligne littorale.

La gare St Augustin sera un pôle multimodal avec un positionnement au cœur de toutes les arrivées de modes de transport. Vous voyez sur cette carte l'arrivée du TGV en bleu, la gare, le grand quartier d'affaires St Augustin autour et puis les connexions avec les lignes de tramway, les lignes ferroviaires et l'ensemble du dispositif aéroport et navettes maritimes.

Annie CANIS MILETTO

Merci. Monsieur Giraud, votre temps d'intervention est un peu raccourci.

Patrick GIRAUD

En 3 minutes, quels sont les éléments clés ? D'abord, la gare dessert un territoire qui est déjà construit. C'est un territoire en renouvellement urbain. Cette gare est connectée au littoral et à un grand territoire de la plaine du Var que l'on peut et que l'on doit aménager avec des systèmes de protection-développement. La communauté d'agglomération a développé deux manières d'aborder le problème.

- une stratégie territoriale au niveau de la plaine du Var, avec une réflexion menée dans le cadre de la DTA sur l'aménagement complet de la plaine du Var ;
- un projet plus précis sur le pôle de St Augustin où la CANCA a commencé à régler les problèmes d'infrastructures pour rentrer dans la ville et à développer des projets tout autour (requalification du quartier des moulins qui est une ancienne ZUP, développement du MIN, développement du centre d'affaires Arenas, opération économique Nice Méridia).

Comme nous sommes en territoire dense, nous mettons en place tous les transports en commun et nous essayons de combiner toutes les échelles de déplacement (européen, national, régional, local).

La gare est fabriquée aussi en fonction de l'aéroport.

L'agglomération met en place deux politiques foncières : une première politique foncière autour de la gare, où les collectivités sont propriétaires de la majorité des terrains. Il y a une stratégie qui est en train de s'élaborer à l'échelle de la plaine du Var pour son aménagement avec en particulier l'EPFR.

Dans une première phase, en déplaçant la N7, on peut construire un ensemble qui a un vrai statut face à l'aéroport. Dans un deuxième temps, on met en place les deux phases après libération éventuelle des terrains complets au nord pour faire un grand centre d'affaires.

Annie CANIS MILETTO

Merci d'avoir rattrapé le temps. Nous passons maintenant à la table ronde et au débat avec le public. Monsieur Bouisson, vous avez dix minutes.

Table ronde et débat avec le public

Michel BOUISSON, président de l'association de défense des intérêts des propriétaires agricoles de Puget Ville

Moi, je ne suis pas du tout un expert. Je vis dans une région, dans un département, dans une commune, dans un canton en lien direct avec les problèmes qui nous concernent aujourd'hui, c'est-à-dire le foncier, parce que je suis agriculteur. Je m'exprime ici en tant qu'agriculteur, en tant que président de l'association de défense des intérêts des propriétaires agricoles de Puget Ville et en tant que président du collectif TGV Sud Var.

Je suis agriculteur depuis plusieurs générations dans ma famille et j'ai pu, à ce titre, voir l'évolution sur les deux générations qui m'ont précédé et celle-ci. Avant, le foncier agricole était un échange entre professionnels, un échange local, un échange directement lié au produit escompté de la terre. Aujourd'hui, compte tenu de l'attrait de la région, les échanges dépassent les agriculteurs et n'ont plus rien à avoir avec le produit agricole. Ceci concerne aussi bien les petites surfaces qui sont prisées pour terrains de week-end en espérant mieux que les grands domaines qui, eux, sont recherchés pour des investissements que nous agriculteurs ne pouvons pas réaliser.

Dans ce contexte particulier, je vais vous parler du canton de Cuers, celui où je vis, celui que je connais, celui où doit s'implanter la gare de Nord Toulon.

Le canton de Cuers est une plaine de 5 000 ha de vignobles, majoritairement en AOC Côtes de Provence, soit 20 % de l'appellation. En plus, il y a un dossier de sous-appellation régionale qui est en cours et qui doit aboutir à terme à la création de l'appellation Pierrefeu. Le canton de Cuers, ce sont 3 caves coopératives, 38 domaines, 543 exploitants. Dans le canton, la viticulture a une importance économique considérable : un agriculteur fait travailler 3 personnes.

Comment une nouvelle gare TGV va-t-elle modifier le paysage que nous connaissons aujourd'hui ? Quel que soit le scénario retenu, l'emprise des voies seraient de 50 à 80 ha pour la seule traversée du canton. Quelles que soient les précautions prises, une grande partie de ces 50 à 80 ha concerneraient des vignes. La gare en elle-même est prévue pour 2,4 millions de passagers (contre 1,8 million pour Valence). La gare sera bien plus gourmande. D'abord, parce qu'elle ne pourra pas s'installer à flanc de coteau. On nous parle souvent de voie ferrée à flanc de colline pour éviter les terres agricoles. La gare, elle, sera dans la plaine, là où se trouvent les vignes. La gare consommera 30, 70, peut-être 100 ha, car les annexes sont très importantes.

L'évolution qui va se créer autour de cette gare est ce qui nous inquiète le plus. Quelle sera cette évolution ? On parle de 80 à 100 ha pour la gare et de 50 à 80 ha pour les voies. Vous allez me dire que cela ne représente que 5 % du territoire du canton de Cuers et que ces 5 % perdus ne vont pas mettre l'agriculture en péril. Globalement non, mais ponctuellement oui. Certains domaines seront directement impactés, certaines caves coopératives seront directement impactées. Tout cela, nous l'avons exposé dans divers cahiers d'acteurs que nous avons établis avec le syndicat des caves coopératives, avec la cave coopérative de Cuers, avec le syndicat des Côtes de Provence.

Au-delà des incidences directes, la création de ce pôle va transformer radicalement le paysage environnemental et économique du secteur. C'est autour de ce pôle que vont s'installer et se développer tous les aménagements que ne manquera pas d'apporter cet outil exceptionnel de

communication que sera le TGV et la gare. La bande littorale et TPM ne pourront pas absorber ce formidable afflux de population. Les touristes, n'oublions pas pour quelle raison ils viennent chez nous : la nature. Si le Var est le 1^{er} département touristique, c'est parce qu'il a les qualités de l'être : si on le transforme, le tourisme disparaîtra.

La plaine de Cuers est idéalement située pour absorber cet afflux de population : elle est située près de la mer, près de Nice, avec la LGV, elle sera près de Paris, de toutes les métropoles nationales et internationales. On redoute que cet effet de tache d'huile dont on a déjà parlé ne se produise ici à grande échelle et ne transforme complètement la région de la plaine de Cuers.

Comment le foncier agricole pourra-t-il résister à cette pression urbanistique ? Le combat est perdu d'avance. La gare de nord Toulon conduirait inévitablement à la disparition du monde agricole au profit d'une agglomération toulonnaise tentaculaire. Si tel est le but recherché, il a toutes les chances d'être atteint, mais que tous ceux qui ont ce projet l'affichent clairement. S'ils se posent au contraire en défenseur d'une certaine conception de l'aménagement qui intègre et qui préserve, alors toute idée de gare nouvelle sur le secteur doit être rejetée immédiatement et classée en tête des exemples à ne pas suivre.

Si on veut préserver l'espace agricole, on peut se poser des questions et on s'en pose. Justement, nous en avons posé à nos élus, à ceux qui nous représentent, à la Chambre d'agriculture. La Chambre d'agriculture doit se prononcer le 28 avril sur le sujet, après concertation avec les autres dirigeants de l'agriculture varoise. Je ne suis pas devin, mais je peux déjà dire à peu près ce qui va ressortir de leurs discussions. Ils vont dire : « la LGV oui, mais on ne touche pas aux terres agricoles ». Alors qu'ils nous expliquent comment on va pouvoir traverser la dépression permienne de part en part sans toucher les terres agricoles, qu'ils nous expliquent comment on pourra installer des gares nouvelles sans toucher les terres agricoles. Mme Cesari-Geiger, vous avez dit clairement que vous étiez contre les gares excentrées et que vous vouliez des gares de desserte en centre ville. Cependant, j'ai vu que, dans votre projet, vous passez par Nord Toulon, qui est une gare excentrée. De même, Monsieur Vallette, lorsqu'il a soutenu le projet, a parlé de gare en centre ville, mais il a soutenu aussi la gare de Nord Toulon. Et cela, nous n'en voulons pas, parce que nous ne voulons pas que le Var soit transformé en région urbaine.

Annie CANIS MILETTO

Le débat est ouvert. Vous avez la parole.

Christian PIERRI (Vidauban)

Quels sont les outils du code de l'urbanisme qui permettent de limiter l'effet d'aubaine ? Depuis quand existe-t-il ? Pourquoi les élus ne les ont-ils pas utilisés depuis 5 ans ?

Pierre-Louis SOLDAINI

L'outil approprié de gestion de l'effet d'aubaine est la zone d'aménagement différé qui permet d'instaurer une surveillance des mutations et des prix des mutations : cet outil existe depuis 30 ans. Monsieur Bouisson, j'ai apprécié votre intervention, mais je dois dire qu'en 15 ans, 15 000 ha de

terres agricoles sont parties en fumée sans LGV. Si l'arrivée de la LGV devait provoquer une prise de conscience des acteurs pour réinvestir le champ de la maîtrise du foncier, alors faisons la LGV

André GILET, conseiller auprès du président Falco à TPM

Je remercie Monsieur Soldaini de ses propos, parce que les chiffres qu'ils viennent de citer sont exactement ceux que j'ai cités lors d'une réunion du débat public qui s'est tenue à Toulon, à la salle Franck Arnal. Dans ce département, l'absence de maîtrise foncière et les volontés personnelles des propriétaires fonciers ont conduit à laisser partir à l'urbanisation au cours des 25 dernières années 15 000 ha de terres agricoles. Il est urgent de mettre en place une politique foncière, qu'il y ait une LGV ou pas. Notre région est attractive : bon an mal an, la croissance du département du Var est le double de la moyenne nationale et supérieure de 30 % à la croissance des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes. Cette croissance n'est pas liée à la LGV puisque la LGV n'existe pas. Il n'y a pas non plus de projet Euroméditerranée. Il faut savoir que 64 % des gens qui sont venus habiter dans l'agglomération toulonnaise sont allés chercher des terrains en périphérie parce que les terrains étaient moins chers et les déplacements n'étaient pas trop onéreux. Le développement en tache d'huile a pour inconvénient que, petit à petit, la tache d'huile des prix fonciers se déplace aussi avec la mobilité des gens. Parallèlement, l'INSEE prévoit que la mobilité des gens va s'accroître de 30 %. Le problème à résoudre est de savoir quel est le mode de transport qui est le moins consommateur d'espace pour faire face à ces déplacements qui sont inéluctables car ils sont liés à la croissance démographique. Le TGV crée une infrastructure nouvelle pour que la ligne existante permette de développer les transports de proximité qui éviteront la saturation automobile. La ligne actuelle est saturée : vous dites qu'elle n'est pas saturée, mais des experts multiples disent qu'elle est saturée. On ne peut pas faire circuler sur la même ligne, qui a des caractéristiques faibles, des trains qui roulent à des vitesses très différentes. Il faut se poser la question : comment se déplacera-t-on demain dans cette région ?

Annie CANIS MILETTO

Monsieur, il faudrait conclure.

André GILET

Le 23 mars, l'agglomération TPM a adressé à la CPDP un projet de cahier d'acteur : elle propose de ne pas faire la gare de Cuers et de rechercher une gare plus proche du cœur de l'agglomération, pour éviter les effets de l'Arbois et de Valence.

M. PATUREAU, représentant de la CCI, industriel à Draguignan

Il faut se poser une seule question : veut-on ou ne veut-on pas que la région se développe ? Si on ne veut pas, on coupe l'autoroute et on reste chez soi. Il se trouve que moi, je suis industriel et que j'ai besoin de moyens de transport supplémentaires. Je ne peux pas me permettre, pour garder intacte une petite parcelle, de refuser la LGV. Si, dans vingt ans, la LGV passe au pied de mon terrain, je serai peut-être le premier à lutter pour avoir un maximum d'indemnités et je me joindrai peut-être à ceux qui, maintenant, sont contre. Si on veut que la région se développe, il me semble que la LGV est indispensable.

Michel BOUISSON

Il s'agit de savoir de quel développement on veut parler. Nous, nous avons le nôtre, peut-être que vous avez une autre conception du développement. Ensuite, nous ne cherchons pas les indemnités, nous voulons vivre dans la région.

Jean-Claude MANRIQUE, association de sauvegarde des pays de la Ste Baume et du mont Aurélien

Sur l'utilité du TGV, des personnes se sont exprimées, mais je crois qu'elles ne connaissent pas l'arrière-pays varois. La personne qui est intervenue tout à l'heure (Marylène Fora) a quitté Marseille pour Brignoles, non pas parce qu'elle avait envie de vivre à la campagne, mais parce que l'appartement coûtait trois fois plus cher à Marseille qu'à Brignoles. Aujourd'hui, elle continue à travailler sur Marseille et pour s'y rendre, elle est obligée de prendre sa voiture car il n'y a aucun train. Vous parlez de TER le long du littoral, mais nous dans l'arrière-pays, nous n'avons rien. Je l'ai déjà dit à Marseille. Si nous avons de la famille qui est hospitalisée, elle est hospitalisée à Marseille ou à Toulon. Les vieilles personnes qui se sont retirées dans l'arrière-pays varois sont obligées de passer des heures dans l'autocar pour aller voir leur époux en train de mourir à l'hôpital. Et vous nous parlez de TGV. Moi, je ne comprends pas. Parlez-nous des TER dans l'arrière-pays et là, je commencerai à avoir une oreille pour le TGV.

J'ai participé à plusieurs réunions. 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, je doute que la ligne unique entre Paris et Valence soit capable d'absorber tous les TGV supplémentaires que Réseau Ferré de France prévoit de faire passer à l'horizon 2015-2020.

Le seul moyen d'action que l'on a face à ces certitudes, c'est notre bulletin de vote. Il ne faut pas oublier que l'on peut voter contre quelque chose qui n'a rien à voir avec le TGV.

Philippe MARZOLF

J'aurais préféré que vous me parliez du vote pour les élections locales ou départementales.

Michel CROC, directeur régional PACA de Réseau Ferré de France

La zone de Rousset est proche de l'autoroute et subit aujourd'hui les vibrations des camions. Nous n'avons pas du tout l'intention d'obliger une usine de Rousset à fermer.

Sur Paris-Valence, on a expliqué l'autre jour que la fréquence pourra passer de 12 TGV/h aux heures de pointe aujourd'hui à 15 TGV/h toute la journée dans quelques années, grâce aux progrès de la signalisation. Plus le réseau TGV s'étend, moins les TGV sont concentrés sur des heures de pointe.

Enfin, sur les TER dans l'arrière-pays, je rappelle que dans le moyen var, il y a la ligne Carnoules-Gardanne dont la mise en service a été étudiée, mais pas encore été décidée.

René MEISSONNIER, le maire des Arcs

Vous voyez que je suis patient et vous voyez aussi qu'il y a encore des élus dans cette salle. Je suis élu des Arcs, je suis élu de la communauté d'agglomération, j'ai à mes côtés le conseiller général du canton de Lorgues. Il y a encore des élus dans cette salle.

Je voudrais vous dire d'abord que le débat public est très important, parce que c'est un dispositif récent. C'est un élément démocratique supplémentaire. Essayer, comme je l'ai vu à Toulon et dans d'autres régions, de faire en sorte que ce débat public soit rétrogradé à une place qui ne doit pas être la sienne, ce n'est pas un bien pour la démocratie.

De la salle

Pas de leçon !

René MEISSONNIER

Je ne donne pas de leçon, mais je n'en reçois pas. On a parlé deux fois des Arcs ce soir. Permettez que je réponde.

J'ai organisé une réunion publique vendredi aux Arcs pour parler de l'opportunité de la ligne LGV. Il y avait autant de personnes que ce soir. Nous avons débattu pendant 2 heures en toute sérénité, la cave coopérative faisant entendre sa voix dans le cadre d'un débat, c'est-à-dire avec des arguments. J'ai entendu des arguments ce soir, que je n'avais pas entendus à Toulon.

Contrairement à ce que j'ai pu entendre, les élus ne subissent pas, ils travaillent sur l'aménagement de leur territoire. La révision du POS valant PLU sera applicable aux Arcs au mois d'octobre. Elle prévoit une augmentation de 20 % des terres agricoles aux Arcs. 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. Je voudrais que l'on débâte sereinement de ce que doit être l'utilisation de ce territoire. Le maire de Draguignan, la commune la plus importante de la région, est parti, il ne peut plus en attester, je vais le faire pour lui. Le schéma de cohérence de l'agglomération dracénoise sera applicable et prévoira des ZAD pour maîtriser le prix du foncier. Je suis venu ce soir pour noter ce que les administrés attendent des élus sur la maîtrise du foncier. Si nous créons de l'aménagement du territoire et du développement économique, c'est pour nos populations et pas pour les touristes. Nous serons attentifs à ce que vous direz. Si le discours s'arrête à « non au TGV », c'est trop court. Merci.

Christian MOULIN (association de sauvegarde des pays de la Ste Baume et du Mont Aurélien)

Les élus lancent des idées dans un débat et ne sont pas capables de les assumer. J'avais des questions à poser à ces gens, mais ils sont partis. Quand on n'a pas la franchise d'assumer jusqu'au bout, on ne s'investit pas dans un débat.

Je fais partie de ceux qui ont mis le chahut à Toulon, mais je respecte le débat public, contrairement à certains élus qui ne participent pas au débat. Si le chahut est venu à Toulon, c'est suite au comportement de certains élus.

Maintenant, j'ai été très choqué par un propos du maire de Draguignan, quand il a dit que des chômeurs viennent vivre leur chômage au soleil. Qu'est-ce que c'est que ce mépris des chômeurs ! C'est dommage qu'il ne soit plus là. Je serai obligé de passer une demi-heure pour lui écrire un courrier, parce que je ne peux pas laisser passer des propos pareils.

Quand on va demander les indemnités, il ne faudra pas être trop gourmands, parce que je vous rappelle que ce projet n'a pas de financement. Par conséquent, c'est nous qui allons le payer. Plus nous demanderons d'indemnités, plus nous payerons.

Enfin, je m'adresse à Réseau Ferré de France : quand on part de Toulon en fin d'après-midi et que l'on sort à Cuers pour prendre la route de Brignoles, il y a un bouchon d'une centaine de mètres tous les soirs, parce qu'un grand nombre de gens travaillent à Toulon et habitent sur le plateau d'Issole voire à Brignoles. Comment le TGV va-t-il résoudre ce problème de circulation entre Toulon et Brignoles ?

Michel CROC, directeur régional PACA de Réseau Ferré de France`

Ce n'est pas le TGV qui va résoudre les problèmes entre Toulon et Brignoles, mais le fait qu'il y aura dans la région quatre voies de chemin de fer au lieu de deux. Pour les déplacements de proximité, la voie existante sera libérée des TGV. Cuers n'est pas si loin de Carnoules.

De la salle

Non. !

Michel CROC, directeur régional PACA de Réseau Ferré de France`

Je suis content, parce que nous avons un nouveau projet ferroviaire à faire dans le Var, pour rejoindre Brignoles.

Mme CHEVRET

Quand j'entends les personnes des Alpes-Maritimes parler de stratégie territoriale, la réflexion est un peu tardive me semble-t-il, parce que, pour éviter la saturation et l'asphyxie, il fallait y penser avant. C'est ce que nous, gens du Var, nous faisons aujourd'hui.

Patrick GIRAUD

Nous pensons que le développement de notre territoire nécessite absolument la mise en place d'un maillage de lignes de chemin de fer. C'est pourquoi nous demandons la connexion avec l'Italie dans un deuxième temps. Nous pensons qu'il est impératif d'avoir une deuxième ligne SNCF qui traverse notre territoire. Toutes proportions gardées, il nous semble que la même question se pose

au niveau de la région. Si demain, il n'est pas mis en place une 2^{ème} ligne SNCF à travers la région, on va au devant de graves ennuis de déplacement. Après, où faut-il faire passer cette ligne ? Je n'en sais rien, mais il en faut une deuxième.

Mme CHEVRET

Ce qui nous est proposé n'est pas forcément un maillage. Ce sont les TER qui peuvent faire le maillage et non pas la LGV qui ne bénéficie pas aux habitants de la région.

Marylène FORA (association de protection du site brignolais)

J'habitais Marseille, donc je peux en parler. Je voulais répondre à Monsieur Soldaini qui disait « on ne va pas refuser le TGV par peur de l'augmentation des prix de l'immobilier ». Je ne suis pas d'accord, parce que le premier TGV qui est arrivé à Marseille, celui des années 80, le TGV orange, n'a pas provoqué une augmentation des prix de l'immobilier. Pourquoi ? Parce que ce projet LGV est un pur projet marketing. Ce projet a vocation à transporter des personnes bien spécifiques, des touristes et des chefs d'entreprise qui veulent travailler à Paris et habiter sur la Côte d'Azur. Pour le TGV des années 80, le prix du billet était accessible à tout le monde, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. C'est bien la preuve d'une politique bien précise.

Deuxième problème, Euroméditerranée, il est dommage que Monsieur Vallette soit parti. Sur Euroméditerranée, on attendait beaucoup d'entreprises : aujourd'hui, c'est un peu un fiasco. Or ces entreprises ont été construites en détruisant des logements. Si des gens sont partis habiter à la périphérie de Marseille, ce n'est pas parce qu'ils avaient envie d'entendre les petits oiseaux, mais parce qu'ils n'avaient pas le choix. Les logements ont été détruits pour en faire des bureaux énormes. Si c'est vrai ! Monsieur, vous n'y habitiez moi, moi j'y habitais ! Il y avait des logements à la porte d'Aix, cours Belsunce, etc. Ce sont des logements insalubres à l'heure actuelle. On est en train de les rénover, mais la rénovation ne va pas aussi vite que la demande : c'est pourquoi les gens sont obligés de partir habiter en périphérie. C'est une obligation, ce n'est pas une volonté.

Annie CANIS MILETTO

Vous voulez une réponse tout de suite ou vous avez encore une troisième question ?

Marylène FORA

Sur Euroméditerranée, les entreprises ont créé des emplois, mais elles n'ont pas forcément embauché des gens d'ici. Je dirais même que la part des emplois occupés par des chômeurs d'ici est faible. En plus, les chômeurs, quand ils retrouvent du travail, commencent par avoir un petit revenu : comment peuvent-ils faire pour se loger ? Monsieur Alfonsi, représentant de Monsieur Vauzelle, m'a répondu lors de la réunion de lancement à Toulon : « Nous ferons des logements sociaux ». Enfin, si les chômeurs arrivent à se loger, comme la LGV va être financée à 90 % par les collectivités – c'est ce qui a été dit –, ils n'arriveront pas à payer les impôts et ils seront obligés de partir ailleurs. Est-ce cela un développement durable ? Quand on parle de développement durable, il faut d'abord penser aux habitants de la région. C'est eux qui font l'économie. Les gens viennent

dans la région pour la qualité de vie. On assiste à un retour vers l'agriculture biologique : ce n'est pas pour rien. Les foires artisanales se développent dans la région.

Michel CROC, directeur régional PACA de Réseau Ferré de France

Je ne répondrai pas sur la vie au quotidien dans le Var parce que je ne la connais pas. En revanche, je connais bien la vie au quotidien dans Marseille pour y avoir construit la deuxième ligne de métro dans les années 80. Le programme Euroméditerranée n'est pas limité aux bureaux qui se construisent à la Joliette. Il monte jusqu'à la Gare St Charles. Entre la Joliette et la gare, un vaste programme de réhabilitation des logements est engagé. Vous avez raison : cela ne va pas assez vite. A la gare St Charles, des investissements sont consentis pour en faire une véritable gare multimodale. Le projet LGV PACA s'inscrit dans ce cadre. Ce n'est pas un avion qui va traverser la région.

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

J'ai entendu ce soir beaucoup de personnes vanter les mérites du TER, mais les mêmes personnes s'opposent au passage du train Carnoules-Brignoles et ont déposé un recours en conseil d'Etat pour empêcher le doublement de Marseille-Aix. Il faut être conséquent !

Jean-Claude PIPINO (association de sauvegarde des pays de la Ste Baume et du Mont Aurélien)

Monsieur Patouillard, je ne vous laisserai pas dire n'importe quoi. Je suis conseiller municipal de St Maximin et je suis depuis deux mandats demandeur de la réouverture de la ligne Carnoules-Gardanne. Par contre, je n'apprécie pas du tout ce que vous voulez faire de cette ligne : un TGV bis. Les gens veulent le TER mais pas un TGV bis.

Je voudrais remercier Madame Roche de l'honnêteté de sa prestation sur la gare aéroport de Valence dont tout le monde sait que c'est un échec manifeste. Je m'étonne que certains puissent penser que l'apport d'un certain type de transport ait pu participer au développement. Moi, je vous donne mes chiffres. Ce sont ceux d'un chef d'établissement de l'Education nationale. Quand je vois les pertes d'élèves que nous avons dans certaines villes et les transferts que nous avons vers d'autres régions, j'ai le droit d'être inquiet.

Que se passe-t-il aujourd'hui ? Il est dommage que le représentant de la communauté urbaine de Marseille soit parti. On a laissé les centres villes dans un tel état d'abandon que les gens en ont eu assez et sont partis vivre ailleurs. De ce fait, on a vu des espaces naturels et des terres agricoles grignoter. Les agriculteurs ont été condamnés à vendre : la paupérisation de l'agriculture varoise a été telle qu'ils n'ont plus pu vivre sur les exploitations de leurs parents. C'est au prix de sacrifices énormes que l'agriculture varoise s'est redressée. Aujourd'hui, qu'est-ce qu'on veut faire de l'agriculture varoise ? On veut en faire la plateforme de la future LGV. Non, non et non ! A ceux

qui soutiennent que l'on trouve dans le haut var des espaces vierges, je réponds qu'ils se trompent car on est en train de replanter des oliviers. Laissons à ces agriculteurs le soin de ne pas faire de la vigne, mais de faire de l'olive dans des endroits très pauvres et dont ils vivent difficilement. C'est dans ces endroits que l'on va avoir une richesse, parce que, tout simplement, il y a un développement, durable cette fois, possible.

Je voudrais répondre au juriste qui vient de s'exprimer sur les expropriations. Mesdames et messieurs de Réseau Ferré de France, vous le savez aussi bien que moi, mais vous êtes très discrets là-dessus. S'il y a eu des expropriations correctes sur le Valence-Marseille, il faut le mettre sur le compte de l'action de l'union juridique Rhône-Méditerranée qui vous a donné du fil à retordre. Les expropriés se sont regroupés en coordination associative et vous n'avez pas pu travailler les gens individuellement comme vous avez l'habitude de le faire.

L'impact du TGV a été considérable sur Marseille et en particulier sur la spéculation immobilière. Tout le monde s'y accorde. Alors qu'il n'y a pas encore de gare dans le Var, nombre de dépliants publicitaires d'un certain nombre d'officines se vantent déjà de leur proximité avec une gare TGV.

Michèle ROCHE, Rovaltain

La problématique des gares excentrées est très difficile, elle suppose que le territoire s'organise, mais je pense que l'échec aurait été vraiment patent s'il n'y avait pas eu de gare TGV sur le territoire d'Valence.

Jean-Marie MARTINEZ, Directeur général des services de l'agglomération

Quelqu'un a dit dans la salle que le TGV ne servait pas aux locaux. Je viens de passer neuf ans à travailler à Paris et je peux vous dire que, chaque fois que je prenais le TGV, je retrouvais toujours les mêmes, le dimanche soir pour remonter sur Paris ou le vendredi soir pour redescendre sur Toulon. Sachez que le TGV sert, à 50 %, aux locaux.

Ce n'est pas le TGV qui provoque la spéculation. Aujourd'hui, des gens qui ont eu des primes d'arrachage sur des terrains où il y a du développement économique potentiel se battent sur de la spéculation, et pourtant, ce n'est pas sur le tracé de la LGV.

J'évoquerai enfin les retombées en matière d'emploi pour nos jeunes. Aujourd'hui, les jeunes qui veulent rester travailler dans la région ont du mal à trouver des débouchés. Nous avons ici un projet de pôle logistique, qui va créer des emplois peu qualifiés, mais également des emplois qualifiés à deux ou trois ans. Pour maximiser les retombées, nous anticipons les formations pour les jeunes, afin qu'ils puissent, le moment venu, trouver un emploi sur le territoire.

Monsieur LUPO, association des usagers de la gare des Arcs

Je pose la question aux deux personnes qui ont parlé des gares de Valence TGV et d'Aix TGV : quelle est la superficie d'ensemble du système ferré avec les parkings et les accès ?

Patrick MERLIN, direction des gares

Les gares d'Aix TGV et de Valence TGV ont une superficie à peu près similaire : 25 ha tout compris pour Aix TGV et 22 ha pour la gare de Valence TGV aménagements annexes compris.

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