

La LGV PACA, face aux  
- milieux naturels  
- risques  
et nuisances

Une attitude privilégiant la discrétion et la valorisation!

**Quelle place réserver au  
PROJET de TERRITOIRE ?**

Mouans Sartoux, le 7 avril 2005  
Jean-Pierre CLARAC Paysagiste DPLG

## Entre Projet de Territoire et Projet de Paysage,

il existe un espace de liberté que le Paysagiste doit savoir occuper pour composer une **VISION d'AVENIR**, proche des réalités du terrain, mais aussi **MATIERE PREMIERE** pour instaurer le débat sur la pertinence et les conditions de réalisation du projet de LGV.



Le débat n'est pas une fin en soi,

il doit permettre à tous d'être sachant et critique, il doit être maintenu ouvert et créatif.

Exemple de la traversée du TGV Méditerranée dans la ceinture verte d'Avignon



Gare TGV d'Avignon

La construction d'une gare et d'une ligne à Grande Vitesse constituent un réel bouleversement dans le fonctionnement d'un territoire.

Mais **si ces territoires se préparent 15 ans à l'avance** pour vivre avec ce bouleversement, alors l'évènement peut être heureux.

15 ans, c'est le temps qu'il faut pour:

- **démolir et reconstruire ailleurs** et ainsi éviter des drames humains.
- **réorganiser les installations bâties** situées dans les sites sous influence directe de la Ligne à Grande Vitesse.
- **recomposer le territoire** en tenant compte de ces nouvelles données issues de la nécessité de construire la ligne.

Il faut inventer une **SOLIDARITE** pour financer **les recompositions territoriales** le long et en profondeur de l'Axe.



Il serait  
inacceptable  
que seules les  
villes  
accueillant les  
arrêts, profitent  
de l'élan  
économique  
induit par les  
diminutions des  
temps de  
déplacement  
entre les villes  
capitales.



Coupure du TGV entre Caumont sur Durance et la Durance



Terrain isolé par le TGV dans la ceinture verte d'Avignon

Sur tout le territoire national et plus particulièrement en Méditerranée, des mutations sont en cours:

Le découpage parcellaire, hérité du temps où nos villages vivaient en autarcie, n'a jamais été mis en question.

Nos forêts sont constituées de petites parcelles appartenant à des fils et petits fils d'agriculteurs. Leur exploitation rationnelle est impossible. La lutte contre les feux de forêt et la gestion raisonnée du couvert forestier est impossible en l'absence du regroupement foncier.

Si l'arboriculture, la viticulture et la grande culture connaissent des replis, **alors les broussailles ou le maquis s'installent**, fermant ainsi des paysages qui étaient maintenus ouverts et dégagés par le travail des hommes.

Mettons à profit les 15 à 20 ans qui nous séparent du projet en fonctionnement, pour

« **Recomposer les territoires sous influence directement concernés par le futur tracé** »



Un vrai projet de composition territoriale doit s'appuyer sur:

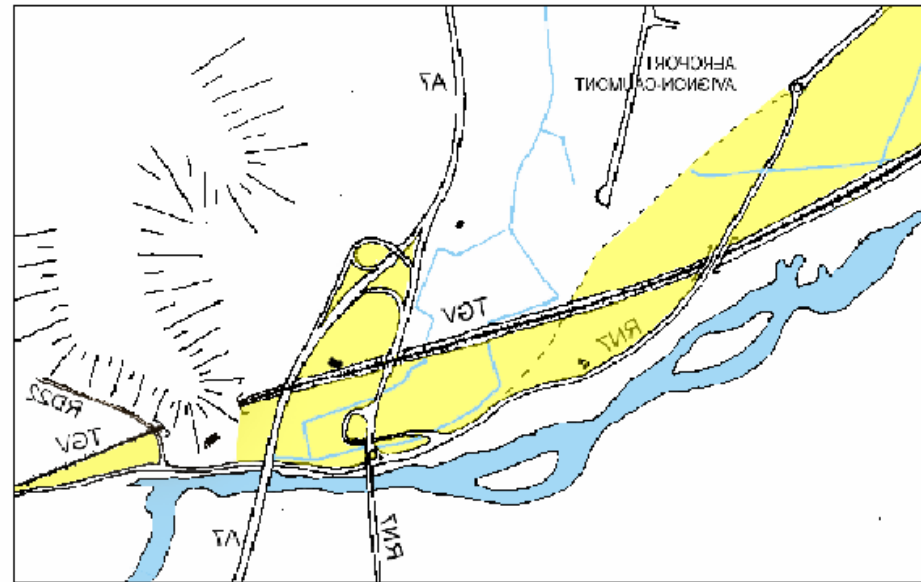
- **les caractéristiques physiques et humaines** des territoires concernés,
- **le découpage parcellaire,**
- **la valeur économique des produits** issus de cette terre,
- **la magie des lieux,**

et il faut vérifier que:

- en hiérarchisant les fondements physiques du territoire,
- en regroupant les parcelles rurales,
- en mettant en culture de nouvelles productions,
- en fixant de nouvelles populations,

**nous risquons de mieux mettre en avant les valeurs exceptionnelles des territoires concernés et favoriser une connaissance plus fine des paysages contemporains.**





Les friches sur le secteur de Bonpas en 2000

J'admets que :

Du point de vue de RFF, un tracé c'est 95% de partie courante et 5% de situation exceptionnelle.

Du point de vue du riverain, seule est importante la façon dont la ligne va modifier la perception de son territoire.



Photo aérienne du site stratégique de Bonpas 2000

Pour le Paysagiste, une seule parcelle modifiée, et tout **l'équilibre précédent est perturbé** et c'est tout un système complexe que l'on va devoir **reconstruire sans attendre.**



Je soutiens que les fondements du territoire doivent être renforcés, soulignés et mis en valeur:

- les réseaux d'évacuation des eaux pluviales recalibrés
- les lisières des boisements traversés par la ligne, renforcées,
- les masses végétales soulignées
- etc...





A force de vouloir s'effacer et se confondre dans le paysage, les concepteurs des lignes mettent en avant la discrétion et ils sont prêts à planter des millions d'arbustes pour soit-disant intégrer l'ouvrage technique à son environnement.

Avec le temps, ces rajouts disparaissent.

Ne vaut-il mieux pas:

- **ETRE ELEGANT** dans la manière de faire
- utiliser des techniques et des matériaux contemporains, défiant l'usure du temps
- **ETRE CONTEXTUEL** et s'interdire d'imposer un standard
- **EVITER les mises en couleur** (bleu) et les fioritures et la gesticulation architectonique (trop souvent utilisés le long des aménagements linéaires, routes et ligne)

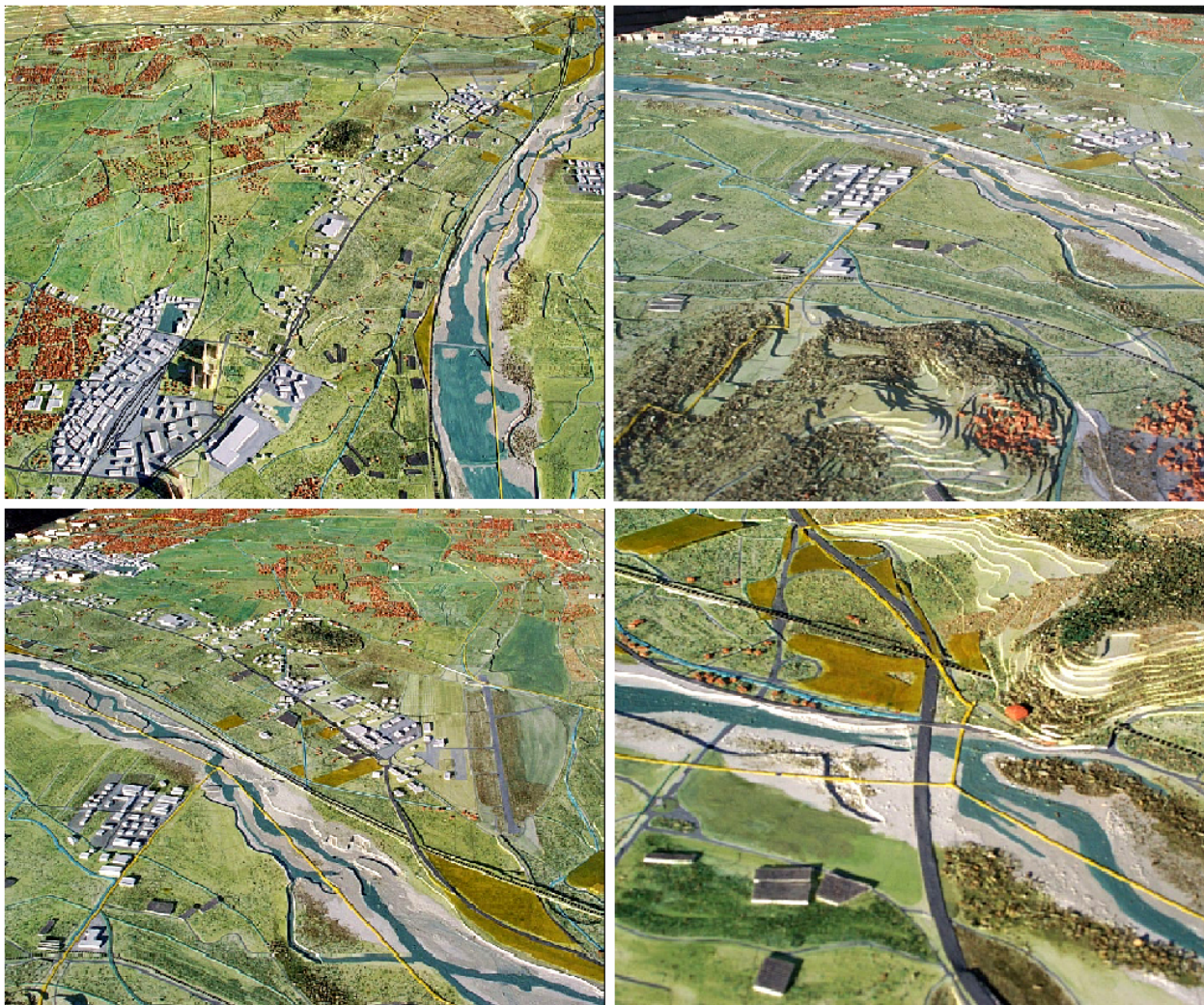
Enfin, il faut regrouper des forces de propositions pour que:

la construction de la ligne soit l'opportunité d'identifier 4 ou 5 sites à enjeux et les transformer en « **Grands Projets de Territoire** ».

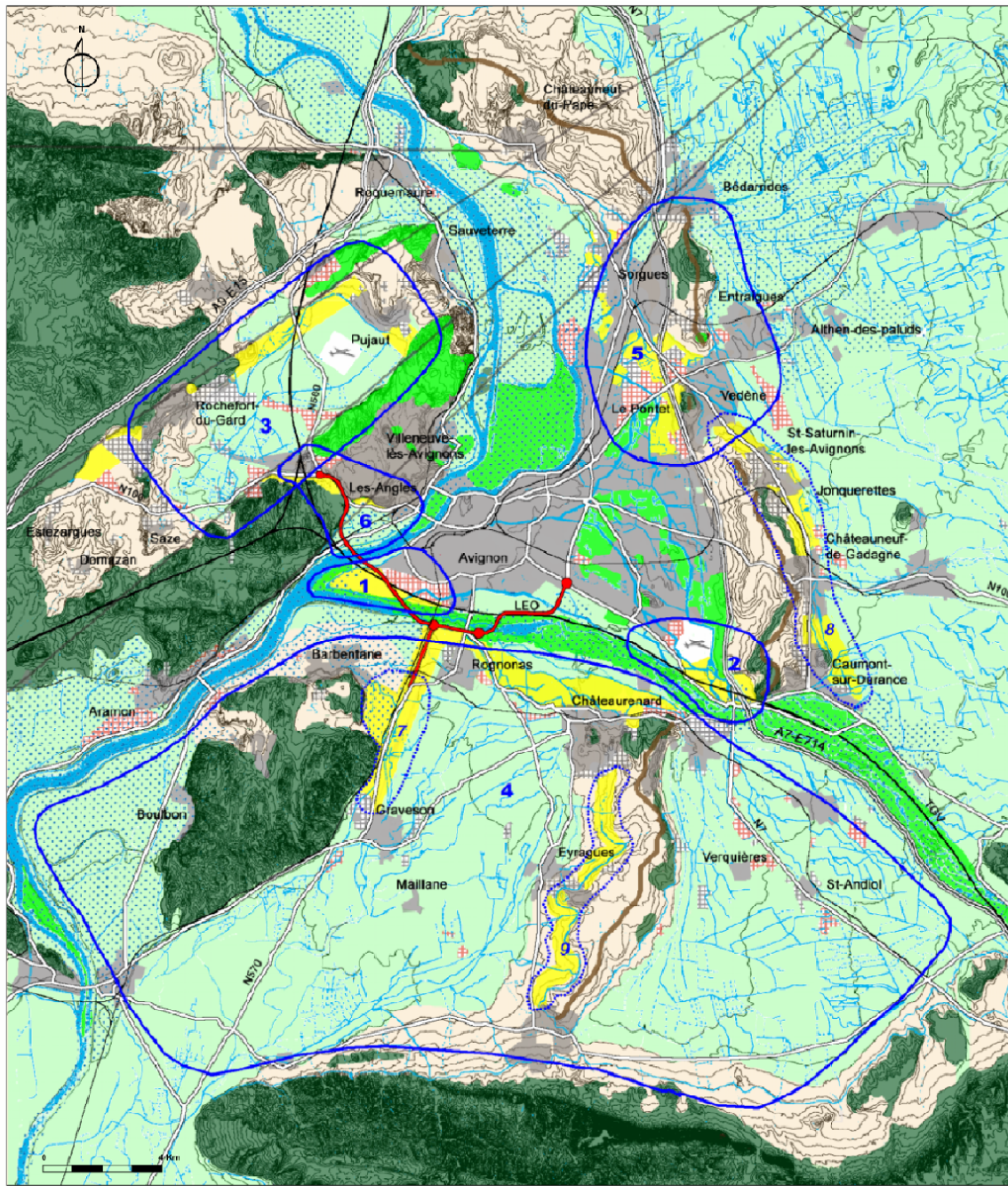
Il revient à RFF d'être moteur et accompagnateur de ces grandes mutations.

Car on ne peut pas se contenter de traverser un territoire, il faut profiter de l'événement pour transformer **les sites stratégiques en sites de projets maîtrisés** et voulus par l'homme, sites d'accueil de futurs projets économiques et humains.

## L'INSTALLATION DE LA LIGNE TGV SUR LE SITE STRATEGIQUE DE BONPAS OBLIGE A INVENTER UN PROJET



Extrait de l'Etude Paysagère du Site Stratégique de Bonpas réalisée par l'Atelier Clarac pour La DDE Vaucluse et la COGA (2002)



- 1 LA COURTINE**
- 2 LA DURANCE URBAINE ET LE SEUIL DE BONPAS**
- 3 LA PLAINE DE PUJAUT**
- 4 LA RIVE GAUCHE DE LA DURANCE**
- 5 LE TRIANGLE DE VEDENE, SORGUE, ET LE PONTET**
- 6 LA PLAINE DES ANGLES**

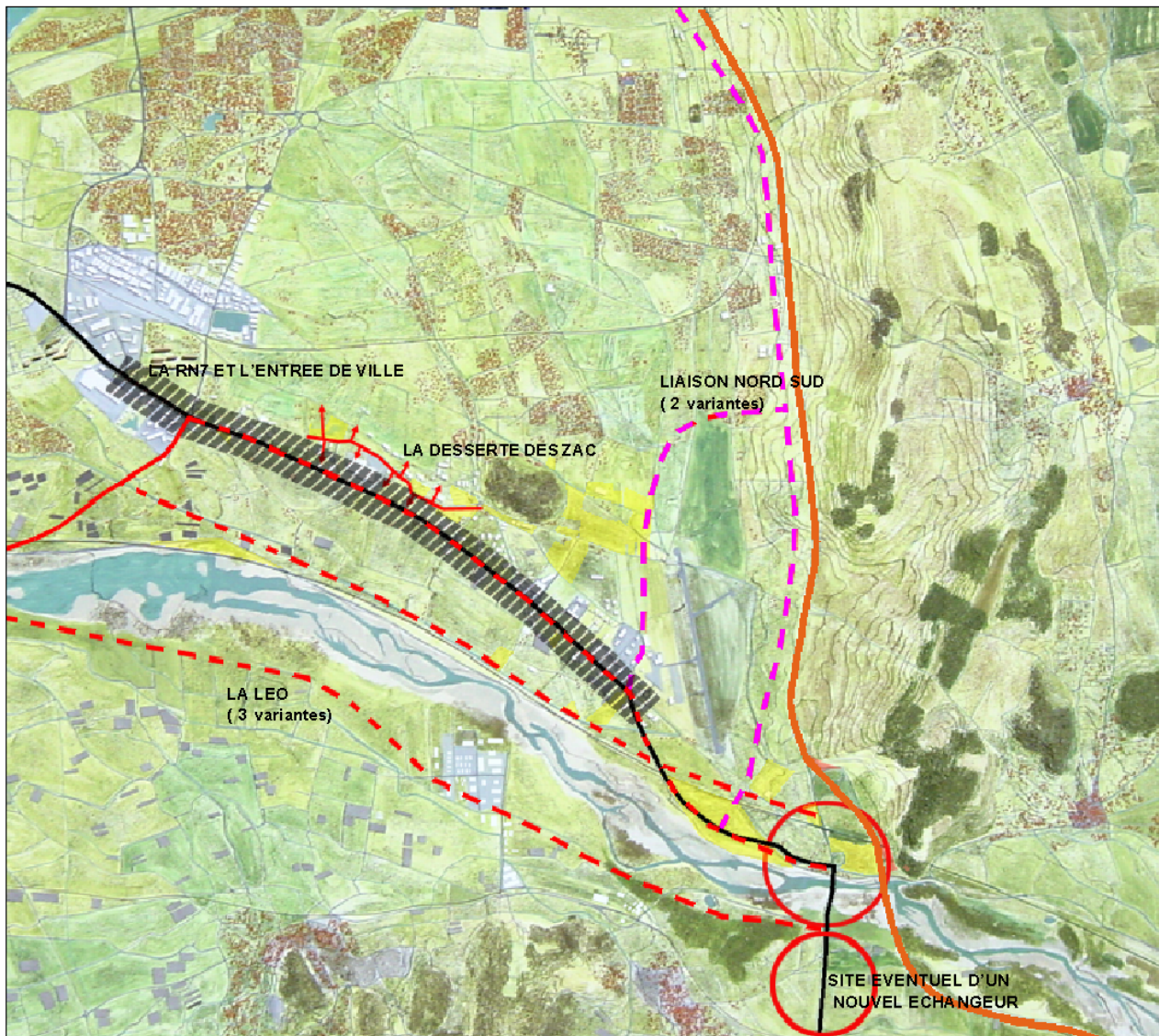
Dans un rayon de 15 km autour d'Avignon, 40 communes accueillent 240 000 habitants.

Pour les 15 à 20 ans qui viennent, identifions les sites à enjeux et inventons leur un avenir.

## **CARTE DE SYNTHÈSE DU BASSIN DE VIE D'AVIGNON**

**Etude Paysagère du Bassin de Vie 13 d'Avignon - Avril 2001**

# RENCONTRE A LA DDE VAUCLUSE



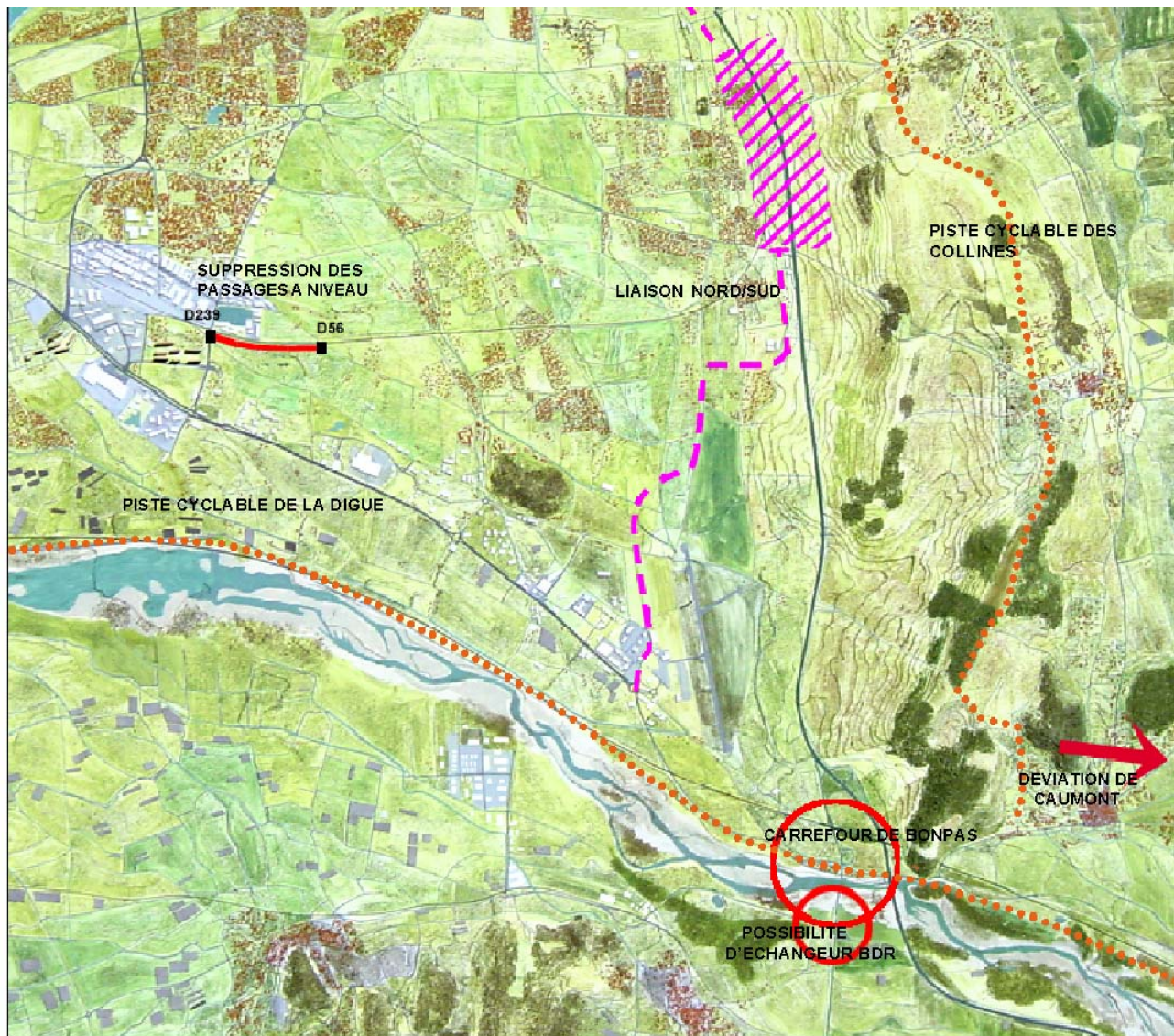
## LES ENJEUX

- L'état doit se réappropriier la RN7
- Désaturer les réseaux de voies existants
- Restructurer les déplacements dans le territoire d'Avignon
- Résoudre le nœud du carrefour de Bonpas (échangeur autoroutier)

## LES PROJETS

- Tracé de la LEO, liaison est-ouest (3 variantes possibles à ce jour)
- Mise en place du tronçon central de la LEO avec raccordement sur la RN7 au carrefour de l'Amandier
- Création d'une voie de desserte pour les ZAC et commerces situés au nord de la RN7 en cours de réalisation
- Recherche d'une liaison Nord-Sud
- Mise en sécurité du carrefour de Bonpas

# RENCONTRE AU CONSEIL GENERAL DU VAUCLUSE



## LES ENJEUX

- Résoudre le nœud du carrefour de Bonpas car l'axe A9/A7/A51 est très important pour le département et pour l'état

- Eviter un trop grand nombre d'échangeurs avec la mise en place de la LEO

- Réduire les accès directs avec la RN7

## LES PROJETS

- Suppression des passages à niveau 2 et 3 (D239 et D56) vers 2003-2004

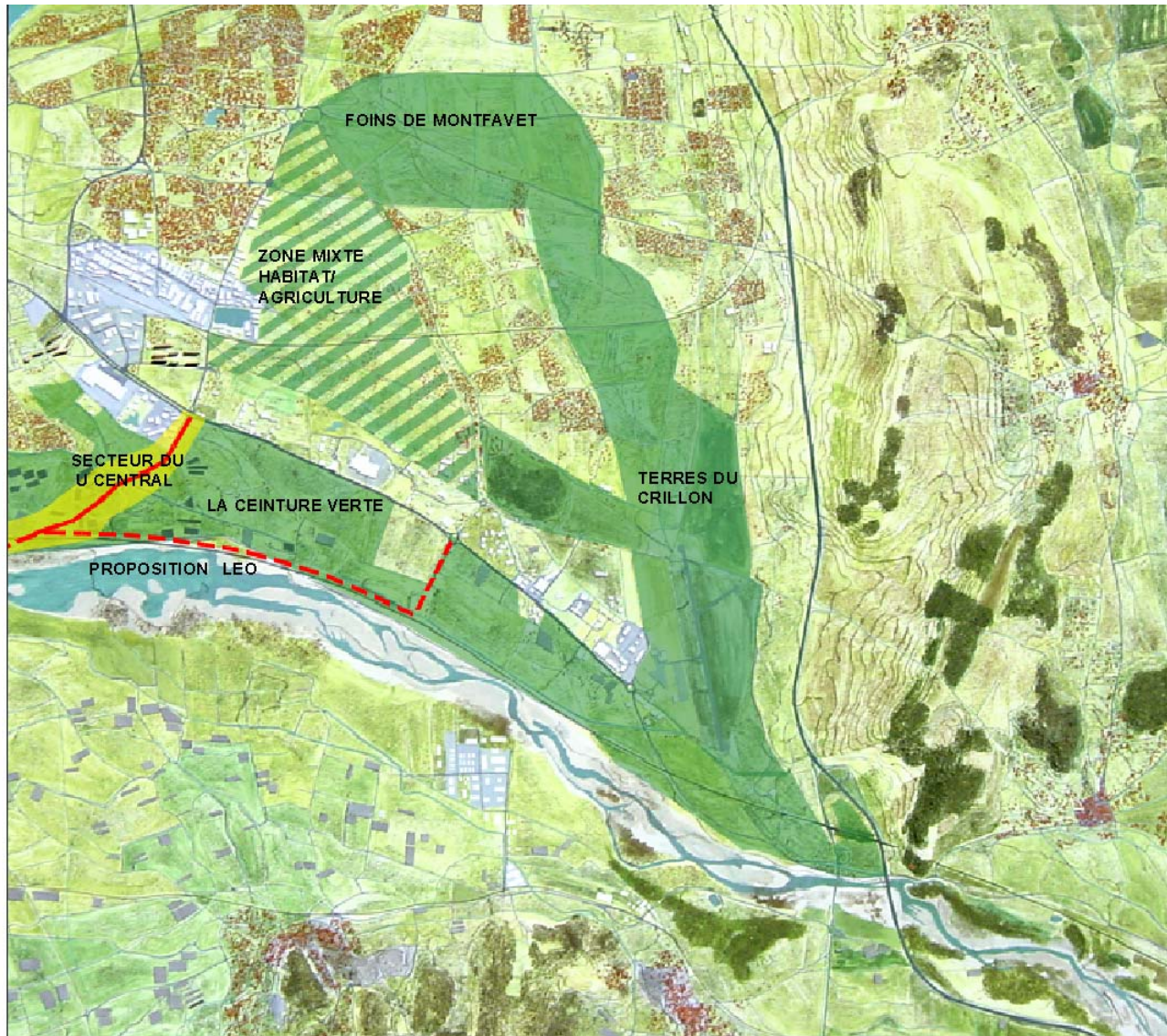
- Mise en sécurité du carrefour de Bonpas

- Mise en place d'une liaison Nord-Sud (tracé non définitif au niveau de Morières)

- Création de pistes cyclables sur les collines et le long de la digue de la Durance

- Mise en place d'une déviation à l'est de Caumont entre la D1 et D22

# RENCONTRE A LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DU VAUCLUSE



## LES ENJEUX

- Résoudre le problème du passage du U central de la LEO dans la ceinture verte car il va bouleverser tout un secteur maraîcher et mettre en péril des exploitations: la Chambre d'Agriculture propose que la LEO suive le tracé du TGV puis se raccorde à la RN7 au niveau de l'INRA

- Conserver la Ceinture verte, poumon vert d'Avignon

## LES PROJETS

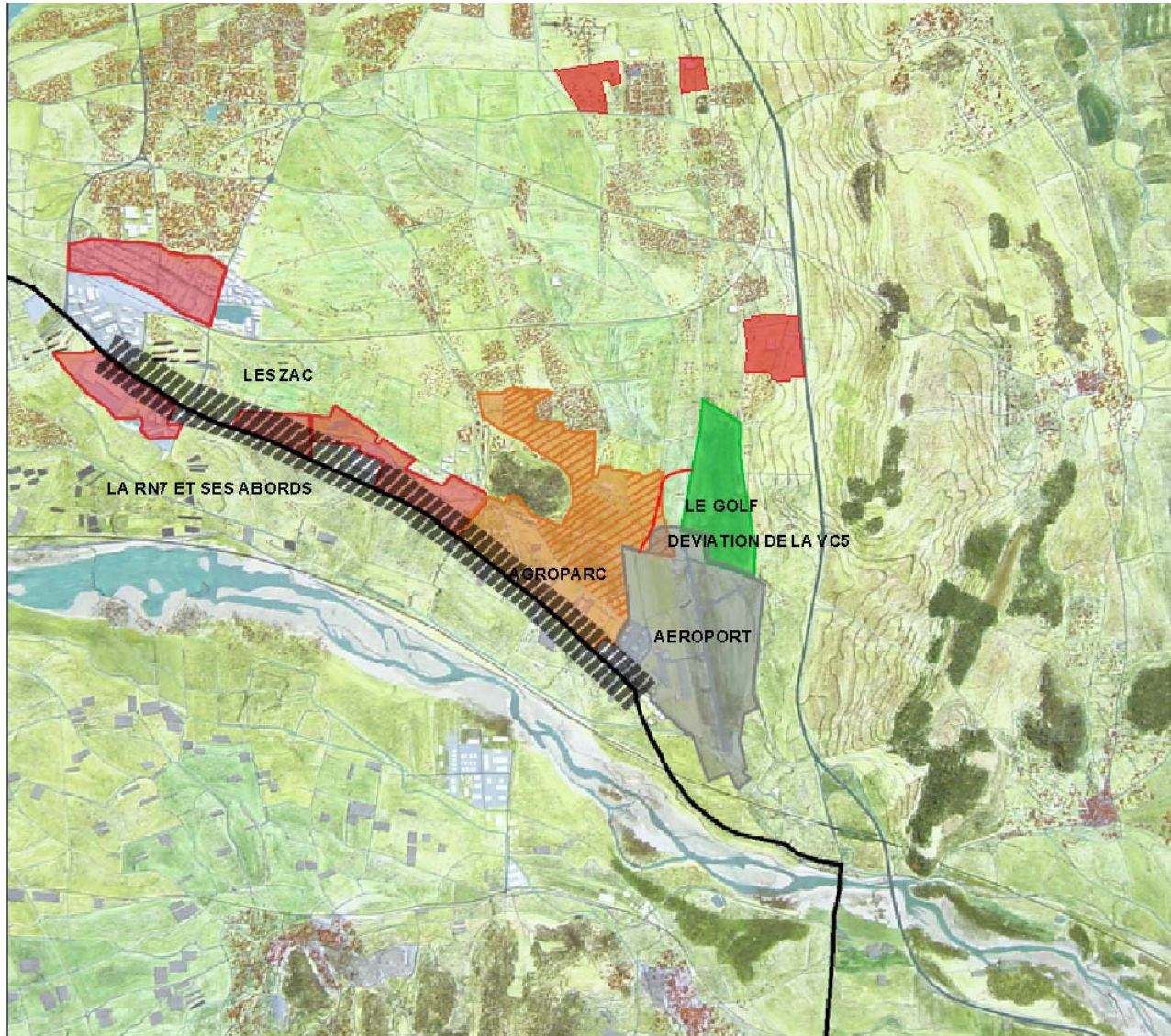
- Demande de label AOC pour les foins de Montfavet

- Travail sur la mise en place d'une charte départementale pour lutter contre l'urbanisation et pérenniser certains secteurs

- Projet d'agriculture proche des citoyens avec des marchés



# RENCONTRE A LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DU VAUCLUSE



## LES ENJEUX

**Les ZAC :** Avignon manque de terrains et d'entrepôts car les terrains sont trop chers et les entreprises partent s'installer dans les Bouches du Rhône

- Mettre en valeur les ZAC pour justifier le prix élevé des terrains et attirer les entreprises

**Agroparc :** Il faut mieux commercialiser ce technopole

- le nombre élevé de ZAC empêche le site de bien se commercialiser
- Les locaux ne sont construits qu'une fois pleins

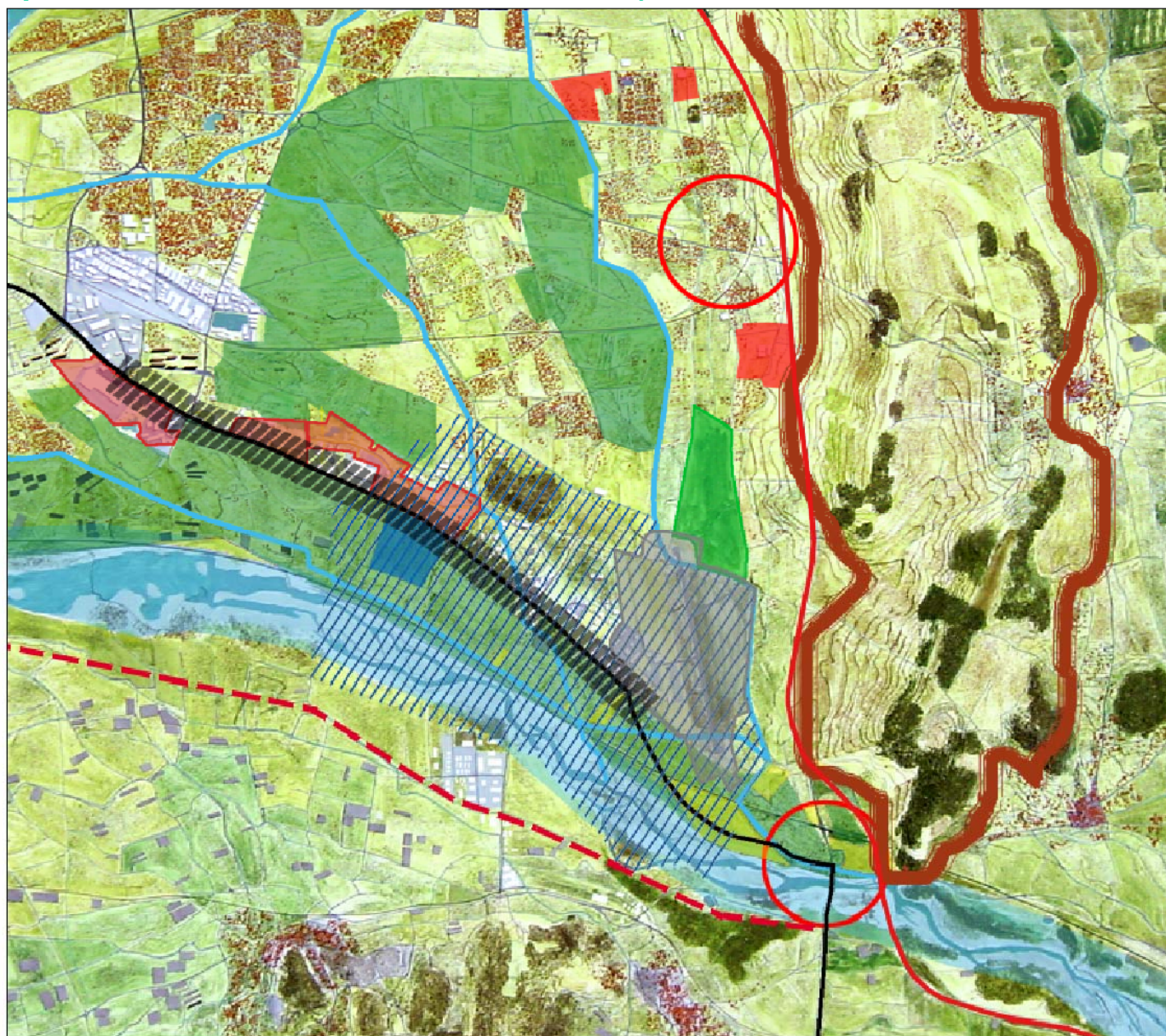
**RN7 :** Il faut travailler sur la RN7 pour améliorer l'image de marque d'Avignon

## LES PROJETS

**Aéroport d'Avignon-Caumont :**

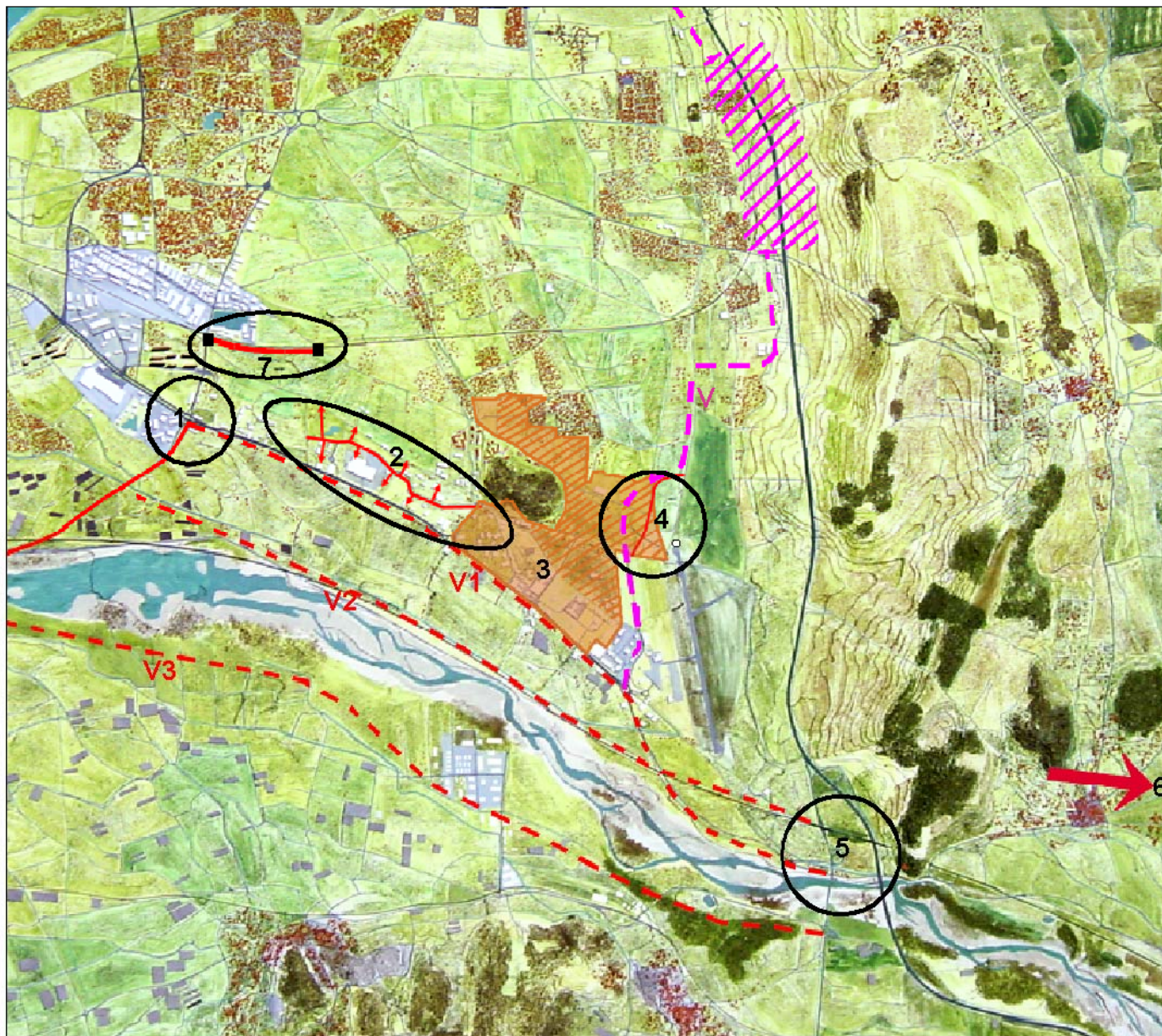
- Construction d'un nouvel aérogare pour le trafic futur
- Création d'une déviation de la DC5 pour allonger la piste et accueillir des avions de plus grande capacité

## CARTE DES ENJEUX TERRITORIAUX (synthèse réalisée après les rencontres avec une quinzaine d'interlocuteurs-acteurs du site)



-  La Durance et ses berges
-  Zone de captage de la Saignone
-  Les canaux
-  Les foins de Montfavat
-  La ceinture verte
-  Les collines
-  Les friches
-  La RN7 et ses abords
-  Les ZAC
-  Agroparc
-  L'aéroport
-  Le golf de Morières
-  Le carrefour de Bonpas
-  Le Bourg de Morières

## LES PROJETS EN COURS ET A VENIR (synthèse réalisée après les rencontres avec une quinzaine d'interlocuteurs-acteurs du site)



1 Tracé de la section centrale de la LEO (liaison est -ouest)

2 Projet urbain

3 Extension de l'Agroparc

4 Déviation de la VC5 (CD236)

5 Mise en sécurité du carrefour de Bonpas

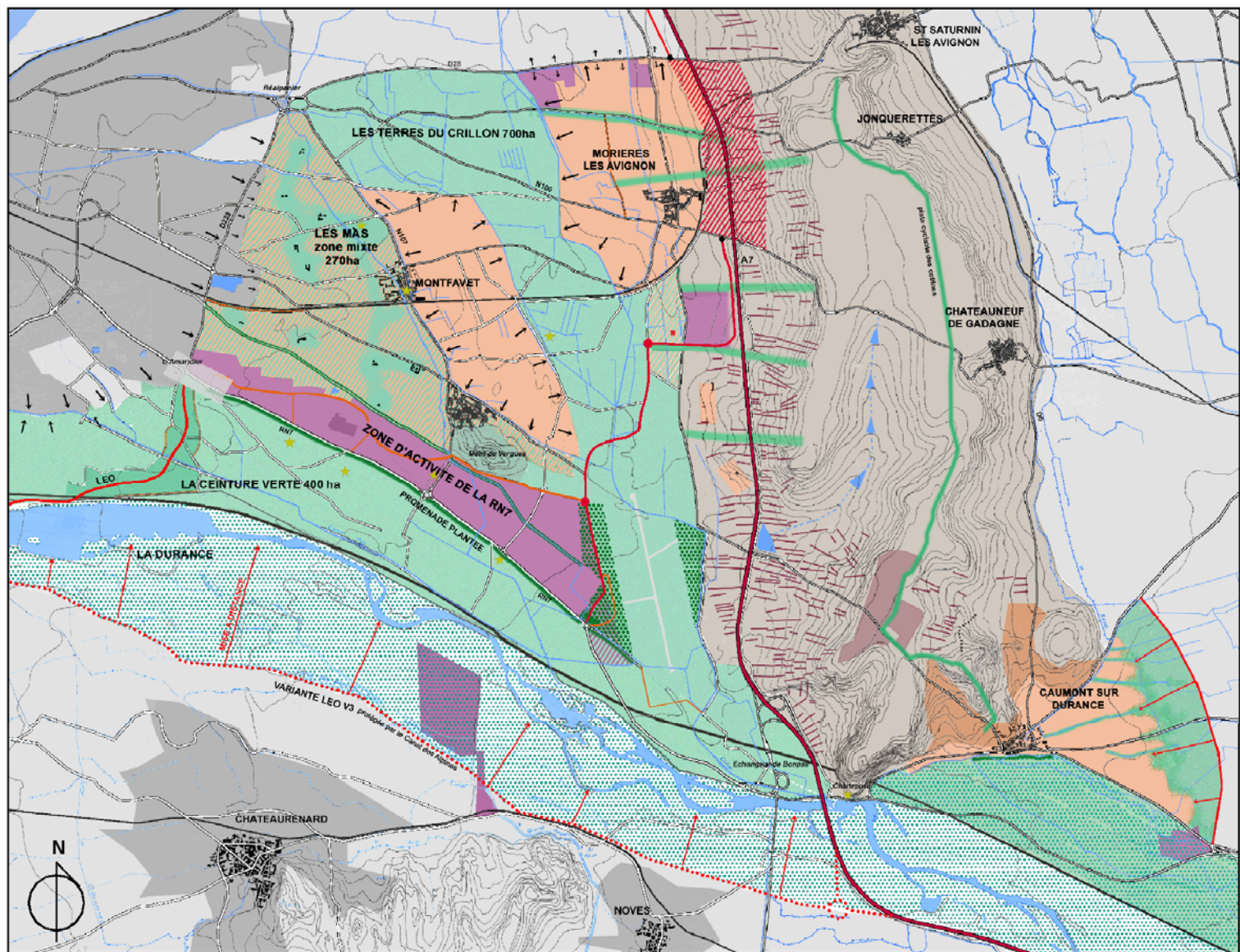
6 Déviation de Caumont

7 Suppression de passages à niveau

V Projet de Liaison Est Ouest

V Projet de liaison Nord Sud

# UN PROJET POUR LE TERRITOIRE, MAI 2002



-  L'espace collinaire
-  La Durance
-  Les espaces naturels et agricoles
-  La vigne et l'AOC Cotes du Rhône
-  Les sites consacrés à l'habitat
-  Les sites consacrés aux activités artisanales, commerciales et tertiaires
-  Les espaces mixtes habitation/nature
-  Les espaces mixtes activités/nature
-  Zone d'étude pour la continuité routière sud/nord
-  Les plantations
-  Les limites à qualifier
-  Les mises à distance
-  Les monuments classés ou inscrits



**1997**

Au niveau de l'aéroport, la « ceinture verte » entre la RN7 et la digue de la Durance accueillait principalement de l'arboriculture fruitière

## LE NOEUD DE BONPAS, ETATS DES LIEUX

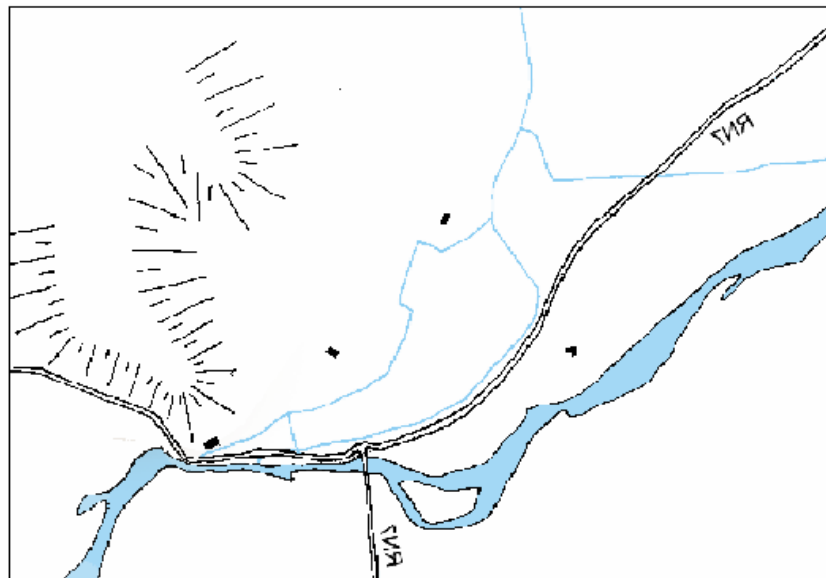


**2000**

Les constructions de la déviation de la RN7, puis celle de la ligne TGV ont provoqué un morcellement des parcelles agricoles de la ceinture verte

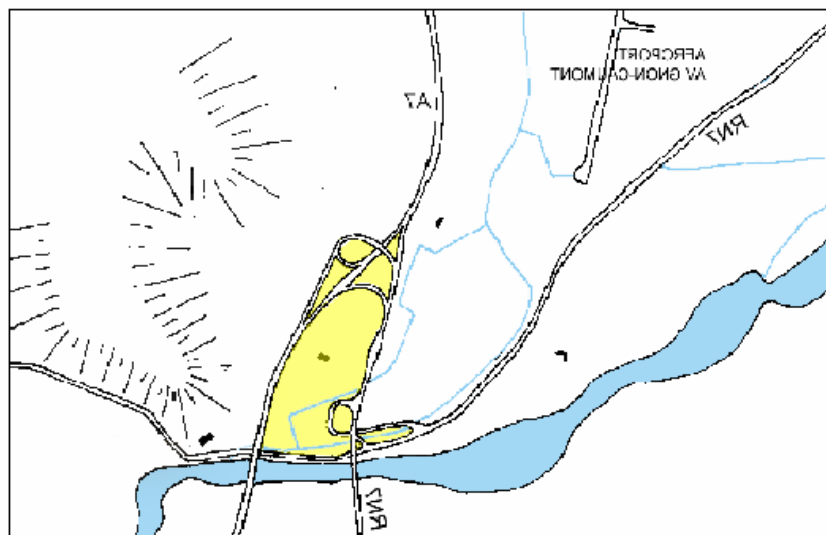
# LE NOEUD DE BONPAS, HISTORIQUE

1



1930

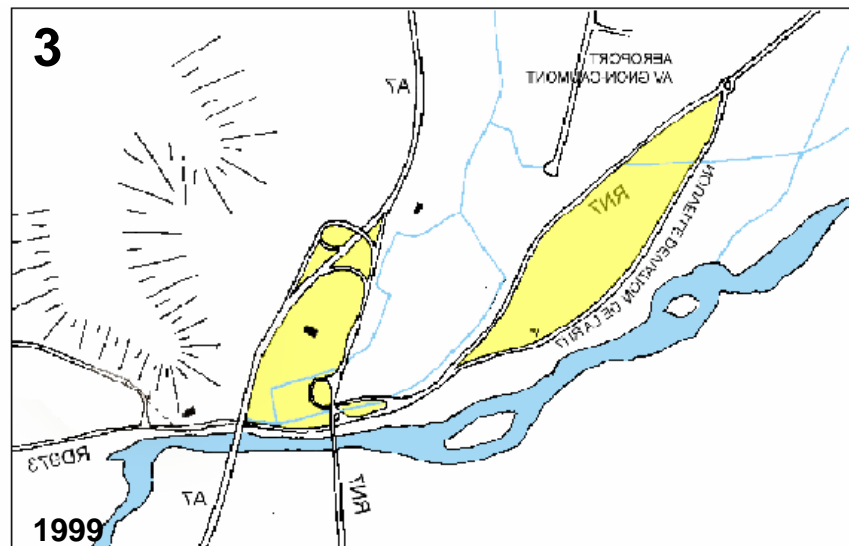
2



1980

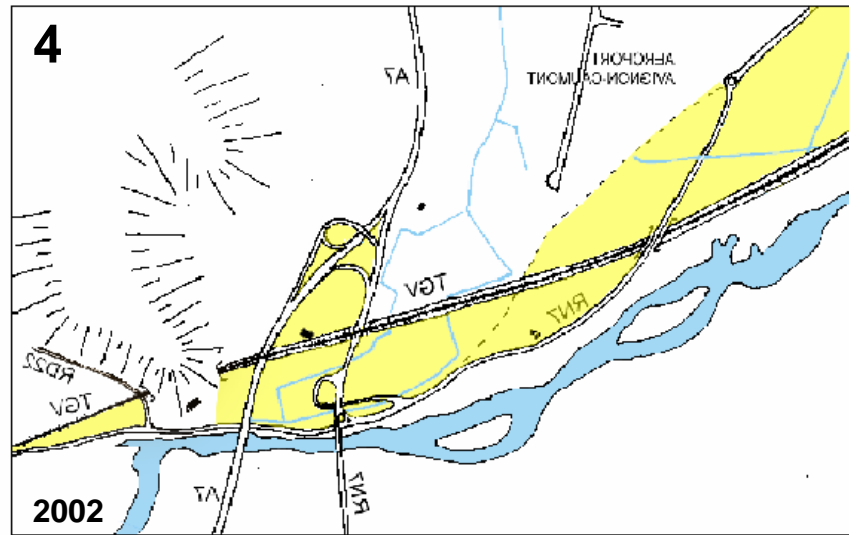
# LES FRICHES RURALES APPARAISSENT

3



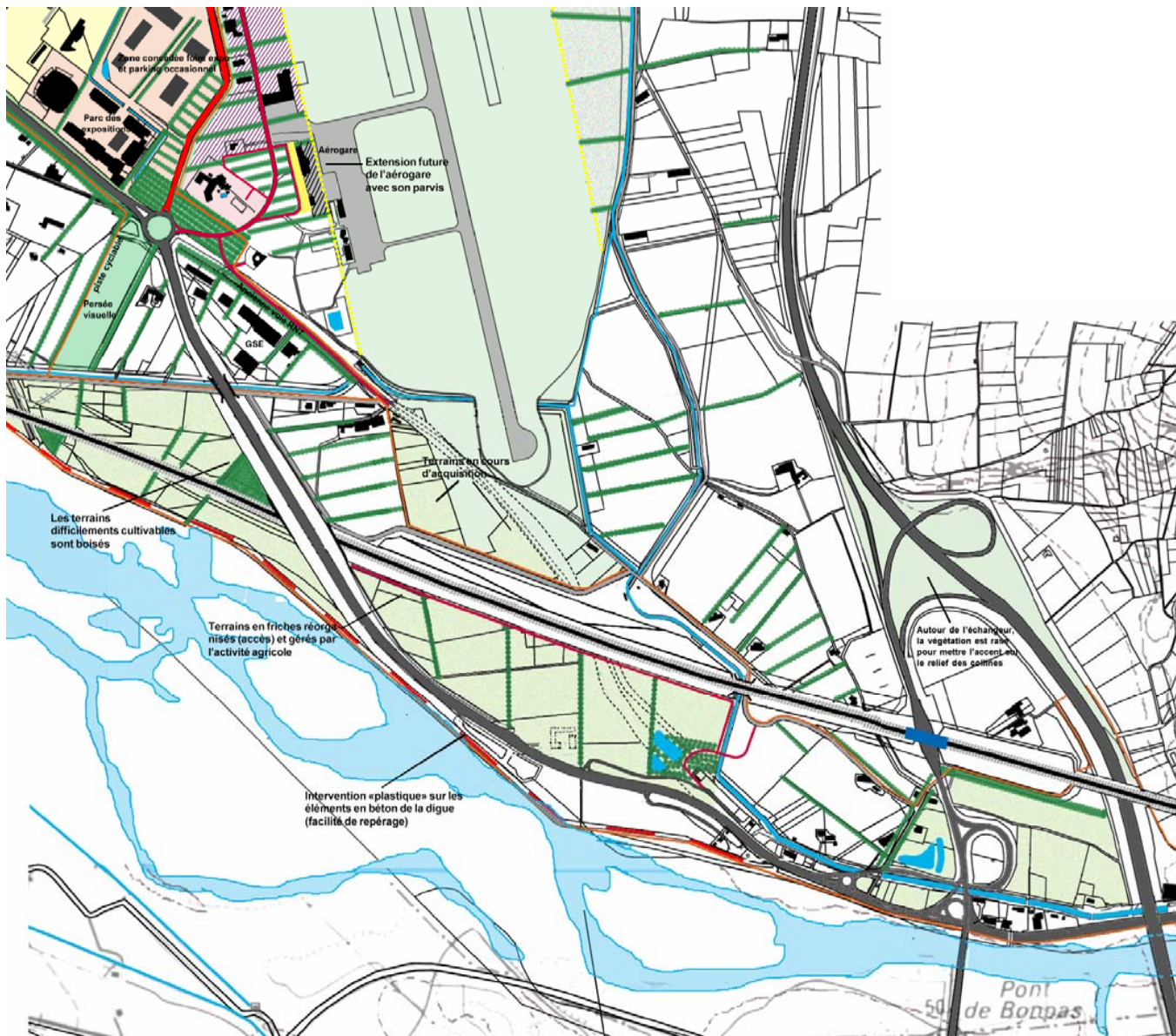
1999

4



2002

# REAMENAGEMENT DES DELAISSES AU SUD DE L'AEROPORT

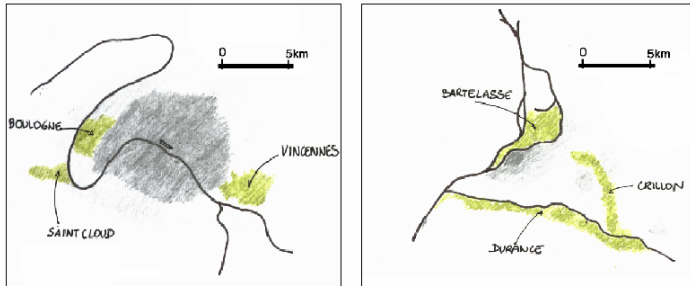


Objectif poursuivi :

Les délaissés ferroviaires et routiers sont réaménagés jusqu'à ce qu'ils deviennent des parcelles sur lesquelles un agriculteur puisse projeter

( préparation des délimitations, création de nouveaux accès, irrigation...)

## L'ARMATURE D'ESPACE NATURELS A L'EHELLE D'UNE VILLE CAPITALE



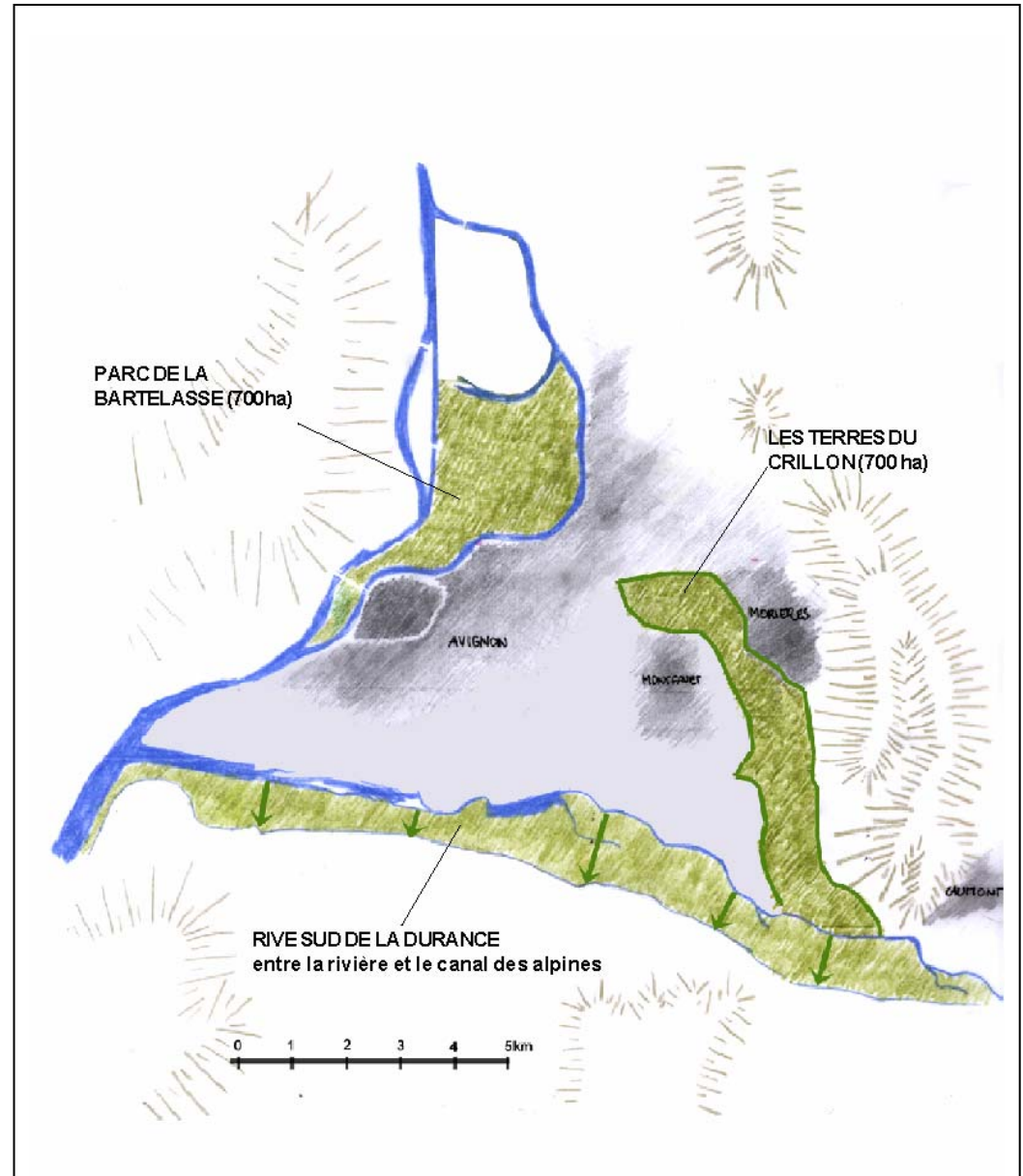
Avignon peut, à l'exemple de Paris, se doter de grands parcs pour demain

Trois Parcs à l'échelle de l'agglomération d'Avignon :

- Le Parc de la Bartelasse
- Le Parc du canal du Crillon

Et, parce que la rive nord est déjà trop morcelée par les infrastructures de transport :

- Le parc Rive Sud de la Durance

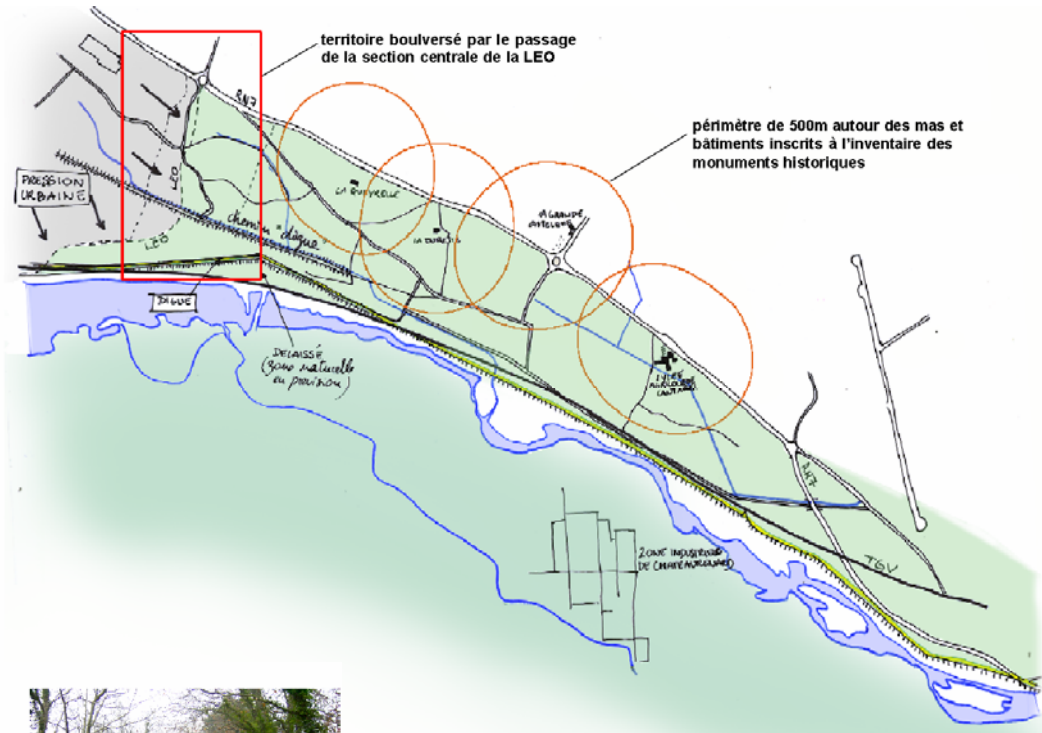




# LA CEINTURE VERTE APRES DE MULTIPLES MODIFICATIONS SEUL UN PROJET DE TERRITOIRE PEUT CLARIFIER LES RAPPORTS ENTRE CULTURE ET NATURE



Serre de maraîchage performante utilisant les technologies contemporaines



Terre soustraite de la Durance par le TGV



Route sur digue dans la ceinture verte



La route palière et la digue de la Durance

Les fondements du paysage caractéristique de la ceinture verte qui a longtemps été le jardin de production fruitière et légumière d'Avignon :

- le canal Puy, qui date de 1806 et est à l'origine de l'activité agricole de la ceinture verte
- le dépôt de limon apporté par les nombreuses crues de la Durance
- la route de Marseille (aujourd'hui RN7) et la Durance
- les digues qui protègent contre les inondations courantes
- les cheminements sur digue

#### Faits récents

- mise en service du TGV Méditerranée
- mise en compétition de la ceinture verte avec la plaine de Châteaurenard

Aujourd'hui, l'espace est en mutation, la section centrale de la LEO jusqu'au carrefour de l'Amandier oblige à une recomposition de la structure foncière, du déplacement et de l'organisation de l'espace de la totalité de la ceinture.

Si aucune décision n'est prise, l'agriculture va rentrer en désynchronie, un habitat médiocre et désordonné va s'installer et la dénomination de Ceinture verte ne pourra plus s'appliquer.

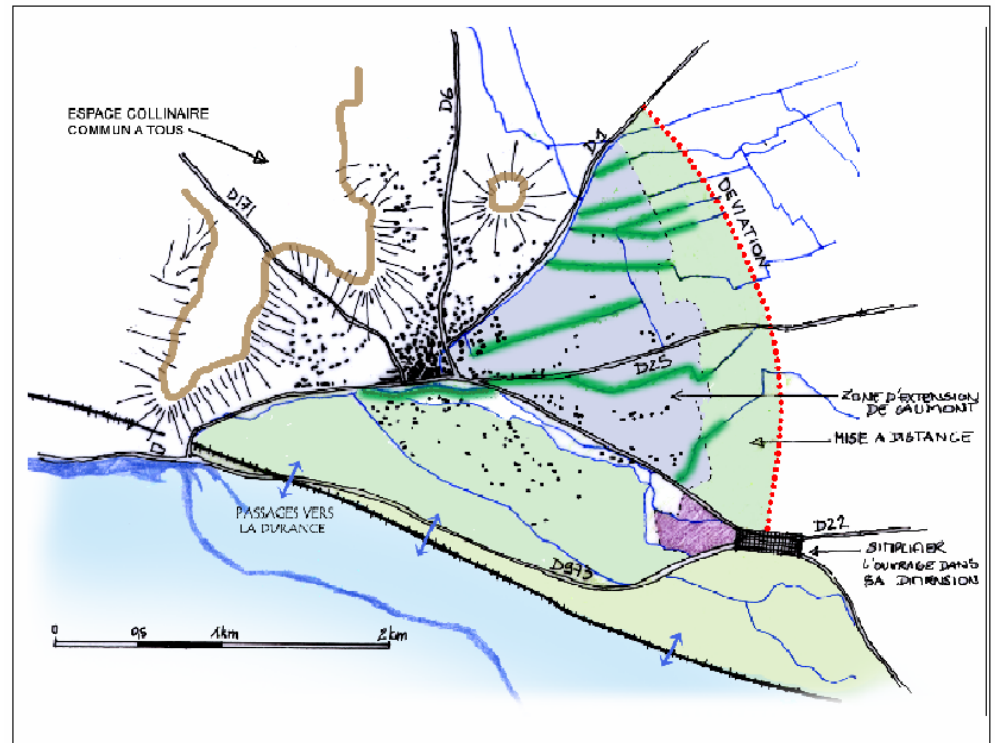
## CAUMONT SUR DURANCE



La ligne TGV sépare Caumont de la Durance



Des vergers abandonnés car enclavés entre la nouvelle D973 et la ligne TGV



Restaurer les liens entre le territoire de Caumont et la Durance en retrouvant des passages de l'un à l'autre et la qualité des espaces de transition aujourd'hui en friches.

## LE TRAITEMENT DES FRICHES ET DES DELAISSES

Pour redonner une qualité à ces espaces il faut les restructurer et les entretenir :

- dans un premier temps :
    - remise en état des parcelles grâce à un échange de bons procédés avec un agriculteur
    - grâce à lui les accès sont restaurés, les haies et les canaux entretenus, la terre est travaillée
    - les parcelles peuvent offrir des tableaux de couleurs qui mélangent le jaune du colza et des tournesols, le bleu du lin, le vert bleuté du chanvre et celui, plus soutenu, de la luzerne, des cultures qui sont récoltées ou utilisées comme engrais vert pour enrichir le sol
    - en échange de cet entretien, l'agriculteur est rémunéré en temps que «jardinier du paysage» et peut exploiter ces terres.
  - dans un deuxième temps, ces parcelles remises en état pourront être achetées par la SAFER qui les revendra à des agriculteurs intéressés.
- Les parcelles trop petites ou inaccessibles doivent être traitées comme des «espaces verts»

### LE LAND ART

En utilisant la technologie contemporaine et ses matériaux, on peut trouver de nouveaux types de haies qui coupent le vent en laissant passer la vue.

**Le Land Art, ou l'aide des intellectuels et artistes, à installer des œuvres qui autorisent la communication entre les peuples, sans obstacles de langage.**

Grâce au land art, les bâtiments de mauvaises qualités, au lieu d'être cachés, sont réinterprétés.



Champ de tournesols



Champs de colza



Christo et Jeanne-Claude  
Wrapped Trees  
Fondation Beyeler, Brouer Park, Riehen, Suisse