

« La LGV PACA et l'environnement, l'agriculture, les paysages,
le patrimoine » à Toulon le 18 avril 2005

Prise en compte du contexte environnemental régional

Présentation de la synthèse des études environnementales par le maître d'ouvrage RFF (Alain TRUPHEMUS, RFF)

Alain TRUPHEMUS présente un panorama des études menées par RFF en vue du débat public. Une analyse des enjeux de l'environnement a été effectuée sur une vaste aire d'étude. Cinq thèmes ont été abordés : ressource en eau, milieu naturel, milieu humain, agriculture et sylviculture, paysage et patrimoine. Cette approche multi-thématique a permis :

- de recenser les principaux enjeux d'environnement de chaque scénario ;
- de disposer pour la suite de la concertation d'une première base solide de connaissance du territoire permettant d'engager un dialogue avec les acteurs locaux.

Robert GIRAUDO (APEVV, association de protection de l'environnement à Vidauban) s'interroge sur l'utilité de réaliser toutes ces études sans établir de hiérarchie entre les différents scénarios.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que ces premières études ont permis au maître d'ouvrage de prendre conscience que le projet sera difficile à réaliser et nécessitera des mesures d'insertion particulièrement soignées : en effet 90 % de l'aire d'étude est concernée par des enjeux forts et très forts. La richesse des territoires traversés explique aussi le coût de réalisation du projet, qui sera le double des autres LGV en France. Par ailleurs, il précise que la comparaison de l'impact de tel ou tel scénario viendra ultérieurement, après des études plus approfondies.

Monsieur LOPEZ (UDVN 83) sollicite des précisions sur l'emprise de la LGV, afin d'apprécier son impact sur les terres agricoles .

Alain TRUPHEMUS (RFF) donne des ordres de grandeur. La majorité des scénarios prévoit 180 km de ligne nouvelle à construire, dont 40 km en tunnels et 140 km à l'air libre. L'emprise totale sera donc de 1 400 ha tout cumulé. L'emprise moyenne varie de 30 mètres de large en zone de plaine à 100 mètres dans de grands déblais ou remblais.

Pour Jérôme PICAVET (Environnement Var), il faut se préoccuper de l'incidence de la consommation énergétique de la LGV, sachant qu'une rame de TGV de 500 tonnes consomme 8000 kW en une heure.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répond que la problématique de l'alimentation électrique de la ligne sera traité lors des études ultérieures.

Philippe MARZOLF (CPDP) pense que RFF devrait apporter une réponse à cette question, qui est reprise dans le cahier d'acteur d'Azur Environnement.

Présentation de l'étude complémentaire sur le contexte environnemental du territoire traversé (Cabinet Hanrot & Rault)

A la demande de la CPDP, le cabinet Hanrot & Rault, un cabinet indépendant, a réalisé une étude complémentaire sur le contexte environnemental traversé. Pour réaliser cette étude, le cabinet s'est appuyé sur les documents fournis par RFF, mais également sur une enquête de proximité qu'il a réalisé dans les communes. Le cabinet a limité son champ d'investigation aux 3 scénarios approfondis.

Trois unités territoriales construisent le paysage : les unités urbaines, les unités agricoles et les unités naturelles. Les unités naturelles et les unités agricoles ont tendance à se réduire, sous l'effet de la poussée des unités urbaines. En visitant les communes situées sur le territoire traversé, le cabinet s'est aperçu que chacune d'entre elles se souciait de l'équilibre entre développement urbain, terres agricoles et espaces naturels, en essayant de contenir le développement de l'entre-deux (l'urbanisation investit les unités naturelles et agricoles en effaçant les caractéristiques de chacune).

Parce que la LGV peut avoir un effet destructeur qui conjuguée à la puissance du développement urbain risque de dégrader durablement le territoire régional et transformer son identité à l'échelle européenne, il conviendra de prendre toutes les précautions nécessaires au niveau de l'implantation des gares, du franchissement des reliefs, de la protection des habitations contre les nuisances (sonore, visuelle, etc.).

Le cabinet présente ensuite les caractéristiques des 15 séquences paysagères qui ont été identifiées sur le tracé de la ligne : le bassin d'Aix, la Haute vallée de l'Arc, le bassin de St Maximin, le plateau de l'Issole, la vallée de l'Huveaune, etc.

Didier COROT (CPDP) précise que cette étude sera bientôt disponible sur le site de la CPDP et sur CD-ROM et que les séquences seront présentées dans les réunions de proximité.

Jean-Paul MENARD (Amis du rail azuréen) est opposé à l'implantation de gares nouvelles qui comportent de nombreux inconvénients (surface importante occupée et rupture de charge pour les usagers). Il préconise d'interconnecter la LGV avec le réseau classique.

Michel CROC (directeur régional RFF) souligne qu'une LGV est plus discrète qu'une autoroute, puisqu'elle ne fait que 14 mètres de large (70 mètres avec déblais et remblais). Concernant les gares, il indique que RFF n'a plus du tout le projet de construire des gares isolées du réseau ferroviaire. Toutes les gares nouvelles de la LGV PACA sont situées à l'intersection de la LGV et des voies existantes. En outre, l'implantation d'une gare sur un territoire doit nécessairement s'accompagner d'un projet de la collectivité.

Michel BOUISSON (collectif TGV Sud Var) s'interroge sur les raisons pour lesquelles la gare de Toulon Centre n'a pas retenu l'attention.

Michel CROC (directeur régional RFF) fait observer que les gares de centre-ville ne sont pas abandonnées : « *On n'en parle jamais parce qu'elles existent déjà* ». La gare nouvelle qui est proposée au nord de Toulon est une gare en plus, mais le centre-ville reste abondamment desservi.

André GILLET, conseiller à TPM, précise que la communauté d'agglomération a diligenté une étude sur la réalisation d'une gare plus près du centre de gravité de l'agglomération. Cette étude, qui a fait l'objet d'une concertation avec les 31 communes du SCOT, sera adressée sous peu à la CPDP et à RFF. Une autre étude est en cours sur l'opportunité de réutiliser au moins partiellement la gare de Toulon Centre.

Jean-Charles PIPINO (association de sauvegarde des pays de la Ste Baume et du Mont Aurélien) s'insurge contre la préconisation faite par le cabinet Hanrot & Rault de regrouper les infrastructures : « *Faire un groupement de nuisances est inadmissible pour un certain nombre d'habitants du Var* ».

Michel CROC (directeur régional RFF) fait observer que, en collant la LGV à l'A8, il sera possible de construire des protections anti-bruit performantes.

Jean-Charles PIPINO se souvient que, lors de la construction du TGV Méditerranée, des mesures de bruit avaient été effectuées et avaient conclu que, sur une moyenne de 24 heures, un TGV fait moins de bruit que des cigales.

Le bureau d'études met en avant l'intérêt à regrouper les infrastructures : ce regroupement permet d'améliorer les protections acoustiques, de libérer les emprises, de jumeler les deux infrastructures dans leur fonctionnement. Cependant, il reconnaît que ce regroupement peut poser problème aux riverains de l'infrastructure.

Monsieur ARMAND (Signes Protection Environnement) souhaite savoir si un autre bureau d'études sera nommé et si d'autres tracés seront étudiés et mis au débat public.

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle que l'élaboration d'un projet d'infrastructure prend 15 ou 20 ans et que le débat public se déroule très en amont. Il a pour objectif de répondre à la question de l'opportunité de cette ligne. Après, des études complémentaires seront réalisées pour affiner le tracé. Pendant le temps du débat public (4 mois), la CNDP peut commander une étude, forcément légère, sur une contre-expertise.

M. FRANCESQUI (Toulon Var Déplacement) pense que, pour que des gares soient utiles, elles doivent être situées au centre de gravité des habitants. Par ailleurs, il souhaite que, compte tenu de l'envergure du projet et de son impact sur les générations futures, son élaboration ne se fasse pas à marche forcée : il se demande s'il ne faudrait pas faire de nouvelles études et ensuite refaire un débat public. Enfin, il demande instamment que ceux qui subiront l'agression de ce tracé soient indemnisés à la hauteur de l'impact physique, mais aussi de l'impact psychologique qu'ils subiront.

Philippe MARZOLF (CPDP) répond qu'il n'y aura pas de nouveau débat public, mais que la CNDP veillera à la bonne participation du public tout au long du projet et pendant les travaux.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) montre les études réalisées par la SNCF sur l'accessibilité des gares. Elle précise qu'une deuxième gare à Toulon permettrait à des populations qui habitent loin du centre-ville d'accéder à la grande vitesse.

Le bureau d'études fait observer que la SNCF ne mesure pas l'impact de son projet de gare sur le développement urbain.

Maryse ARCHAMBAULT (SNCF) répond que ces études prospectives seront effectuées dans les étapes suivantes, mais assure qu'« *il n'est pas question pour la SNCF de faire des gares qui ne soient pas accompagnées d'un projet urbain* ».

André GILLET fait valoir qu'il n'existe pas de projet urbain dans la plaine de Cuers et réitère le souhait de l'agglomération TPM de rapprocher la nouvelle gare du centre-ville, afin de la mettre en cohérence avec d'autres investissements consentis par l'agglomération et le département et d'en assurer l'intermodalité.

Michel CROC (directeur régional RFF) répond que les expropriations sont très codifiées par la loi et par les textes, qui permettent au maître d'ouvrage de conclure avec les propriétaires des accords amiables. Il indique que, sur les LGV récentes, 90 % des acquisitions se sont faites par accord amiable.

La LGV PACA dans le contexte de l'agriculture, des paysages et du patrimoine régional

La LGV PACA dans le contexte de la métropolisation du territoire régional (Jean-Paul FERRIER, géographe, université de Provence)

Jean-Paul FERRIER, qui a été membre du collège des experts du TGV Méditerranée en 1992 et qui a donné son nom à un tracé (le tracé « Ferrier »), fait part de ses réflexions sur les transformations des territoires actuels. Depuis les années 70, le monde a tellement changé que les catégories de la ville et de la campagne, de l'urbain et du rural, n'ont plus de signification. Elles contribuent à maintenir des disputes stériles : c'est la raison pour laquelle Jean-Paul FERRIER préfère utiliser la notion de « métropolisation ». C'est à la lumière de cette grille d'analyse que Jean-Paul FERRIER invite à envisager la LGV. Selon lui, la ligne doit passer dans les zones où il y a le plus d'utilisateurs. Jean-Paul FERRIER l'affirme : « *Du point de vue de la raison territoriale, il n'y a pas d'autre solution que de passer par Marseille, Toulon et Nice (le scénario à 1 axe).* »

La LGV et les espaces agricoles : dynamique et sensibilité aux infrastructures linéaires (Bernard FANTON, chef du service aménagement, environnement et territoires à la Chambre d'Agriculture du Var)

Bernard FANTON indique que l'agriculture ne représente que 3 % des emplois directs (mais environ 14% si on comptabilise les emplois indirects et induits) dans le Var et que les terres agricoles n'occupent plus que 12 à 14 % du territoire départemental : « *Elles sont devenues un bien rare et donc précieux* ». Bernard FANTON décrit dans le détail les productions agricoles du département dont les plus significatives sont la viticulture, l'horticulture, l'élevage, les grandes cultures, l'arboriculture, soit au total 41 productions qui font la richesse de ce terroir, en insistant sur le fait que ces productions sont marquées par le souci de la qualité. Outre ses vins, autour de 4

AOC, le Var peut s'enorgueillir d'être le 1^{er} département de France en agriculture biologique. Enfin, Bernard FANTON donne la position de la Chambre Départementale d'Agriculture. Celle-ci s'est employée à la suite d'une réflexion prospective (Quels peuvent être les futurs possibles pour l'agriculture du Var ?) à élaborer une Charte pour la défense prioritaire des espaces agricoles. Cette charge a été signée par 8 partenaires institutionnels : la Chambre Départementale d'Agriculture, la Préfecture, le Conseil Général, l'Association des maires du Var, l'Association des maires ruraux, l'Association des communes forestières, la CCI et la Chambre des Métiers. Concernant la position définitive de la Chambre Départementale d'Agriculture, elle sera donnée officiellement le 28 avril, à l'issue d'une ultime réunion de consultation de l'ensemble des forces du monde de la profession agricole par le président de la Chambre Départementale d'Agriculture, Monsieur Claude BONNET, mais d'ores et déjà, Bernard FANTON peut dire que la position arrêtée par le bureau de la Compagnie est de demander que les 1400 ha d'emprise de la ligne prévus à ce jour n'empiètent pas sur les terres agricoles puisque tous les partenaires s'accordent à dire qu'il devient urgent de les protéger durablement.

Monsieur LOPEZ (UDVN 83) se dit déçu, parce que, selon lui, le débat n'a pas lieu : « *Pour évaluer l'intérêt d'un projet, il faut en apprécier les avantages et les inconvénients : or les inconvénients sont escamotés.* » Par ailleurs, il rappelle que l'urbanisation s'est toujours développée autour des axes de communication : « *Quand on crée une gare à côté d'une ville, la ville se précipite autour de la gare à brève échéance* ». Il regrette que le dossier du maître d'ouvrage soit muet sur l'effet sur l'urbanisation induit par la LGV. La pression foncière dont le Var est l'objet est déjà insupportable – les habitants de la région ne peuvent plus se loger – et la présence de la LGV ne fera que la renforcer. Monsieur LOPEZ a relevé, dans le dossier du maître d'ouvrage, la phrase « *la pression foncière pourra être contenue si les collectivités locales mettent en œuvre une politique volontariste d'aménagement* ». Pour Monsieur LOPEZ, force est de constater que « *les collectivités locales ne peuvent pas suivre et que cela ne va pas s'arranger* ».

Philippe MARZOLF (CPDP) rappelle que, lors de la réunion thématique consacrée à la question foncière, il a été expliqué que les collectivités locales avaient à leur disposition tous les outils pour juguler la pression foncière. Cela dit, en tant que président de la CPDP, il ne prend pas position sur le sujet : « *Y a-t-il une volonté de juguler cette pression ? Je vous laisse juge.* »

Guy GASPERINI (Président du Syndicat des vins des Côtes de Provence) dénonce les conséquences dramatiques pour l'agriculture varoise de la construction d'une LGV : destruction de terres viticoles AOC, qui ne sont ni transposables ni reproductibles, disparition de caves coopératives, dénaturation des paysages, urbanisation galopante, spéculation foncière, impossibilité pour les jeunes agriculteurs d'acheter des terres agricoles... Pour Monsieur Guy GASPERINI, « *Le vignoble doit être préservé de toute atteinte. L'AOC est reconnu patrimoine national et de ce fait relève du droit public : le syndicat a participé au débat public et continuera à suivre de très près le dossier.* »

Claude BONNET, Président de la Chambre d'agriculture, confirme les propos tenus par Bernard Fanton. Le département du Var perd 1 % de terres agricoles. Sachant que les terres agricoles n'occupent plus que 12 à 14 % du territoire du département, si rien n'est fait, l'agriculture va disparaître à brève échéance : « *Il faut cesser de croire que les terres agricoles sont un réservoir inépuisable pour faire des aménagements : nous sommes arrivés à un seuil en dessous duquel nous ne pourrions plus organiser l'agriculture* ». Ce constat a conduit la Chambre d'agriculture à

organiser une séance de prospective il y a deux ans, séance qui a débouché sur la rédaction d'une charte. Sur la LGV, la position de la Chambre d'agriculture est claire : si une LGV doit être construite, elle ne doit pas consommer un ha de terres agricoles. Quant à la nouvelle gare, elle doit être implantée en zone urbaine ou périurbaine. Enfin, concernant cette ligne qui sera largement financée par les collectivités territoriales, la Chambre d'agriculture souhaite que le Conseil général et TPM soient les interlocuteurs de l'agriculture dans le département.

Didier COROT (CPDP) suggère à la Chambre d'agriculture de rédiger un cahier d'acteurs.

Louis ARMAND, qui se présente comme un « simple citoyen », ne veut pas de la construction d'une gare à Cuers, parce qu'il ne veut pas que la plaine de Cuers ressemble à la plaine de Rousset.

Didier COROT (CPDP) précise que le thème des gares sera abordé dans les réunions de proximité.

M^{elle} MACARIO (doctorante au centre d'urbanisme d'Aix-en-Provence) remercie RFF d'avoir enfin souligné qu'une LGV sans projet urbain ne servait à rien. Après avoir rappelé que l'attrait de la région tient à la qualité de vie et à la beauté des paysages, elle appelle les uns et les autres à la défendre contre les volontés des aménageurs pour les générations futures. Elle considère que « *la région n'a pas besoin de plus d'infrastructures qu'elle n'en a actuellement à condition que les élus choisissent de ne pas accueillir des millions de personnes supplémentaires* ».

Nouvelles grandes infrastructures et modernité dans le paysage (Georges DEMOUCHEY, enseignant à l'antenne Méditerranée de l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles)

Georges DEMOUCHEY fait observer que toute infrastructure, surtout une infrastructure de l'envergure d'une LGV, crée un nouveau paysage et introduit forcément une rupture : il y a un avant et un après. Face à cette rupture, deux regards s'opposent. Les uns sont fascinés par la modernité et admirent la beauté de l'ouvrage. Les autres regrettent que « leur » paysage, le paysage qu'ils ont toujours connu, ait disparu à jamais. Ces deux regards sont frontalement opposés, ce qui rend le débat sur le paysage impossible. Il faut donc trouver d'autres mots pour en parler et Georges DEMOUCHEY propose d'utiliser le vocabulaire des arcs graphiques. Pour qu'une infrastructure s'insère harmonieusement dans le paysage, il préconise de soigner les transitions entre l'ouvrage et les espaces qui l'entourent : « *Les acteurs locaux doivent développer un projet sur ces espaces de transition : ce projet est la condition nécessaire d'une relation apaisée entre l'infrastructure et le territoire* ». A titre d'exemple de ce qu'il ne faut pas faire, Georges DEMOUCHEY montre une photographie du viaduc de Ventabren : aux pieds du viaduc, l'espace a été laissé complètement à l'abandon (cabane de chantier, friche, école de conduite...) : il pense que RFF aurait tout intérêt à donner ce terrain à un jeune agriculteur pour qu'il y plante des amandiers. D'une manière générale, Georges DEMOUCHEY invite la société RFF à soigner le traitement au sol de ses ouvrages comme elle soigne ses ouvrages eux-mêmes.

Olivier MARCUCCI (Direction aménagement et planification, Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur - CANCA) fait part de la position de la CANCA sur le projet. La CANCA estime que la réalisation rapide de la LGV est indispensable pour améliorer l'accessibilité et le développement économique de la Côte d'Azur. Elle émet donc un avis favorable sur le projet, mais demande que 5 principes fondamentaux soient respectés :

- mieux relier la côte d'Azur aux autres métropoles européennes et desservir la principale destination touristique de l'Europe,
- offrir des destinations et des temps de parcours à grande vitesse attractifs, notamment en offrant une alternative compétitive aux navettes aériennes PARIS-NICE,
- proposer une infrastructure respectueuse du cadre de vie de la Côte d'Azur,
- définir des tracés et équipements à des coûts raisonnables,
- répondre aux directives et orientations des institutions nationales et européennes, notamment la revitalisation du rail et la création d'une complémentarité entre le rail et les aéroports,

Appliqués au territoire de l'Agglomération, ces critères conduisent à privilégier un scénario caractérisé par :

- la création d'une liaison Nice/Paris en 3 h 30 voire 40.
- une connexion au réseau ferroviaire actuel à proximité de Nice,
- la création d'une gare sur le site du pôle multimodal de Saint Augustin, à Nice, prévue au contrat de plan Etat/Région, autorisant aussi bien l'accès de la LGV à l'est du département, dans l'attente d'une liaison à grande vitesse avec l'Italie, que la desserte de l'aéroport international Nice-Côte d'Azur,
- le raccordement au réseau européen de la grande vitesse tant au sud (arc méditerranéen) qu'au nord.
- Des délais raisonnables de réalisation sans dépasser les 15 ans.
- Une rentabilité à sauvegarder : 3 millions de passagers supplémentaires

Maguy MAURIN-TRABAUD fait observer que la vente de leur terres permet aux agriculteurs, qui touchent des pensions de retraite dérisoires, de vivre dignement leur retraite.

Claude BONNET (Président de la Chambre d'agriculture) comprend le problème social, mais ne pense pas qu'il puisse être résolu par la déstructuration du capital foncier agricole.

Janine BURLE, conteuse, après avoir décrit « son pays » avec beaucoup de poésie, se fait l'écho des inquiétudes des habitants de La Roquebrussanne vis-à-vis du projet de LGV.

Didier COROT (CPDP) rappelle qu'une réunion de proximité est programmée à La Roquebrussanne.

Michel CROC (directeur régional PACA RFF) répond que, si la ligne doit passer près du village de La Roquebrussanne, elle passera en tunnel.

Bertrand DUBOIS (œnologue conseil, viticulteur) aimerait que RFF donne des éléments sur l'impact des scénarios sur l'agriculture.

Alain TRUPHEMUS (RFF) répète que les études d'environnement qui ont été menées ne permettent pas de comparer les différents scénarios en termes d'impact. Cette précision étant faite,

il assure que la préservation des terres agricoles, qui ne représente plus que 17 % du territoire régional, a été identifiée comme un sujet important.

Monsieur LOPEZ (UDVN 83) fait remarquer que les Alpes-Maritimes ont perdu leur place de 1^{er} département touristique de France au profit du Var quand ils ont fini de bétonner tout leur territoire. Il estime que « *les élus des Alpes-Maritimes n'aménagent pas le territoire, mais le consomment.* »

Pour Olivier MARCUCCI (CANCA), qui trouve que les paysages méditerranéens sont parmi les plus beaux du monde si ce n'est les plus beaux du monde, « *modernité n'est pas incompatible avec qualité du paysage* ».

Le patrimoine régional bâti et les sites : patrimoine culturel et naturel protégé et non protégé (Nerte DAUTIER, ancien inspecteur régional des sites à la DIREN PACA)

Pour Nerte DAUTIER, « *les infrastructures du type de la LGV PACA sont souvent moins dommageables pour le patrimoine que les routes et autoroutes qui sont élargies sans ménagement* ». A l'appui de ses propos, elle cite quelques exemples pris sur la LGV Méditerranée. Au niveau de la chartreuse de Bonpas, les études menées lors du passage du TGV ont conduit RFF à creuser un tunnel alors qu'au départ, la ligne devait passer en tranchée. Autre exemple, le passage du TGV se fait en aval de l'aqueduc de Roquefavour : la confrontation des deux infrastructures est cohérente et intelligente. Mme DAUTIER fait également remarquer que les grands travaux permettent souvent de mettre à jour des vestiges archéologiques et sont l'occasion de découvrir des pans de l'histoire.

Equilibre naturel des espaces régionaux traversés par la LGV (Benjamin KABOUCHE, directeur de la délégation Ligue de protection des oiseaux PACA)

Benjamin KABOUCHE passe en revue les impacts du projet (directs, indirects, permanents, temporaires, induits, cumulés) et interpelle les représentants de RFF sur les actions qu'ils sont prêts à mettre en œuvre pour réduire ces impacts. Il invite ensuite RFF à s'engager à développer un réseau réellement en faveur de l'environnement et à intégrer les impacts écologiques au même titre que les impacts socioéconomiques. Il estime que, « *dans son état actuel, le projet ne donne pas toutes les garanties de protection pour les espèces et les espaces naturels.* »

Michel CROC (directeur régional PACA RFF) répond que RFF réalisera des études d'impact dans une deuxième phase. Par ailleurs, il souligne que RFF veut proposer, avec la LGV PACA, une alternative à la voiture et aux camions.

Benjamin KABOUCHE questionne RFF sur le ballast, indispensable à la création de la LGV : linéaire de remblai ou de viaduc nécessaire pour chaque scénario, nombre de carrières à créer, origine des matériaux...

Il insiste également sur le fait que la LGV Méditerranée constitue un exemple de mauvaise prise en compte écologique et s'étonne qu'il n'y ait pas plus de retour d'expérience pour la fragmentation des habitats.

Benjamin KABOUCHE s'interroge sur la non sollicitation d'experts faunistiques et floristiques sur le volet écologique du projet de LGV PACA.

Anne GUERRERO (RFF) répond à différentes questions soulevées par M. Kabouche.

- La gestion des matériaux est prise en compte. Tout l'art du chef de projet est d'équilibrer au mieux ses volumes de terrassement. Par ailleurs, il recherche les zones de dépôt les moins perturbantes pour le milieu. Enfin, RFF négocie avec les carriers et les aide à remblayer leurs carrières.
- Un observatoire a été monté pour capitaliser le retour d'expérience du TGV Méditerranée. Cet observatoire est animé par des scientifiques et des spécialistes en écologie.
- Les zones Natura 2000 n'existaient pas à l'époque du TGV Méditerranée. Aujourd'hui, ces zones sont bien identifiées.

Bernard GYSSELS (chef de projet PACA, RFF) répond sur le coût du TGV Méditerranée. Il était estimé à 25 milliards de francs en 1994 à l'issue de la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) : ce budget a été respecté.

Jean-Charles PIPINO réfute cette affirmation et assure que c'est l'abandon de la branche Fréjus qui a permis de combler les déficits du Valence-Marseille.

Bernard GYSSELS (chef de projet PACA, RFF) conteste cette argumentation, en faisant valoir que la branche Fréjus a été abandonnée en 1991.

Christian MOULIN (La Roquebrussanne) fait remarquer que les matériaux qui sont renvoyés pour remblayer les carrières sont inutilisables. Par ailleurs, il rappelle qu'à la réunion de Mouans-Sartoux, un spécialiste a indiqué qu'il était impossible de passer en tunnel sous le massif d'Agnis car il s'agit d'une réserve d'eau très importante.

Bernard GYSSELS (chef de projet PACA, RFF) donne l'exemple du recyclage des matériaux du chantier du TGV Méditerranée dans les Bouches-du-Rhône. Un tiers de l'excédent de matériaux a été réutilisé pour le projet, un tiers a servi à combler d'anciennes carrières à proximité du chantier et un tiers a été traité par un ensemble de carriers du bassin d'Aix.

Michel CROC (directeur régional PACA RFF) répond, sur le cas précis du massif d'Agnis, que l'alternative est soit de creuser un tunnel qui ne traverse pas la réserve d'eau soit faire passer la ligne ailleurs.

Odile JACQUEMIN invite le maître d'ouvrage et les élus à anticiper les retournements culturels : « Le troisième millénaire sera celui du slow : la question de la pertinence de la vitesse est posée. »

Le « paysage ferroviaire » : conception et réalisation des lignes nouvelles à grande vitesse (Anne GUERRERO, chargée de l'environnement à RFF, direction de la stratégie et développement)

Anne GUERRERO indique que trois principes guident RFF : l'insertion paysagère intégrée, la concertation permanente, la sensibilisation des équipes projets. Elle assure que « *l'insertion paysagère est une dimension majeure du projet* ». Elle détaille comment le paysage est pris en compte aux différentes étapes du projet : débat public, études préliminaire, études APS, enquête publique, études APD, réalisation des travaux, bilan a posteriori. Elle affirme que « *RFF souhaite faire de ce projet un témoin du patrimoine pour les générations futures, en harmonie avec les sites qu'il traverse.* »

Didier COROT (CPDP) demande si ces principes ont été respectés sur le TGV Méditerranée.

Anne GUERRERO répond que des progrès sont réalisés à chaque construction de nouveau TGV.

Michel CROC (directeur régional RFF) répond à la critique du professeur DEMOUCHEY en signalant que ceux qui se trouvent sous le viaduc de Ventabren ne sont pas « les abandonnés de RFF », mais « les abandonnés de l'autoroute ».

Guy CLAVERIE (RFF) ajoute que l'école de conduite existait avant le chantier et que tous les modelés paysagers ont nécessité des acquisitions.

Georges DEMOUCHEY encourage RFF à s'intéresser de très près à la périphérie des ouvrages qu'il construit. C'est toute une culture d'entreprise qui doit évoluer : « *Le jour où les paysagistes à RFF seront traités comme les X Ponts qui font les viaducs, on aura gagné* ».

M^{elle} MACARIO (doctorante au centre d'urbanisme d'Aix) constate à regret que l'arsenal législatif français en matière de protection de l'environnement est en totale contradiction avec la politique menée par le ministre des transports et le ministre de l'environnement.

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

Retour d'expérience de la LGV Méditerranée sur l'agriculture et les paysages de la région (Pierre-Michel FABRE, Chambre d'agriculture du Gard)

Pierre-Michel FABRE fait part des enseignements qu'il a tirés du projet TGV Méditerranée et, plus récemment, du projet de contournement Nîmes-Montpellier. La procédure est très complexe, mais dès les avant-projets sommaires, il faut intervenir, parce qu'il est très délicat de faire prendre en compte des impératifs d'environnement ou autres quand les projets sont très avancés. La procédure est très longue : il faut en profiter. Il s'écoule 12 ans entre le moment où la décision est prise et le moment où le travaux démarrent. Il faut se donner les moyens d'anticiper au maximum. Dans les

protocoles, il ne faut connaître que RFF comme interlocuteur. Tout doit être envisagé avant l'acquisition des terrains et pendant la réalisation des travaux, car ensuite il n'y a plus d'interlocuteur.

Paysage et TGV Méditerranée : retour d'expérience (Stéphane PRADON, Responsable site-environnement à Scetauroute)

Stéphane PRADON indique que, pour le TGV Méditerranéen, un schéma directeur paysager a été élaboré dès les phases amont, pour la conception du tracé. Il montre différents exemples d'insertion paysagère de la ligne à Caumont-sur-Durance, dans la vallée de la Durance, dans la plaine d'Eguilles et sur le site du château de Valmousse. Scetauroute conclut sur 3 enseignements importants. Le maître d'ouvrage doit :

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

Etienne HANNECART (UDVN 84) dénonce les nuisances sonores du TGV Méditerranée en Basse Durance. A Caumont-sur-Durance, la sortie du tunnel de Bonpas et le remblai qui lui fait suite ne bénéficient d'aucune protection acoustique. Quand les TGV déboulent à 10 mètres de haut, sur 3 km, les nuisances sonores portent jusqu'à 1 km de la ligne: 2000 Caumontois sont ainsi affectés sur une population de 5000. Pourtant, le surcoût d'une protection acoustique à la sortie du tunnel aurait été modique (1 % du coût de l'ouvrage).

Jean-Marc MAURIC (Confédération paysanne du Var) est opposé à la LGV qui, selon lui, n'apportera rien aux habitants de la région, accélèrera la disparition de l'agriculture et dénaturera les espaces naturels. Il propose au président de la Chambre d'agriculture d'imposer des zones agricoles protégées, pour stopper la disparition des terres agricoles.